

Antoine Viallet
➤ Acteur en Immobilier d'Entreprise

REVUE

DE PRESSE

Marseille et ses environs



Photos : Laurent Carte

ÉDITION N°21
2^{ème} SEMESTRE 2012

www.antoineviallet.com

ASTIME MÉDITERRANÉE - 92 rue Breteuil - 13006 Marseille - Tél. 04 96 200 300 - Fax 04 91 714 026 - E-mail : marseille@astime.fr

SOMMAIRE

I. LES AMENAGEMENTS URBAINS

II. L'IMMOBILIER

III. LE COMMERCE

IV. LES TRANSPORTS

V. L'ÉCONOMIE

VI. LE PORT

VII. LE TOURISME

VIII. LA CULTURE

IX. MARSEILLE-PROVENCE 2013

X. MARSEILLE VUE PAR...

I. – LES AMENAGEMENTS URBAINS

- ✓ **1.** Les Marseillais redessinent l'avenir de leur ville
La Provence – 01.07.2012

- ✓ **2.** L'esquisse d'un projet de Jean Nouvel face au Conseil général
La Provence – 23.07.2012

- ✓ **3.** Un jardin pour le Fort Saint-Jean
La Provence – 02.09.2012

- ✓ **4.** Cours Julien - Les bassins font (enfin) peau neuve
La Provence – 04.10.2012

- ✓ **5.** Le nouveau look du Vieux-Port
La Provence – 27.11.2012

- ✓ **6.** La gare Saint-Charles projet pilote
Marseille l'Hebdo – 21.11.2012

Les Marseillais redessinent l'avenir de leur ville

Un livre de Bernard Tarrazzi compile projets fous et belles idées urbaines

Dans son dernier ouvrage paru aux éditions Pierres et Terres en Provence, l'architecte Bernard Tarrazzi donne carte blanche à 365 Marseillais, illustres ou inconnus, pour dessiner à leur guise les plans de la cité idéale, quartiers par quartiers, secteur d'activité par secteur d'activité. Une proposition qui a fait mouche puisque les contributions lui sont parvenues en grand nombre et de toutes parts, traduisant non seulement l'intérêt des habitants pour cette ville hors du commun, mais également leur volonté de s'impliquer personnellement dans son devenir.

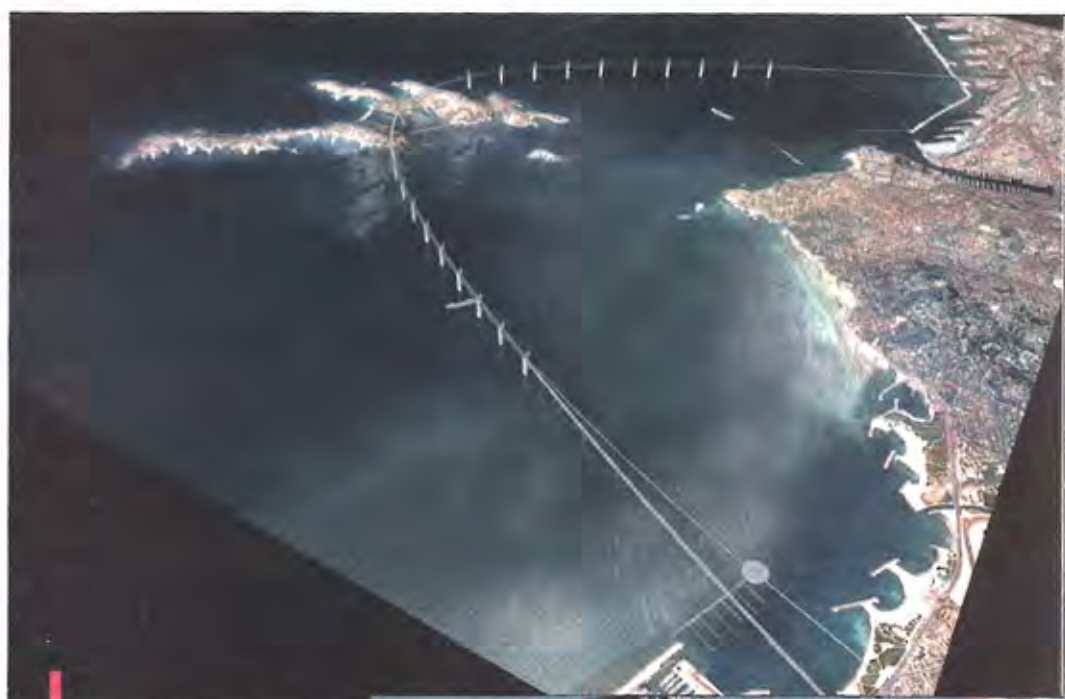
Certes, l'essentiel des projets émane de cabinets d'architectes, d'élus, de scientifiques ou d'observateurs éclairés, plus ou moins fortement et directement impliqués dans l'aménagement et le développement de l'agglomération. Mais un grand nombre de propositions sont le fait de "simples citoyens" ayant souhaité partager leur expérience quotidienne d'une ville dont ils connaissent parfaitement les atouts et les faiblesses. Comme le laisse entendre notre confrère et historien Jacques Bonnadier,

Il en ressort un ouvrage de 230 pages illustré de 750 photos.

à la conclusion de cet ouvrage collectif, dont il n'existe sans doute pas d'équivalent à ce jour.

Il s'agit avant tout d'une foire d'idées, avec tout ce que cela suppose de folie, d'outrance et d'exubérance mais aussi de travail et de passion. Il en ressort un bloc-notes de 230 pages particulièrement denses bien qu'abondamment illustrées (nous y avons recensé près de 750 photos, schémas et dessins) dont Bernard Tarrazzi rappelle volontiers la genèse.

"En janvier 2010, quand j'ai présenté mon précédent livre *"Toits du Monde"* au sénateur-maire de Marseille, Jean-Claude Gaudin, je lui ai lancé une petite pique en lui disant que si pour tous les aménagements lourds, comme les tunnels ou les voies rapides, lui et ses deux prédécesseurs, Robert Vigouroux et Gaston Defferre, avaient plutôt bien réussi, en revanche pour tout ce qui concernait l'urbanisme de surface, il y avait beaucoup à dire sinon à redire. Il m'a alors pris au mot, me suggérant de dresser un panorama de ce qu'il serait possible de faire pour améliorer la situation. Je suis donc parti d'une vieille étude de réaménagement du Vieux-Port sur laquelle j'avais travaillé, à sa demande, dans les années 1970 et qui comportait déjà près de 91 propositions réalisables



Un projet de pont sur la baie est proposé par Gautier Garon. Pierre Mazella et Loïc Fauchille présentent celui d'un téléphérique reliant le Palais du Pharo à Notre-Dame de la Garde.

/ PHOTOS DR

bles en deux ans; étude dont les plans dormaient dans les archives de l'Agam et dont plus personne ou presque ne se souvenait".

PIÉTONISATION DU VIEUX-PORT OU LE PAVE DANS LA MARE

Figurant en bonne place dans les premières pages de ce livre, le grand projet de semi-piétonisation du Vieux-Port est littéralement passé à la moulinette; Bernard Tarrazzi se réservant le soin d'en révéler la précipitation, les défauts, les surcoûts et les incohérences, l'opposant notamment aux projets concurrents.

De l'ombrière "un peu surprenante", aux pannes et aménagements des sociétés nautiques "faits par un dessinateur qui n'a certainement jamais navigué" en passant par la suppression du bassin du carénage, "au mépris de notre histoire et des Marseillais", l'auteur ne fait pas dans la demi-mesure, avant de regretter que les propositions de Jean-Michel Wilmotte, Corinne Vezzoni (notamment son choix de plantations "nettement plus humain et économique que l'ombrière") ou de l'équipe Reichen-Robert n'aient pas été associées au projet Devisignes-Foster-Tangram, à défaut d'être retenues.

DES IDÉES À SUIVRE

Souvent pleines de bon sens et d'à-propos, certaines propositions méritent d'être creusées, à tous les sens du terme. C'est le cas du déplacement du musée de la moto vers un nouveau site plus accessible et valorisant, de



la constitution d'un grand musée du savon, de la mise en place d'un circuit archéologique reliant tous les sites antiques remarquables du centre ville ou encore de la construction d'un ascenseur reliant la place Sadi-Carnot au Panier.

CES UTOPIES QUI DONNENT DES AILES

Bien que les moins réalisables techniquement, financièrement ou socialement, ces projets tout en mesure restent néanmoins séduisants par leur portée symbolique. On retiendra le retour du bestiaire du parc Longchamp réalisé en topiaire (sculptures végétales) ou en animaux factices aux couleurs fluo, les téléphériques reliant le Pharo à Notre-Dame de la Garde et la gare de Saint-Antoine à l'hôpital Nord, ou encore le gigantesque pont traversant la rade en arc de cercle pour relier la Pointe-Rouge à l'Estaque via l'archipel du Frioul. Mais également le ballon dirigeable pour la visite du Parc national des Calanques ou le parking sous le plan d'eau du Vieux-Port avec accès direct du tunnel.

IL N'EST JAMAIS TROP TARD POUR RÊVER

Certains espaces sont déjà oc-

cupés ou en passe de l'être mais les propositions de reconversion ne manquent pas comme l'installation d'un terrain de football sur le toit des Terrasses du Port, la création d'un Centre européen du monde sous-marin dans la forme 10 (à la place des navires en réparation) ou encore le réaménagement du parc Chanut en "Ramblas du Prado", avec immense place "à l'Espagnole", logements, parking arboré pour 8000 voitures, restaurants, bars, discothèque et commerces... après le départ de la Safim.

UN POT-POURRI QUI PORTE BIEN SON NOM

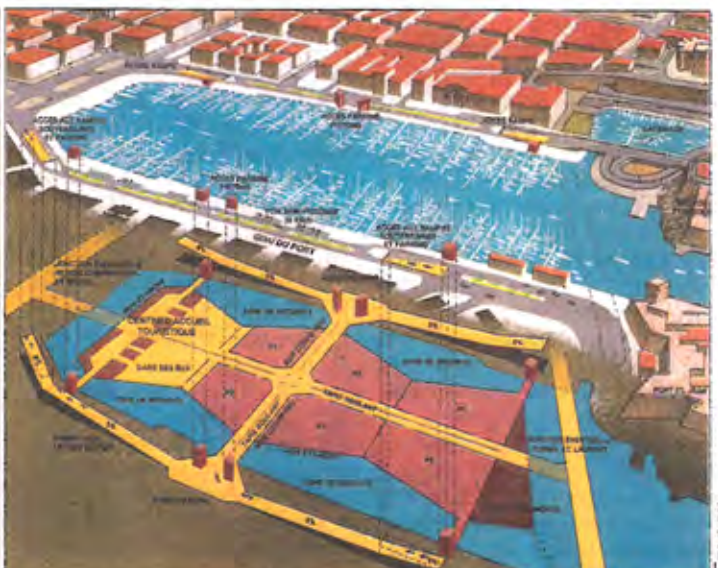
Ce bêtisier ne comporte que deux pages mais leurs 24 photos valent bien plus qu'un long discours. Places et rues piétonnes devenues parkings, trottoirs confisqués par les voitures, exploitation abusive du "fini-parti", multiplication des lieux d'aisance publics, etc. Chacun y retrouvera les petits et gros tracas d'une ville quelque peu maoïste qui semble prendre un malin plaisir à se faire détester.

Philippe GALLINI

(1) 36 Marseillais rêvent leur ville par Bernard Tarrazzi, aux éditions Pierres et Terres en Provence. Prix: 25 €



Un "Métro 13" avec ses 119 stations est soumis par Jean-Louis Champsaur. René Egger a imaginé un parking de 2200 places sous le Vieux-Port.



L'esquisse d'un projet de Jean Nouvel face au Conseil général

Si le quartier de Saint-Just se situe en entrée de ville, il est aussi prédisposé à être requalifié pour une bonne "entrée en matière", si l'on en croit "Marseille Aménagement".

Et c'est en somme le résultat escompté par la création de la Zone d'aménagement concertée (Zac). Une opération de longue haleine, amorcée depuis 1998 et qui peine à être finalisée tant les contraintes d'urbanisme sont subtiles et forcément nombreuses. Aussi, quand Jean Nouvel, prix Pritzker, soit un Nobel

135 M d'€

engagés par la Ville pour la prise en charge des Zac.



Le projet, pointé par la flèche rouge, prévu en face du CG13 et du Dôme, le long du bd Fleming. / F.L.

de l'architecture, promet de signer un ensemble immobilier baptisé les Calanques, c'est une petite révolution pour le quartier.

Après la création de l'Hôtel du département puis du Dôme, cette unité d'habitation, ventilée entre des logements étudiants, du locatif social, de l'accession à la propriété et des commerces en rez-de-chaussée, serait édifée sur près de 30 000 m², juste en face du CG13 (entre la bretelle du Jarret et la rue Sainte-Adélaïde). Elle pourrait également accélérer la naissance d'un cheminement piéton entre le parvis du CG13 et la rue Ste-Adélaïde. "Il est déjà à l'étude et permettrait d'éviter de faire le tour par l'avenue des Chartreux", indique

Florence Verne-Rey, directrice du département aménagement de "Marseille aménagement".

Largement sorti d'une architecture traditionnelle, le dessin de Jean Nouvel serait "un événement urbain réunissant tous les objectifs, estime Arlette Fructus, adjointe centriste au Logement. Il permettrait d'investir ce territoire avec de l'habitat social de qualité", ajoute-t-elle en précisant que la Ville engage 135 millions d'euros pour la prise en charge des Zac.

L'implantation de cette architecture originale et contemporaine, tient toutefois à certaines conditions. "Il s'agit d'un territoire en creux avec des hauteurs à respecter, résume Florence Verne-Rey. On va réaliser une enquê-

te publique à la fin du mois de septembre, afin de livrer des détails sur cette opération au public."

Deux autres projets

Pour l'heure, d'autres projets immobiliers sont engagés. Sur 3 lots du domaine d'Hippone, situé sur l'ancienne propriété du diocèse (au 178, Chutes-Lavie), une résidence senior de 78 logements va voir le jour, ainsi que 214 logements répartis entre de l'accession à la propriété, du locatif social, de l'habitat en résidence relai, et de l'accession à coût maîtrisé.

La société Finaréa va, elle, ériger un ensemble de 120 logements sur un terrain de 3600 m², avec 5000 m² de bureaux en pla-

teaux divisible à la demande. Cela une fois encore entre la rue Adélaïde et le bd Meyer. Et pour cause: "On fixe des programmes en fonction des dessertes existantes. Ce site est non seulement suffisamment desservi mais également stratégiquement placé pour les axes routiers et l'accès au métro", signale Florence Verne-Rey. Des logements étudiants à deux pas de la fac de droit et de Saint-Jérôme, en bus, tomberont ainsi à point nommé.

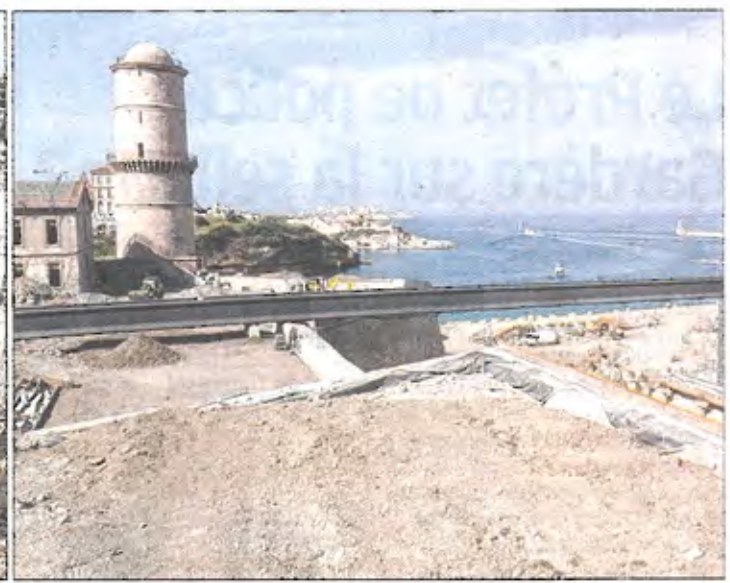
Autre petite révolution en pourparlers avec MPM: réaliser une ouverture pour les voitures entre les boulevards Maréchal-Juin et Meyer. Reste à savoir comment: en double sens ou à sens unique.

Chloé ARNAUD



307 LOGEMENTS ET UNE CRÈCHE BOULEVARD BANON

En lieu et place de l'ancien garage d'Électricité de France, sur le boulevard Banon, la société immobilière Sogima s'apprête à construire un ensemble de huit immeubles. Ils seront composés de 307 logements, dont 72 en locatif social. La création d'une crèche de 45 berceaux est également au programme. Les accès aux immeubles se feront par la rue Albe et le boulevard Maréchal-Juin. Le permis est d'ores et déjà délivré et le chantier devrait probablement s'achever au début de l'année 2014. Les travaux de destruction de l'ancienne friche industrielle sont d'ailleurs déjà presque achevés (voir photo ci-contre).



Des bâtiments à la place d'Armes, le fort entier est en travaux. Cela engage quatre sociétés et des centaines d'ouvriers pour un résultat attendu dès mars 2013.

/PHOTOS BRUNO SOUILLARD

Un jardin pour le Fort Saint-Jean

La transformation de l'édifice en musée floral de la Méditerranée se poursuit. Livraison prévue pour mars 2013

À la croisée des chemins, le Fort Saint-Jean redevient un phare pour la civilisation méditerranéenne. Entre passé et futur, mer et terre, il est le symbole fort d'un brassage des cultures.

À l'image de la cité phocéenne, le fort se veut le reflet d'une fraternité entre les peuples. Peut-être le lien qu'il nous manquait.

De la poussière jusqu'aux chevilles, des amas un peu partout. Et surtout un casque obligatoire. Le décor est planté, du moins un décor éphémère: un chantier. D'ici mars 2013, "Le Jardin des Migrations" éclora au milieu du fort Saint-Jean. À travers les dédales, les voûtes et les bâtiments vous pourrez découvrir la flore qui fait notre région et le monde méditerranéen. Ce parcours initiatique sera jonché de panneaux pédagogiques mentionnant l'origine et les particularités de chaque plante. Déployé à travers seize tableaux projetant des thèmes bien spécifiques tel que la cour des orangers, le chemin des aromatiques... Un voyage poétique.

"Il s'agit de mettre en avant le fort. Son histoire est immense. Donc ce jardin doit se fondre avec son environnement, le valoriser. Ensuite il y a le côté pédagogique. Très important pour le patrimoine. Mais la particularité de ce jardin tient dans son arrosage. Il est quasi inexistant puisque seule l'eau de pluie est récupérée et filtrée afin d'alimenter le potager. Un jardin écologique en quelque sor-

te", rappelle Jérôme Lelay, chef de projet pour l'agence APS.

En charge du jardin, APS travaille en partenariat avec un architecte du patrimoine, un concepteur lumière et un bureau d'études techniques à l'élaboration de ce jardin.

Une restauration sur l'ensemble du site

La rénovation du fort ne s'arrête pas là. La restauration des monuments historiques touche à sa fin (livraison programmée fin 2012). Quant à l'aménagement intérieur, la fin des travaux est prévue pour mars 2013. Cela englobe les transformations du bâtiment Georges-Rivière en une salle d'exposition temporaire et un café, de la salle du corps de garde en centre d'interprétation de l'histoire du fort...

Pour mener à bien ce projet, un partenariat est nécessaire entre toutes les sociétés qui œuvrent à son élaboration. Elles doivent notamment se partager une grue pour réaliser les travaux.

Un travail titanesque au service de la ville, de la Méditerranée mais surtout des hommes.

Nicolas HERRERA



Imposant et majestueux, le fort reste une image importante de la place de Marseille en Méditerranée. Sa restauration et transformation marque l'avènement de ce symbole d'ouverture vers l'Orient.

/PHOTO NICOLAS VALLAURI

HISTOIRE

Des Hospitaliers au musée: une traversée de la Méditerranée

Ce fort doit son nom à la commanderie des Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem installé sur ce bout de terre vers la fin du XII^e siècle. Le comptoir est établi dans le but de développer les relations commerciales avec l'Orient.

Les grandes modifications commencent à partir du XIV^e siècle: église, tour, palais du gouverneur. Suite au sac de la ville en 1423 protégée jusqu'alors par une chaîne, le roi René décide la construction de la tour carrée (1452) afin

de protéger la ville. Toujours tourné vers la mer, la construction de la tour du Fanal (1644) est effectuée à la demande des armateurs. Marseille l'indocile exaspère le roi Louis XIV. À sa demande, De Clerville et ensuite son disciple Vauban entreprennent la construction de véritables forteresses. Afin de surveiller la ville. Son histoire s'agrémenta d'événements pendant la Révolution et la Seconde Guerre mondiale. Aujourd'hui à travers ce vaste projet, le fort retrouve sa Méditerranée.

EN CHIFFRES

44,11M€. Budget prévisionnel des travaux sur le Fort Saint-Jean repartit entre les travaux des monuments historiques (19,01 M€), l'aménagement paysager (8,5 M€), l'aménagement des bâtiments (7,6 M€) et les travaux d'accessibilité (5 M€).

15000m². Surface totale du jardin des migrations. Comprenant les jardins et la place d'Armes.

1100m². Surface totale de l'aménagement intérieur des bâtiments consacrée aux expositions.

20 pays. Les espèces florales présentes dans le jardin proviennent de différents pays bordant la mer Méditerranée, importées depuis des millénaires par les migrants et marchands.

280 espèces différentes de plantes sont présentes sur le site. Toutes les plantes sont issues des pépinières régionales.

12 500 plantes constituent le jardin, repartit suivant seize tableaux.

LE MUCEM

Au cœur d'un complexe culturel de trois sites

Le Fort Saint-Jean fait partie d'un complexe culturel des plus novateurs: le MUCEM, repartit en trois sites dont l'attrait principal reste le musée. Avec une exposition principale sur les étapes majeures de l'histoire des civilisations méditerranéenne, accompagné par des expositions temporaires consacrées aux villes, aux hommes qui font la Méditerranée. Au cœur du quartier de la Belle-de-Mai, le Centre de conservation et de ressources sera

le dernier site du MUCEM. Il accueillera la bibliothèque, les archives scientifiques et les fonds documentaires. Son rôle principal sera la conservation des œuvres mais il aura aussi pour vocation de rendre ce lieu vivant. Ainsi le site sera ouvert à tous les citoyens (sous certaines conditions) afin de profiter des documents. L'ensemble sera une ouverture vers la découverte d'un monde qui s'est construit à travers la mer Méditerranée.



Photo des années trente. Sur la droite, l'armature du pont transbordeur. Le



Vue d'ensemble du futur complexe du MUCEM. Les passerelles font le lien

Les bassins font (enfin) peau neuve

Il y a d'abord eu les barrières lundi. Puis l'entrée en scène des tractopelles mardi. Trois ans après les premières études d'aménagement, le chantier de requalification de la fontaine du cours-Julien devient réalité. L'objectif est de faire vite et bien. Bien parce que la fontaine et ses bassins sont au cours Julien ce que la pelouse est aux plages du Prado: un élément de décor indissociable, fédérateur et emblématique pour tout un quartier et bien au-delà. Vite parce que Marseille s'apprête à vivre une année capitale en terme de culture. Et que le quartier des créateurs est bien décidé à apporter sa pierre à l'édifice. Inquiets pour leur chiffre d'affaires, les commerçants, soutenus par l'association Cours-Julien, avaient d'ailleurs réclamé un report des travaux en 2014, quitte à côtoyer un an de plus les vieux bassins en piteux états. Le mécanisme qui commande la fontaine, situé en sous-sol du parc de stationnement, est obsolète. En fait, c'est l'ensemble de l'édifice qui ne correspond plus aux normes en vigueur. Certains matériaux, comme le bois de la promenade, ont vieilli et présentent des risques réels de glissades et de chutes.

Objectif: finir les travaux en mars 2013

Au printemps dernier, un compromis a été trouvé avec la mairie centrale. Laure-Agnès Caradec, adjointe UMP en charge des espaces verts, a été très claire: "Ce chantier lourd de 880 000 € (ndlr, auxquels



Le nombre de bassins sera ramené de 5 à 2 avec une profondeur maximale de 15 cm contre 85 aujourd'hui. Le tout pour 880 000 €. / DR

s'ajoute une enveloppe de 150 000 € de MPM pour l'aménagement d'une rampe handicapés et plusieurs ajustements) ne peut être davantage retardé. Les budgets sont votés et doivent être dépensés sur l'exercice en cours." En échange, l'élue acceptait de décaler le premier coup de pioche après

l'été 2012 pour permettre aux commerçants de faire une belle saison estivale et aux manifestations programmées d'attirer les foules: ont ainsi été maintenues les traditionnelles Journées des plantes au début du mois et les Terrasses du polar, le week-end dernier, qui ont réuni plus de 50 écrivains.

Aujourd'hui, place aux travaux, donc. L'architecte Isabelle Linski, qui a elle-même dessiné le cours il y a 34 ans, a imaginé une requalification qui facilite le nettoyage du site par les services de la SEM. Le nombre de bassins va passer de 5 à 2 avec une profondeur maximale de 15 cm contre 85 aujourd'hui. Si

la météo se montre clémente, le chantier devrait être bouclé fin mars 2013. "On va tout faire pour que les délais soient tenus, voire anticiper si on peut" promet Laure-Agnès Caradec. Histoire d'être au rendez-vous pour un printemps qu'on espère radieux.

Le nouveau look du Vieux-Port

L'ombrière, autrement dit le futur toit, est en cours d'installation sur le Quai de la Fraternité. Une révolution!



La future ombrière du Vieux-Port, dont l'installation a démarré (photo ci-dessus), se dressera sur le Quai des Belges (aujourd'hui Quai de la Fraternité), côté gauche en descendant la Canebière. Elle devrait être un lieu de rendez-vous mais pourrait également accueillir des petites manifestations éphémères.



/PHOTOS NICOLAS VALLAURI ET MPM

Ça n'a l'air de rien. Un vaste toit qui coiffe une partie du Quai de la Fraternité. Ça n'a l'air de rien mais c'est un symbole de la ville que l'on touche, le cœur du Vieux-Port. Les Marseillais, qui déambulent au centre-ville, peuvent apercevoir une armature métallique posée sur huit poteaux. C'est le "squelette" de la future ombrière. Un ouvrage qui entre dans le cadre de la rénovation du Vieux-Port réalisée par MPM mais voulue par les collectivités locales, tous bords confondus. Ce qui signifie, au passage, qu'en cas d'échec, personne ne pourra rejeter la responsabilité sur le rival politique. Mais c'est une autre histoire. Pour l'heure, les travaux se poursuivent et le vaste toit est en cours d'aménagement. Mais c'est quoi une ombrière? Conçue par le duo Foster-Desvigne, respectivement urbaniste et

paysagiste, l'ombrière est une... œuvre d'art selon Eugène Caselli, président de MPM, qui pilote le dossier: "Ce sera un endroit très beau, épuré, qui sera certainement très photographié. L'ombrière permettra des jeux de reflets de lumière avec le ciel, la mer et bateaux." L'élus (App. PS) Jean Viard précise: "Le Vieux-Port va être un grand espace ouvert et il fallait prévoir un pôle de fixation, c'est-à-dire un endroit où on peut se retrouver. Jadis, on faisait des statues, du genre un homme sur son cheval. L'ombrière c'est le cheval de la modernité. Elle sera un miroir, une glace avec un jeu de lumières. Elle sera aussi un lieu pour se protéger du soleil ou de la pluie. Je pense que les vendeurs de poissons iront volontiers. Elle pourra servir à abriter différentes manifestations, un concert par exemple." Mais l'ombrière sera avant tout

un espace libre, comme l'assure Yves Moraine (UMP), porte-parole du maire: "Dans mon esprit, il n'est pas question de privatiser le lieu." Ce que confirme le cabinet Desvigne: "Il ne doit y avoir que des installations éphémères, rien de durable." Les collectivités, qui ne sont heurtées à aucun recours, ont veillé à ce que l'ombrière ne soit pas un obstacle visuel. Quand on descend la Canebière, par exemple, on continue à voir le port et les forts, l'ombrière, "fine comme une lame d'acier", étant située face à la Brasserie de l'OM, côté sud. "Il faudra surtout éviter, conclut Jean Viard, que cette ombrière ne devienne un parking à motos." Fin décembre, l'ouvrage sera achevé. Les Marseillais pourront passer dessous. Restera alors à savoir ce qu'ils en pensent. À MPM, on est sûr qu'ils seront épatés.

Jean-Jacques FIORITO

La chasse aux voitures

L'ombrière n'est qu'une partie de la rénovation du Vieux-Port, dont la première phase doit s'achever fin 2012. Le gros du chantier est évidemment la semi-piétonnisation. L'espace pour les piétons a été élargi et, du coup, les voies de circulation ont été réduites. À partir de janvier, en venant des Catalans, il sera impossible de faire le tour du port en voiture. Seuls les transports en commun y seront autorisés. Les automobilistes devront emprunter ce qu'on a baptisé le "boulevard urbain", soit l'itinéraire: avenue de la Corse, Corderie, Pierre Puget et cours Lieutaud, des axes également en cours de rénovation. Par ailleurs, les barrières du port sont (en partie) tombées et des estacades (locaux pour plaisanciers) ont été installées. Les travaux d'un montant de 45 M€ ont été essentiellement financés par MPM (18 M€) et le conseil général (15 M€), la Région et la Ville versant 8 M€ et 4 M€.

La gare Saint-Charles projet pilote

Avec pour moteur Marseille Provence 2013, la station ferroviaire s'ouvre sur la ville. Le square Narvik à l'entrée sud est en pleine rénovation. Une salle d'attente nouvelle génération portée par l'association Viens à Marseille devrait ouvrir avant la fin de l'année.

"Ma salle d'attente à la gare Saint-Charles va être d'une nouvelle génération, confie Charlotte Bensoussan. Elle devrait ouvrir bientôt, entre le 15 et le 25 décembre, j'espère, je n'attends plus que l'aval de la commission de sécurité." La présidente de l'association Viens à Marseille qui avait déjà été à l'origine de l'exposition Hunderwasser cet été à la Vieille-Charité, est en plein préparatif pour rouvrir la salle d'attente du quai A.

Pour l'instant, ce lieu de 90m² est oublié même des voyageurs, ouvert seulement en période de pointe. Mais adieu les murs gris, la salle d'attente devrait devenir à la fois un lieu d'accueil mais aussi un lieu culturel, une boutique... Une transformation qui va de pair avec la rénovation du square Narvik à l'entrée sud de la gare Saint-Charles.

vie, un moment de bien-être, au-delà du flux important des voyageurs. Trente mille personnes passent chaque jour par Saint-Charles", précise Gilles Ballerat, directeur régional de Gares et Connexions, très occupé actuellement à mettre la dernière main au programme d'une esplanade événementielle pour Marseille Provence 2013, programme qui "devrait être annoncé d'ici quelques semaines." Gares et connexions, une des branches de la SNCF, s'occupe des 3029 gares de France, regroupant des compétences diverses pour un seul objectif, les rénover et les développer. A Marseille, elle a déjà dépassé la simple plate-forme d'échanges, lieu de transit, en accueillant Patti Smith dans une salle rebaptisée du nom de Rimbaud, le poète fétiche de la chanteuse américaine; en devant aussi le décor de spectacles de rue développés avec



"Quelque 30 000 personnes passent chaque jour par la gare."

Gilles Ballerat, directeur régional de Gares et Connexions

sant de grands panneaux sur l'œuvre de Friedensreich Hundertwasser. "C'était comme un prolongement de l'exposition de la Vieille-Charité à la gare, remarque Ballerat. Le partenariat avec Viens à Marseille a été appréciable et apprécié."

Un petit train accroché au mur

"Pour le nouveau concept de salle d'attente, j'ai un nom: Viens Attendre à Marseille, s'enthousiasme Charlotte Bensoussan qui a déjà tout prévu, et j'ai trois axes, les amoureux, les copines, la smala." A chaque mur, son public. C'est dire si les quatre murs seront bien occupés. Char-

Lumière bleue contre les shoots

A Marseille, dans un tout autre domaine, la SNCF innove pour lutter contre la présence de drogués, en installant une lumière bleue à la gare de Sainte-Marthe (14^e). Il s'agit d'une "première" française expérimentée pour lutter contre la présence de nombreux toxicomanes, la nuit venue, qui viennent se piquer, loin des regards, dans un abri et sur les quais. Ces lumières bleues, mises en place avant la fin du mois, rendent difficile la visibilité des veines. Le parking Gambetta (1^{er}) en est déjà équipé. ■



du terme parce que les voyageurs peuvent les lire sur place et même les emporter. A côté, un coin enfants où les petits peuvent jouer, lire et dessiner librement sur un grand tableau. De l'autre côté à droite, un comptoir alimentation et café et aussi, des rayons consacrés à l'association Viens à Marseille qui cherche à redynamiser le quartier Belsunce et qui vend déjà des objets ludiques et décoratifs au 6, rue Fiocca près du centre Bourse." Voilà le décor planté, ou presque. "Le plus étonnant, ce sera le petit train sus-

pendu avec une caméra vidéo embarquée qui dévoilera une exposition qui se trouve en hauteur mais cachée aux visiteurs. Les voyageurs n'en verront que les images retransmises."

Pour les animations aussi, les idées ne manquent pas. "J'aimerais qu'il y ait des dédicaces d'auteurs, des annonces de spectacles, des œuvres exposées qui seraient des aperçus de ce qu'on voit dans des expositions en ville... On pourrait imaginer aussi d'avoir des animations liées avec des événements se passant à Lyon ou à Paris, les desti-

nations principales de la ligne desservant Marseille..." Viens Attendre à Marseille serait ouvert tous les jours de 6h à 20h et même 22h en été. De quoi profiter largement de la terrasse ouverte côté square Narvik.

Cette salle d'attente nouvelle génération pourrait très bien devenir un projet pilote appelé à se développer dans d'autres gares. "On en est encore au stade de l'expérimentation", prévient Gilles Ballerat, qui envisage pourtant la possibilité d'une extension du concept... ■

Audrey Desanto

Voilà à quoi ressemble la salle d'attente qui va être transformée en lieu de vie. Voilà à quoi devrait ressembler le square Narvik en février 2013.

Le square Narvik, plate-forme de culture et de transport

Les travaux commencés en février dernier devraient être achevés d'ici la fin de l'année: le square Narvik entièrement rénové pourrait être inauguré en février 2013. Les voyageurs pourront alors profiter des terrasses entourant la gare et bénéficier à la fois de l'ombre des arbres plantés et de la vue exceptionnelle du haut de la butte. Une partie du square sera dévolue aux événements de MP2013 et à un bureau de l'office

de tourisme. Une autre partie du square devrait servir à la desserte des cars de substitution de la SNCF et d'une ligne de la RTM. Jusqu'ici, aucun bus urbain ne montait jusqu'à la gare. "C'est en bonne voie, ce serait la ligne 52 qui part de la Timone", souligne-t-on chez Gares et Connexions qui s'occupe des aménagements de la gare pour la transformer en "porte d'entrée de Marseille pour les voyageurs". ■

II. – L'IMMOBILIER

- ✓ **1.** La logistique des hôpitaux publics sur un seul site

La Provence – 07.07.2012

- ✓ **2.** La Plage – Prado-Rivage : 142 logements haut de gamme en front de mer

La Provence – 15.09.2012

- ✓ **3.** Le Cours St-Thomas d'Aquin vendu à un promoteur

La Provence – 20.09.2012

- ✓ **4.** 307 logements en lieu et place de l'ancienne friche d'EDF

La Provence – 08.10.2012

- ✓ **5.** Euromed Center : le pari à plus de 250 millions d'euros

La Provence – 20.10.2012

- ✓ **6.** Immobilier : racket à tous les étages

La Provence – 23.10.2012

- ✓ **7.** MPM s'offre le tiers de la tour Jean Nouvel

La Provence – 25.10.2012

- ✓ **8.** Saint-Lazare - 213 studios et 63 places de parking pour les étudiants

La Provence – 17.11.2012

- ✓ **9.** Un siège à 45 M€ pour la Banque Populaire

La Provence – 01.12.2012

La logistique des hôpitaux publics sur un seul site

Le chantier de la plateforme de l'AP-HM avance. Elle sera en service en avril 2013

Faire mieux et moins cher". Cette philosophie prônée par la direction de l'Assistance publique des hôpitaux de Marseille (AP-HM) s'illustrerait largement dans la création de leur nouvelle plateforme logistique.

Un chantier pharaonique qui se dessine sur 25 000 m², à quelques encablures de la cité Consolat (16^e), afin de centraliser les blanchisseries, la restauration, les locaux de stérilisation et les magasins destinés au matériel. Tout un programme. Puisqu'il s'agit de réunir toutes ces unités réparties sur les quatre centres hospitaliers de l'AP-HM (Hôpi-



Le chantier pharaonique de la plateforme prend forme. Les unités de stérilisation, de restauration, la blanchisserie et le magasin des quatre hôpitaux publics marseillais y seront réunis. /PHOTO THIERRY GARRO

17 tonnes
de linge sont triées
chaque jour.

taux nord et sud, la Timone et la Conception) pour n'en faire plus qu'une. "Actuellement, chaque établissement dispose de ses propres unités sur site. Le tout fonctionne donc de façon très hétérogène", résume Claire Mopin, directrice de ce projet pour l'AP-HM. "La plupart des personnels y travaillent dans des conditions difficiles et de surcroît dans des locaux souvent vétustes".

On simplifie donc tout ce système, on économise sur des questions logistiques. Et, en plus, on le modernise. "Dans les locaux

de stérilisation, les employés manipulent des objets qui peuvent peser jusqu'à 60 kg. Le linge sale est récolté et traité à la main..."

Bref, "des postes aux tâches manuelles difficiles et des fonctions par toujours très enrichissantes", estime-t-on à l'AP-HM.

Aussi dans cette future plateforme certaines d'entre elles seront automatisées, comme le tri ou la fourniture du linge qui se fera par des distributeurs automatisés. Le nouveau système de restauration, à raison de 11 000 re-

pas par jour, permettra de réduire les pertes et d'optimiser les demandes des patients.

350 personnels rapatriés

La plateforme, érigée sur 12 000 m², sera répartie en 4 unités. Une artère centrale desservira chaque partie distinctement. À l'étage les bureaux donneront sur un grand espace intérieur, où les personnels pourront se restaurer ou prendre une pause à l'ombre des parasols.

Qu'on se rassure, les 350 personnes actuellement employées

dans les différentes unités seront toutes rapatriées sur ce nouveau site. Elles seront formées à l'utilisation de ces équipements automatisés, travailleront dans de meilleures conditions et pourraient même prétendre à faire évoluer leurs compétences.

Reste à savoir comment seront recyclés les locaux des quatre centres hospitaliers, qui deviendront vacants. Ils pourraient être par exemple rénovés puis réexploiter pour d'autres fonctions. Des pistes sont à l'étude.

Chloé ARNAUD



Les locaux seront situés chemin du ruisseau Mirabeau (16^e). Au centre, un espace de repos sera à la disposition des personnels. /CABINET MAP

Prado-Rivage : 142 logements haut de gamme en front de mer

Prado-Rivage. Le nom que porte la nouvelle résidence de 142 logements est éloquent. Le Prado donc, son emblématique statue de David, sa promenade, et une vue imprenable sur le front de mer. Voilà en somme les atouts indéniables qui font de cet ensemble un projet immobilier à l'environnement privilégié.

Hier soir, l'heure était ainsi à la satisfaction de présenter l'aboutissement de la première phase de ce vaste projet de logements haut de gamme, en présence de nombreux élus.

En lieu et place de commerces vétustes se dressent désormais 74 logements, pourvus de 279 places de stationnement, près de 4 000 m² d'espace commercial, dont un Casino, des équipements sportifs... le tout sur 8 200 m² d'espaces verts. C'est dire si cette opération, inscrite "dans la requalification du front de mer, s'applique aussi à favoriser le maintien de la diversité des activités commerciales de proximité", a expliqué Mireille Verneret, la directrice régionale d'Ogic qui a créé ce projet. Ces appartements de grandes superficies, pourvus de vastes terrasses, de parkings recouverts de jardins suspendus sont plutôt dédiés à des "catégories socio-professionnelles plus". Ils sont érigés sur 2 hectares majestueusement plantés à proximité des commodités à deux pas des plages et du parc Borély. Autant di-



Cantatrice à l'accueil et piano cocktail à l'étage... c'est dans une joyeuse effervescence que la première partie de la résidence, réalisée par Ogic, a été inaugurée hier, en présence d'élus. / PHOTO CYRIL SOLLIER

re que les propriétaires, à 80% des Marseillais, bénéficieront d'un cadre de vie idéal dans cette résidence. On peut même parler d'un équipement puisque 2 000 m² d'infrastructures sportives ont également vu le jour (lire encadré).

Une 2^e tranche de travaux est en cours. D'ici la fin de l'année 2013, ce seront en tout 142 logements, 373 emplacements dont 100 pour le centre commercial et 273 pour la résidence qui tiendront une place de choix au niveau de ce carrefour de cette zone si convoitée. **Chloé ARNAUD**

UN NOUVEL ÉQUIPEMENT SPORTIF PUBLIC

Si 162 associations sportives sont décomptées dans le 8^e arrondissement, les équipements sportifs publics ne sont jamais de trop. Aussi, dans le cadre de cette opération immobilière, s'ajoute désormais un nouveau gymnase aux 18 déjà existants. 2 000 m² de terrain ont ainsi été alloués à la construction de ces équipements publics. Une salle polyvalente de 530 m² est dédiée aux sports collectifs, un espace

de 320 m² est prévu pour les arts martiaux, avec un dojo. Sur les berges de l'Huveaune, au droit des terrasses orientées vers le parc Borély, la base nautique de canoë kayak, jusqu'alors hébergée dans des locaux précaires, est désormais intégrée au bâtiment. Elle dispose d'un quai face aux berges, d'une halle destinée au stockage et à l'entretien des bateaux et de bureaux administratifs, à l'étage.

Le cours St-Thomas d'Aquin vendu à un promoteur

Des logements seront construits sur le site. 500 élèves devront aller ailleurs

Hier soir, au cours St-Thomas d'Aquin de la rue Dieudé (6^e) c'était la rencontre parents-professeurs. Comme toutes les rentrées. À la différence que cette fois, les visages étaient graves, fermés, soucieux. Les familles ont appris, presque en même temps que les enseignants, le personnel et l'Ogec, l'association qui gère l'école privée, sa fermeture l'été prochain. "Les propriétaires, la congrégation des Sœurs dominicaines St-Nom de Jésus et une association ont vendu les murs", confirme l'Ogec.

Les locaux, assez majestueux, occupent sur plus d'un hectare, tout un pan d'immeubles entre la rue Fongate et La Palud avec plusieurs cours intérieures. Mais ils n'étaient plus aux normes. "5M€ étaient nécessaires pour faire les travaux, 12 M€ pour délocaliser et reconstruire. Les Sœurs avaient jusqu'en 2015 pour faire les travaux mais n'ont pu faire face", explique Francis Audic de l'association des parents d'élèves. "Depuis plusieurs années, le directeur a présenté 6 projets de délocalisation, dont un sur Euromed, en vain. Ils ont tous été refusés par les propriétaires". "La propriété qui a appartenu à l'architecte Puget n'est pas classée mais fait partie de l'histoire de Marseille. Le groupe Nacarat immobilier va la raser pour y faire des logements", constate un prof.

Un an pour se retourner

Sacrifiés sur l'autel de l'immobilier, plus de 500 élèves, de la maternelle à la terminale, vont ainsi être obligés de retrouver un établissement à la rentrée 2013, tout comme la trentaine d'enseignants et les 19 salariés gérés par l'Ogec. "Pourtant nos résultats ne sont pas en cause (100% de réussite au bac en section L et ES) et les inscriptions augmentaient", ajoute un autre enseignant.

À l'inspection académique, on n'est pas encore officiellement



Parents et enseignants étaient réunis hier soir par la congrégation qui leur a expliqué les raisons de cette vente. La nouvelle est tombée à la rentrée comme un couperet.

/PHOTOS GUILLAUME RUOPPOLO

au courant. Mais l'école étant sous contrat avec l'État cette décision doit leur être transmise pour que l'Académie réaffecte les enseignants. Le redéploiement des élèves, du moins ceux qui choisiront le public, ne peut lui être indifférent non plus.

La Ville qui participe au fonctionnement des écoles privées sous contrat par une subvention (800 € par élève et par an) est elle aussi intéressée par le sort des élèves. D'autant plus que certains établissements alentour sont déjà chargés. "Réagir à cette fermeture serait prématuré. Nous n'en avons pas encore été informés ni par le diocèse ni par l'Académie. Les parents vont sans doute se tourner vers les autres écoles privées du secteur ou de plus loin, car certains viennent d'ailleurs" explique l'adjointe au maire Danièle Casanova (UMP). St-Thomas d'Aquin a effective-

ment un internat. En même temps l'élue s'interroge sur cette vente. "Avec une telle emprise au sol, il doit être possible de se réinstaller ailleurs". L'école, tout comme les Sœurs n'ont pas souhaité communiquer. Elles ont informé hier soir les parents "que la vente des murs (autour de 4 M€) ne suffisait pas pour délocaliser".

"Soutenir et motiver le personnel" c'est la tâche à laquelle va s'atteler l'Ogec, pour qui il est important que cette année se déroule dans les meilleures conditions. "On prend acte de cette décision on va étudier la situation. Il y a des charges que les congrégations ne peuvent plus supporter. La situation est l'héritage de la séparation de l'église et de l'Etat. D'autres écoles privées à Marseille ont eu par le passé des difficultés". Rue Dieudé, aucune inscription ne sera prise pour 2013.

Corinne MATIAS

La congrégation

La congrégation du Saint-Nom de Jésus a été fondée en 1800 à Toulouse par un prêtre du Calvaire, frappé par la pauvreté de l'enseignement donné aux filles depuis la Révolution. L'institution devient par la suite la congrégation des Dominicaines du Saint Nom de Jésus. Des écoles s'ouvrent un peu partout dans le monde et en France. Les Sœurs poursuivent notamment leur œuvre dans sept établissements scolaires du Sud, dont Aix-en-Provence, Bordeaux, Toulouse, Saint-Etienne de Tulumont, Montréjeau et Marseille. Depuis 1919, les Sœurs Dominicaines appelées par l'abbé Fouque sont présentes dans l'établissement marseillais.

307 logements en lieu et place de l'ancienne friche d'EDF

Enfin. La "verrue" abandonnée depuis 6 ans qui entachait le quartier au niveau du boulevard Banon (4^e) n'est plus. Cette ancienne friche industrielle d'Électricité de France vient de déguster les foudres des monstrueux tractopelles pour être réduite en poussière. Les hypothèses de reconversion sont allées bon train depuis l'annonce de la mise à disposition de cet espace foncier. Jusqu'à ce que la Ville tranche: en lieu et place du bâtiment, un ensemble immobilier de 307 logements, dont 72 habitations en locatif social, va être érigé par la Sogima. Les accès aux immeubles se feront, eux, par la rue Albe et le boulevard Maréchal-Juin. Et un parking de 334 places serait également envisagé.



Après la destruction de la friche industrielle, l'heure est maintenant à la construction de l'ensemble immobilier de la Sogima.

/PHOTO PATRICK NOSETTO

Une crèche va voir le jour

À l'heure où le besoin de places en crèche se fait criant, le quartier va également bénéficier de la création d'une structure de 45 berceaux. Le tout livré à l'aube de l'année 2014.

Les riverains espéraient un petit espace commercial au droit de ce quartier pourtant situé en entrée de ville et un peu malheureux de voir de nombreux rideaux tirés. Mais la rue Albe inaccessible aux camions de livraison et un problème de raccordement à la voie du Jarret sont autant de difficultés qui freineraient la création de commerces au pied de cet ensemble immobilier.

Peu importe, la nouvelle est malgré tout très bien reçue par

Hubert Bilot, président du CIQ des Chartreux. "On s'est battu pour que cette friche abandonnée disparaisse et surtout soit fermée et bien surveillée". Dont acte. Nous n'avons plus de problèmes de squat ni de prostitutions. Certaines profitent de cet espace un peu dissimulé. Là elles sont parties". Autre satisfaction, cet ensemble immobilier serait à "l'échelle humaine et pas démesuré. C'est un 7+2 qui reste dans le style des autres habitations avec des petits logements sociaux", se réjouit également le président.

Somme toute, cet aménagement apparaît comme le symbo-

le d'un renouveau pour ce quartier quelque peu assoupi.

Plus haut, le chantier de la Zac Saint-Just, amorcé depuis 1998 et qui peine à être finalisé tant les contraintes d'urbanisme sont nombreuses, voit également le dessein de plusieurs ensembles immobiliers. Le projet de Calanques de l'architecte Jean Nouvel (lire ci-dessous), la création d'une résidence senior de 78 logements et de 214 logements sur le domaine Hippone (au 178, Chutes-Lavie), 120 logements et 5 000 m² de bureaux entre la rue Sainte-Adélaïde et le boulevard Meyer. À l'endroit mé-

me, où serait prévue l'arrivée d'un cheminement piéton. Il rejoindrait le Conseil général 13 sans contraindre les piétons à faire le tour par l'avenue des Chartreux.

Ce vaste aménagement ancré dans la philosophie de favoriser à la fois la construction de logements sociaux, étudiants que de l'accession à la propriété s'inscrit dans la mission que s'est donnée la Ville lors de la dernière validation du plan local d'habitat: produire 5 500 logements par an pour les 860 000 âmes marseillaises.

Chloé ARNAUD

L'ARCHITECTE JEAN NOUVEL AURAIT PLUS D'UNE TOUR DANS SON SAC

Un nobel de l'architecture, prix Pritzker, qui s'intéresse au quartier de Saint-Just? Voilà une nouvelle reçue comme une petite révolution pour le quartier voisin des Chartreux. Somme toute en face de la future construction de la Sogima, Jean Nouvel envisage de construire ses "Calanques" sur les 30 000 m² situés face du CG13, entre la rue Sainte-Adélaïde et la bretelle du Jarret.

Une enquête publique est actuellement en cours pour exposer en détail cet événement urbain aux riverains et à l'ensemble des acteurs du sec-



teur. En attendant, La Marseillaise (notre photo), une autre tour de 35 000 m² de bureaux cette fois, a été imaginée par l'architecte visionnaire. Elle va voir le jour du côté d'Euromed, à côté de la tour CMA CGM dans le cadre du projet des quais d'Arcenc. Entre 1 500 et 2 000 salariés vont fourmiller dans cette tour de 135 mètres de haut agrémentée de jardins suspendus entre les étages. Futuriste elle va également changer de couleur, en fonction du point de vue que l'on aura sur elle et va, selon les termes du concepteur, "appartenir à l'épaisseur de l'air".

Euromed Center: la pari à plus de 250 millions d'euros



La place de la Méditerranée (face au Silo) fera le lien entre les Docks et l'Euromed Center, son hôtel, ses bureaux.

/PHOTO DR

En vrai stratège à la tête de l'établissement public aménageur de l'opération, François Jalinet, juste avant la pose de la première pierre officielle hier sur le chantier face au Silo, a évoqué le secteur comme étant le "théâtre d'opération d'Euroméditerranée". Et pour cause avec deux investisseurs, la Foncière des régions et le Crédit agricole assurances (à hauteur de 50 % chacun), deux promoteurs Altarea cogedim et Crédit agricole immobilier, et un montant d'investissement de plus de 250 millions d'euros, la mise en place de l'Euromed Center demeure un sacré défi.

D'autant que ce chantier d'envergure, projet conçu dès 2005, est un exploit en soi pour avoir survécu à la crise. Et c'est quand même le symbole de cet-

te rénovation urbaine à grande échelle qui transforme Marseille. 70 000 m² de programme, quatre immeubles de bureaux HQE et BBC, répondant aux doux noms d'Astrolabe, Hermione, Floréal et Calypso, un parking de 846 places, un hôtel. C'est d'ailleurs sur ce dernier point que plusieurs inconnues surgissent. L'hôtel pourrait être vendu au promoteur Progereal qui aurait en tête de lancer un projet hôtelier. Quid de l'enseigne Marriott pressentie depuis le début pour la création du 4 étoiles? Mystère...

L'autre lourd dossier du chantier c'est bien sûr le multiplexe imaginé par Luc Besson. Christophe Lambert, le directeur général d'Europacorp depuis deux ans (qui a redressé la barre) s'est voulu rassurant... malgré les propos animés de Massi-

miliano Fuksas: "Je ne vois pas pourquoi je suis venu si on abandonne les dauphins et la tour signal d'entrée de ville!" (lire ci-dessous).

La commercialisation démarre

Côté commercialisation, rien d'officiel: "On a quand même trente mois d'avance! On met en place l'arsenal de précommercialisation. Le projet est bien identifié", notait Olivier Estève de la Foncière des régions. On est donc quand même encore loin de la première pierre du multiplexe puisqu'à l'heure actuelle, c'est avant tout le parking qui est en préparation puis le premier immeuble de bureaux qui devrait voir le jour. Pas vraiment d'échéancier en vue. En revanche, le premier projet a été revu quelque peu à la bais-

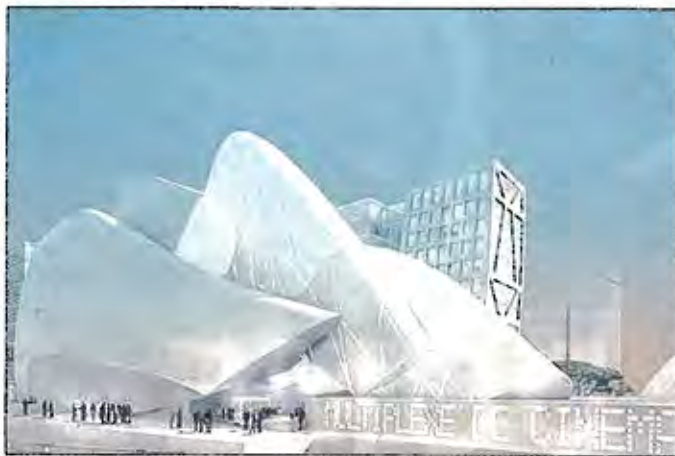
se: "La possibilité de rentabilité de bureaux n'est plus la même qu'à l'origine, notait François Jalinet. Donc certains éléments ont été perdus." D'autres personnalités ont fait leur apparition comme Michel Desvigne (qui signe notamment la rénovation du Vieux-Port...) pour le fameux jardin d'Arenc. "Vous n'imaginez pas ce que va être ce quartier", lançait François Jalinet qui n'hésitera pas à demander à l'architecte de revoir sa copie en fonction des besoins du site. C'est sûr que les terrasses de l'hôtel 4 étoiles à la hauteur de la passerelle de l'autoroute, ce n'est pas évident. "De toute façon, celle-ci n'est plus aux normes. Les études concernant sa rénovation sont déjà engagées." Ouf...

Agathe WESTENDORP

awestendorp@laprovence-presse.fr

Le multiplexe oui, mais peut-être sans dauphins!

C'était LA question. Le multiplexe de Besson va-t-il oui ou non voir le jour? Eh bien oui. À en croire son rutilant directeur général. "Nous n'avons jamais abandonné le projet! Nous finalisons les études", lançait Christophe Lambert qui annonçait aussi un investissement en 26 et 30 millions d'euros. Soit beaucoup plus que prévu. "On déposera un nouveau dossier en commission départementale d'aménagement commercial fin février. On laisse mourir la procédure initiée." Car le projet a été attaqué en justice par le groupe UCG Méditerranée, exploitant de 70 salles dans le sud-est. "Nous ferons une demande de permis de construire en avril. Pour une livraison au 2^e semestre 2015. Techniquement, l'emprise foncière a un peu changé avec un niveau supplémentaire mais le projet demeure sur 14 salles et 2800 fauteuils." Europa-



corp veut se diversifier et vise la création de près de 8 multiplexes en France: "Mais attention, des concepts innovants: avant et après la séance, ce sera du divertissement." Chaque salle aura même son identité et son propre

tarif! Lourd débat aussi autour des dauphins... Ce symbole fort voulu par Luc Besson depuis le début connaît des soucis. Et pourrait ne jamais voir le jour: "Pour l'instant, le dauphin, techniquement et financièrement, on n'y arrive pas!", note Christophe Lambert. L'architecte met en avant le "côté organique" de l'ensemble de son projet. Reste que Massimiliano Fuksas regrettera amèrement les dauphins de Besson (tels qu'imaginés sur cet ancien visuel) et la tour en miroir au Silo. "Les dauphins, cela coûte 3,5 millions d'euros!" Problème majeur en outre: il y a beaucoup trop de vent et les structures en forme de vent ne sont pas transportables... Seule certitude: "Si un recours est à nouveau déposé contre le multiplexe... cette fois il sera purgé en trois mois!", se félicite serein Christophe Lambert.

A.W.

LE COMMENTAIRE de Guy Teissier

"Au cœur du dispositif"

C'est vers le passé que s'est d'abord tourné Guy Teissier, président de l'établissement public d'Euroméditerranée en évoquant ce projet pharaonique, cette volonté née en 2005 "d'attirer les grands noms du monde des finances". Dès le début, pour l'élu UMP, Euromed Center est le symbole clé d'Euroméditerranée. Un moteur aussi. "Sa localisation est au cœur du dispositif entre les

Quais d'Arenc et les Docks. Et malgré la crise, je me suis accroché au projet pour obtenir un engagement ferme et définitif des investisseurs." Un "rêve" devenu réalité, soutenu désormais par des projets culturels comme la Minoterie installée à terme devant la place de la Méditerranée ou immobiliers (de luxe) comme H99... Euroméditerranée a toujours clamé sa mixité... A.W.



Une première pierre qui a rassemblé hier tous les acteurs de ce quartier en pleine évolution.

/PHOTO BRUNO SOUILLARD

Immobilier: racket à tous les étages



À Marseille, 7 permis de construire sur 10 sont contestés en justice. Bon nombre de ces recours, clairement crapuleux, sont déposés par des escrocs qui exercent un chantage sur les promoteurs

À l'îlot Chanterelle (ci-dessus) comme à la Capelette, la construction de centaines de logements est gelée par des recours. Si 98 % des plaignants finissent par être déboutés, les retards de chantiers se paient cher.

Moins risquée que le braquage, l'attaque de permis de construire tend à devenir le nouvel eldorado d'une étrange mafia où s'entrecroisent hommes d'affaires véreux et juristes de haut vol. Cette affirmation, parue dans le journal du bâtiment TPBM, est-elle diffamatoire? Le tribunal correctionnel le dira le 30 octobre.

Le tribunal de commerce, lui, a tranché. Dans le différend qui oppose le dénommé Gérard Haddad à la société Urbat Promotion, les juges consulaires ont reconnu le caractère abusif des recours immobiliers engagés. Lourdemment condamné à

près de 1,5M€ de dommages et intérêts, Gérard Haddad a vu sa société G Sport International dissoute. Une société au "siège social fictif", dont "tout concourt à prouver qu'elle n'a pour objet que d'engager des chantages au jugement par des recours multiples et abusifs à l'encontre de promoteurs immobiliers", a conclu le tribunal.

Tout est dit dans cette petite phrase, qui résume le harcèlement judiciaire dont font l'objet nombre de projets immobiliers. "Il suffit de monter une société ou une association bidon à proximité d'un projet et d'attaquer le permis sur tout et n'importe

2500 logements en construction sont bloqués par des recours.

quoi: une emprise sur la vue, l'augmentation du trafic automobile, l'impact sur l'environnement", explique Eric Foillard.

Il y a quelques années, ce promoteur a été confronté au même Gérard Haddad --médecin généraliste de profession--, qui

contestait un programme à La Capelette... "À Marseille, certains ont fait fortune en déposant des recours crapuleux. C'est devenu une profession, avec des sociétés fictives et des avocats spécialisés", confirme le premier adjoint au maire Roland Blum.

Un "marché" en plein essor: "70% des permis sont l'objet d'un recours", s'inquiète l'élu. Euromed, la Capelette, Porte d'Aix, Saint-Charles: la construction de 2500 logements, dont des HLM, serait bloquée chaque année par des procédures contentieuses. C'est la moitié de l'objectif annuel du Plan local de l'habitat mar-

seillais, soit un investissement de 300 M€. "À raison de trois emplois par logement construit, ce sont plus de 6000 emplois qui sont perdus", calcule la Fédération des bâtiments et travaux publics (FBTP13).

En pleine crise du logement, de quoi plomber la construction à Marseille. Et aggraver la flambée du marché immobilier. "Les retards et les frais suscités par ces recours font baisser la marge des promoteurs, qui se ratrapent en augmentant les prix", résume Eric Foillard.

À l'arrivée pourtant, 98% des requérants finissent par être déboutés par les tribunaux! Mais 2

à 5 ans de procédure: c'est beaucoup trop long pour les promoteurs. Paralisés dans l'avancement des chantiers, retardés dans la commercialisation, parfois lâchés par les banques, certains cèdent au chantage en négociant une contrepartie financière avec les plaignants. "Il y a une grosse responsabilité des promoteurs qui acceptent de payer, tranche Eric Foillard. Si les rackettés ne payaient pas, il n'y aurait pas de racketteurs".

Moins risquée que le braquage, l'attaque de permis de construire...

Sophie MANELLI

"Le retrait d'un recours se négocie jusqu'à 500 000 euros"

1,5 million d'euros de dommages et intérêts et la dissolution de la société requérante: le jugement prononcé le 4 octobre dernier par le tribunal de commerce à l'encontre de Gérard Haddad, "est une grande première", se réjouit Roland Blum. "C'est un message fort, une décision courageuse", renchérit M' Jean-Pierre Versini-Campinchi, avocat spécialisé dans les recours abusifs. Car jusqu'à présent, les condamnations dans ces affaires n'ont jamais écoupé de plus de 3000€ d'amende. Ce fut par exemple le tarif de l'amende fixé en mars 2012 par la cour administrative d'appel à l'encontre de la même société (G sport International), dont le siège social avait opportunément déménagé dans le 10^e arr., afin d'y déposer une série de recours contre des projets immobiliers. Au total, 1250 logements et 20000 m² de commerces avaient été gelés. 5 promoteurs (LC21, Cogedim, Bouygues et Nexity) avaient alors déposé plainte devant le Procureur de la République pour "escroquerie au jugement" (le fait de tromper un tribunal par la production d'une pièce fautive pour obtenir une décision portant atteinte au patrimoine d'autrui).

Mais une sanction financière de quelques centaines d'euros n'a guère d'effet dissuasif quand le retrait d'un recours peut rapporter... jusqu'à 100 fois plus: "un permis apuré peut se négocier jusqu'à 500 000€", assure M' Versini-Campinchi. Et d'après l'avocat, "une transaction intervient pour la quasi-totalité des projets. Pris à la gorge avec un chantier qui ne peut plus avancer, des notaires qui ne veulent plus signer, des banques qui ne veulent plus prêter, les promoteurs ou les architectes finissent en général par négocier".

Aussi, depuis plusieurs années, aménageurs et professionnels du bâtiment sollicitent les parlementaires pour qu'ils légifèrent sur la question. Auteur, en 2009, d'une proposition de loi pour encadrer le droit d'ester en justice contre les projets immobiliers, Roland Blum n'est pas parvenu à pré-



Une assurance "anti-recours" protège désormais les permis de construire.../C. SOLLIER

senter son texte. L'élu UMP se désole du "manque de courage" du précédent gouvernement, qui a refusé d'inscrire le texte à l'ordre du jour du Parlement. "Alors que le pays manque cruellement de logements, le gouvernement actuel ne manifeste pas non plus une grande volonté politique sur ce dossier", regrette le Premier Adjoint.

Du coup, faute de réforme législative, promoteurs et constructeurs viennent de lancer une assurance anti-recours avec la SMA BTP. Après analyse des risques, une garantie couvre les conséquences pécuniaires d'une annulation ou d'une suspension de permis. Coût de ce bouclier? De 0,5 à 2% du montant global des opérations. S.M.A.

St-Charles: un square ou 200 logements?

Des Terrasses du Port au Mucem, de l'Euromed Center aux programmes immobiliers de la Capelette, du multiplexe de Besson à l'Hôtel Tokoyo Inn de la Porte d'Aix: la plupart des grands projets marseillais ont fait, font ou feront l'objet de recours... C'est aussi le cas de l'îlot Chanterelle, à Saint-Charles. Ce programme immobilier comprenant 200 logements, 176 chambres d'étudiants, 575 parkings, de nouveaux commerces, une crèche, une salle polyvalente est actuellement bloquée par trois recours. Les opposants s'arc-boutent sur la protection d'un square, où poussent "des fleurs, des arbres centenaires" et où gazouillent des oiseaux. "Il ne s'agit pas d'un joli square paisible, mais d'un espace de deal et de prostitution. Oui, il y a des arbres, mais dans un état très dégradé. C'est pourquoi on a prévu d'en planter une centaine", rétorque l'architecte, Roland Carta, qui a déjà accepté plusieurs retouches de son projet. Combien de temps le dossier restera-t-il bloqué? "Il faut que la justice vérifie le bien-fondé des recours, instruisse les dossiers puis juge. Tout ça est extrêmement long" se désole l'architecte.

L'AUTRE AFFAIRE

Un PDG et une avocate marseillaise bientôt jugés



Azur Promotel, le siège de la société d'Yvon Ammar ciblée par l'enquête, est installé sur le Prado (8^e). /PHOTO FREDERIC SPEICHER

Un directeur de sociétés, Yvon Ammar, 63 ans, et une avocate marseillaise, M' Julie Savi, 39 ans, ont été renvoyés devant le tribunal correctionnel de Marseille pour "faux, usage de faux et tentative d'escroquerie au jugement" au terme d'une ordonnance rendue par le juge en charge de l'affaire des faux recours déposés contre les programmes immobiliers de la société Kaufman et Broad. Ils devraient être jugés prochainement par le tribunal correctionnel de Marseille. Le magistrat s'est montré plus sévère dans son acte de renvoi en retenant le recours à plusieurs prête-noms, contrairement au procureur qui n'en avait retenu qu'un seul. Une fois encore, les procédures reprochées tant à M. Ammar qu'à son avocate n'avaient d'autre but présumé que de retarder les projets immobiliers grâce à des montages qui trouvaient leur source dans un différend commercial initial surgi entre la société Azur Promotel et le groupe Kaufman et Broad. M' Philippe Vouland, l'avocat de Julie Savi, s'étonne que "les clients, dont les noms figuraient sur lesdits recours et qui étaient parfaitement au courant, ne soient absolument pas poursuivis". M' Vouland entend plaider "l'absence d'intention coupable" de l'avocate qu'il défend.

Denis TROSSERO

MPM s'offre le tiers de la tour Jean Nouvel

La communauté urbaine se réserve 12 étages du building. Loyer: 5M€ par an



À partir de 2016, 12 étages de la futur tour "la Marseillaise" (au centre) seront occupés par les services de MPM. Ils quitteront les bureaux des Docks, du boulevard Vernet, du CMCI et du boulevard de la Glacière.

/ PHOTO DR

Ce n'est un secret pour personne: Eugène Caselli veut prendre de la hauteur... Et pour commencer, le président PS de MPM s'offre une tour. Enfin, plutôt le tiers d'une tour: celle que l'architecte Jean Nouvel doit édifier sur les quais d'Arenc. "La Marseillaise", ce building ultramoderne de 32 étages, avec vue imprenable sur la nouvelle "skyline", accueillera bientôt le bureau du président et l'ensemble des services communautaires. "Nous gagnerons en efficacité et c'est un signe de confiance dans l'évolution de ces quartiers", explique l'élu.

Ce projet, qu'Eugène Caselli avait révélé à la surprise de tous lors du MIPIM de Cannes (marché des professionnels de l'immobilier), en mars, a donc été mené avec une étonnante rapidité. Le bail passé avec la SAS Suède (mandataire de la société Constructa) pour la location de ces 16 228 m² de locaux est déjà prêt. Il sera soumis demain au bureau de MPM. Le document prévoit la mise à disposition à partir de mai 2016 de 12 étages à

usage de bureaux situés entre le 4^e et le 15^e niveau. 215 m² d'archives en sous-sol et 101m² "à usage de showroom" sont également prévus dans le contrat. D'après les syndicats auxquels le projet a été brièvement présenté, un restaurant d'entreprise devrait également être aménagé en terrasse.

MPM dépensera 77 millions d'euros sur 12 ans.

Un déménagement trop "bling-bling" en ces temps de crise? À cette accusation, MPM peut rétorquer que ces futurs bureaux dans un immeuble high-tech sont incontestablement un plus pour les 1 200 fonctionnaires de MPM qui vont quitter les Docks et d'autres sites disséminés (le Bd Vernet dans le 8^e, la CMCI dans le 1^{er}, le Bd de la Glacière dans le 14^e), pour être regroupés dans un siège unique et ultra-accessible. "Cet immeuble

signé par un architecte de renom, classé haute qualité environnementale (HQE) constitue un projet phare et emblématique, un symbole identitaire pour une collectivité comme MPM", plaide le rapport soumis au bureau de la communauté.

Nul doute que ce déménagement donne aussi un formidable coup de pouce à Constructa pour la commercialisation de son immeuble: en ces temps de crise, une tour déjà louée pour un tiers a de quoi rassurer les investisseurs. C'est peut-être ce qui explique le très fort soutien du maire UMP de Marseille, Jean-Claude Gaudin, pour ce choix.

Reste à savoir ce que vont devenir les locaux des Docks, dont MPM était le plus gros locataire. Et surtout quel sera le montant du nouveau loyer pour les contribuables de MPM? D'après le rapport, la nouvelle installation se fera "à budget constant par rapport". Si le loyer des Docks et des autres sites n'est pas précisé, le bail de la tour Jean Nouvel mentionne un loyer global annuel de

"Acheter est au-dessus de nos moyens."

EUGÈNE CASELLI

5 M€ HT, auquel il faut ajouter 1,4 M€ HT d'impôts fonciers et de charges. Soit un coût total de 6,4 M€ par an.

Une jolie somme, d'autant que le bail est signé pour 12 ans, soit un engagement de la collectivité de... 77 M€ sur cette durée. À ce prix-là, n'était-il pas plus économique d'acheter ou de construire? À l'heure du Grand Marseille, est-il judicieux d'engager la collectivité sur un bail de 12 ans? "Constructa était d'accord pour une vente si nous prenions les deux tiers de la tour, soit 125 millions, répond Caselli. C'est au-dessus de nos moyens. Qui plus est, nous aurons la possibilité de partir au bout de 9 ans". Des réponses qui ne devraient pas empêcher ces questions de ressurgir vendredi en conseil communautaire.

Sophie MANELLI

2005: quand le PS dénonçait "un MPM locataire"

Jusqu'en 2004, la communauté urbaine que présidait alors Jean-Claude Gaudin (UMP) a imaginé devenir propriétaire d'un bâtiment afin de regrouper ses services et réduire les coûts de location. L'ancien hôpital Houphouët-Boigny à la Calade, l'ex-usine à gaz d'Arenc, un immeuble qui aurait été construit en face du Silo... Au fil des années, les projets se sont multipliés pour accueillir 1 200 agents sur un site unique et améliorer le fonctionnement de MPM.

En 2003, un protocole était ainsi signé avec EDF pour un terrain à Arenc. Présenté aux élus lors d'un conseil communautaire, le dossier prévoyait un bâtiment de 12 500 m², avec 1 200 places de parking, pour un coût de 30 millions d'euros. Livraison: début 2006, après 2 ans de travaux. Surprise, lors d'une réunion interne, Jean-Claude Gaudin annonçait le 12 décembre 2004 que le projet partait aux oubliettes: "Les Marseillais ne comprendraient pas que nous construisions un siège pour MPM, alors que notre situation financière est délicate", devait-il justifier.

Une décision qui allait provoquer de nombreuses critiques, particulièrement des élus PS de MPM. C'est ainsi que début 2005, ils rendaient publique une étude montrant que la communauté urbaine payait chaque année près de 3 millions d'euros de loyers, pour disposer de 13 797 m² de bureaux et 521 places de parking principalement aux Docks de la Joliette.



Après avoir signé en 2003 un protocole pour acheter l'ex-usine à gaz d'Arenc, MPM a maintenu ses équipes au Pharo et dans les Docks de la Joliette.

/ PHOTOS ARCHIVES

"L'argument du coût d'un nouvel immeuble ne tient pas une seconde, dénonçait Vincent Coulomb, qui représentait le PS à la commission des Finances. En dix ans, MPM pourrait amortir le prix de l'achat ou de la construction d'un bâtiment. Plutôt que d'expliquer ce calcul simple, Gaudin préfère continuer à jeter de l'argent par les fenêtres. En plus, un siège, c'est un outil de travail, pas forcément un palace..." Pour une fois unis, les syndicats FO, SDU et CGT déploieraient "une gestion à la petite semaine", "démoralisante pour le personnel".

Des critiques qui ne faisaient pas dévier Jean-Claude Gaudin de sa ligne. Lequel se contentait de promettre de demander aux services de la Ville de "trouver des locaux moins chers pour MPM"... Conséquence, chaque année, la communauté urbaine a continué à payer à fonds perdus plusieurs millions d'euros pour ses bureaux. Une dépense qu'Eugène Caselli (PS) a décidé de reconduire jusqu'en 2028, oubliant quelque peu l'appel lancé en 2005 par les élus de gauche contre "un MPM locataire".

213 studios et 63 places de parking pour les étudiants



L'installation d'étudiants va redynamiser le quartier, estiment les élus. Lisette Narducci et Jean-Claude Gaudin ont inauguré les lieux. / PH. G.F.

Pour les étudiants, trouver un logement relève parfois d'un vrai casse-tête. Hier matin, le sénateur-maire UMP Jean-Claude Gaudin a inauguré la résidence Opale, située à l'angle de la rue de Crimée et du 144^e RIA. Implanté sur l'ancien site du CNRS et à quelques mètres de l'Université de Provence, ce bâtiment est notamment géré par le Crous et comporte 213 logements sociaux étudiants et 12 logements sociaux familiaux, 63 places de

parking et 443m² de surfaces commerciales en pied d'immeuble. L'ensemble du projet, labellisé THPE (Très haute performance énergétique) et qui s'étend sur 5692m², a été réalisé en 3 ans pour 13,5 M€. "À Marseille, nous comptons 8000 étudiants boursiers, soit une proportion plus grande que dans les autres villes, alors que les prix du marché immobilier restent élevés, a expliqué le maire. Aussi, il nous faut produire davantage de logements avec des loyers adap-

tés aux ressources de s jeunes les moins favorisés".

Au total, le Crous loge 5111 étudiants et reçoit près de 17000 demandes chaque année. De son côté, Lisette Narducci, maire PS du 2^e secteur, était particulièrement ravie. "Il s'agit d'une superbe réalisation dans une zone qui avait besoin d'être renouvelée. Pour nous, c'est une grande bouffée d'oxygène et cela participe assurément à la redynamisation du secteur. Symboliquement, je vois ça comme un renou-

veau et un redémarrage". Pour l'élue, cette construction est "la preuve qu'un logement dit social peut faire honneur au quartier". Néanmoins, une critique était adressée par certains concernant le stationnement. "63 places pour plus de 200 logements, ça fait peu". "Il était temps qu'on ait un nouveau lieu pour travailler dans les meilleures conditions. Mais le quartier manque cruellement d'endroits pour se garer", a regretté un étudiant".

Un siège à 45 M€ pour la Banque Populaire



Les 11 000m² de locaux, signés Roland Carta, seront livrés fin 2014 sur l'avenue du Prado.

/PHOTO CYRIL SOLLIER

Collaborateurs et salariés de la Banque Populaire Provence Alpes Corse ont été accueillis hier dans une tente festive préfigurant les 11 000m² de locaux qui seront livrés fin 2014 sur l'avenue du Prado. Car voilà, pour quelque 45 millions d'euros, le groupe s'offre un siège dénommé le Pythéas Prado. La promotion immobilière de ce projet a été confiée à Bouygues Immobilier et la construction est réalisée par Eiffage. "Nous avons beaucoup grossi", notait ainsi Christian du Payrat, directeur général de la BPPC: "Nos services centraux sont encore sur deux sites la Magalone et le Roy d'Espagne ce qui ne facilite ni les échanges, ni les réunions. Il fallait construire un siège. Et nous avons choisi le centre-ville plutôt qu'Euroméditerranée puisque toute l'activité n'y est pas concentrée! Ici, il y a quand même le métro, la sortie d'autoroute". "Et puis, c'est moins traumatisant pour notre personnel. On est une banque

de proximité. On préfère être au milieu de la population qu'au milieu des entreprises", notait, toujours très impliqué Jean-Louis Tourret, président honoraire (auquel a succédé Michel Hillmeyer) en charge aussi de la Fondation. Un événement en soi donc. L'avenue du Prado n'avait pas vu un tel chantier depuis longtemps. À la clé, un bâtiment pour 650 collaborateurs signé Roland Carta entièrement BBC, HQE, en forme de T l'un avec une façade sur 9 étages, l'autre bénéficiant de terrasses végétalisées, mais aussi un restaurant, un parking, un auditorium et une agence: "Si besoin, nous louerons une petite partie". Même pas sûr vu l'appétit gargantuesque du groupe BPPC et ses 260 000 clients qui a croqué la Chaix (la banque vaclusienne est devenue filiale en juin 2009). "On veut être visible. Notre siège marseillais doit témoigner de notre puissance et de notre engagement régional".

Agathe WESTENDORP

III. – LE COMMERCE

- ✓ **1.** 160 commerces avec vitrine sur mer

La Provence – 20.07.2012

- ✓ **2.** Le Village des marques enterré

La Provence – 17.09.2012

- ✓ **3.** Le luxe ne rend pas les armes

La Provence – 18.09.2012

- ✓ **4.** Pizzas, poissons ou glaces : la « street-food » gagne du terrain

La Provence – 16.10.2012

- ✓ **5.** Les Docks misent sur des enseignes 100% marseillaises

La Provence – 27.11.2012

- ✓ **6.** Grand littoral en route vers sa révolution

Marseille l'Hebdo – 14.11.2012

- ✓ **7.** Centre Bourse : le bunker enfin relooké

La Provence – 19.11.2012

- ✓ **8.** La Ville veut réveiller la Canebière

La Provence – 21.11.2012

- ✓ **9.** Mc Donald's sort le grand jeu

La Provence – 23.11.2012

- ✓ **10.** Le groupe Frey se rapproche un peu plus de la Valentine

La Provence – 26.11.2012

- ✓ **11.** Hard Rock attend encore ses clés

La Provence – 10.12.2012



Un centre commercial unique pour 450 millions d'€ de budget qui accueillera Adidas, Michael Kors ou la Grande Récré. On annonce aussi des enseignes loisirs et déco de la maison.

/PHOTOS GUILLAUME RUOPPOLO

160 commerces avec vitrine sur mer

15 millions de visiteurs sont attendus aux Terrasses du Port à la Joliette en 2014. Visite en avant-première

C'est "le" chantier pharaonique de la ville, avec 400 personnes qui œuvrent du matin au soir pour sortir de terre 54 000 m² de commerces. Bienvenue en accès VIP dans cet espace unique face à la mer. Certes, un peu caché par la brume hier après-midi. Les Terrasses du Port, tout le monde en parle mais personne n'y a accès. Pas avant leur livraison en 2014. Visite guidée avec la directrice Sandra Chalinet... qui se languit de l'ouverture. "Le chantier avance bien avec l'installation du plancher du 1^{er} et du 2^e étage. Le plafond est en construction. On voit bien la configuration en L avec 160m de long côté boulevard et 260 m sur le front de mer. D'ici la fin de l'année, l'ensemble du gros œuvre sera terminé". Le parking payant de 2600 places géré par Vinci sera achevé mi 2013. "Et les premières boutiques comme Decathlon pourront commencer leur installation en septembre 2013". Sandra Chalinet annonce d'ailleurs déjà 70% de commercialisation.

Voilà pour le calendrier, et sur place, malgré le béton nu, il faut imaginer Darty, Monoprix, Delacour. Au rez-de-chaussée, la halle gourmande. Pour le moment, on distingue surtout les voies d'embarquement qui passent sous le centre et seront livrées au port à l'ouverture. Au premier niveau, "Une extension



Hammerson veut faire des Terrasses du Port "The trendy place to be". Un lieu de partage pour touristes, familles et jeunes.

/PHOTO LP

de Saint-Fé et de la rue de la République", place à Pimento, Mauboussin ou Be now (concept coiffure), H&M ou Chabrand (etc...). Au R+2, on attend Hollister (petite sœur d'Abercrombie), Sandro, Maje, Starbuck et Kosmi tea...

Côté architecture, la pièce majeure c'est l'atrium, colonne vertébrale de 40m de l'édifice, qui va faire circuler les clients du -6 au R+2 avec des poteaux plantés jusqu'à 27 m de profondeur. "Il irrigue tous les niveaux avec des es-

calators mais aussi trois ascenseurs de chaque côté. Par le biais d'une intervention artistique, on passera du fond de la mer au ciel, du -6 au +2. Sans oublier des œuvres comme la fresque de Cyprien Chabert". Toujours au

rez-de-chaussée, une chenille colossale couchée sur le flanc: "Il s'agit du système de ventilation nécessaire pendant les travaux". Pas loin de là, il faut imaginer Sephora et Kaporal... On monte plus haut pour cette

1000

C'est en m² la surface de la dalle en béton de l'Apple Store...

drôle de balade, au niveau de la fameuse promenade avec son futur sol en pierre, et on tombe nez à nez avec Napoléon Bonaparte (version flottante). C'est bluffant. "D'un côté on a cette large promenade, où on mettra des chaises, des longues vues, des tables d'orientation tactiles. De l'autre, les terrasses des restaurants, plus en retrait". Hammerson - qui a reçu pour ce centre le label Bream excellent - a fait un prototype à l'échelle 1 pour évaluer design et matériaux grandeur nature.

Le promoteur ménage encore un brin le suspens concernant des marques de luxe. Deux secrets de polichinelle perdurent aussi, l'un concernant le grand magasin - a priori le Printemps - l'autre la venue de la célèbre pomme (bref, un Apple Store dans un box en verre face à la mer). Pour ce dernier, la dalle de béton sur 1000m² est d'ailleurs déjà sèche. On a marché dessus...

Agathe WESTENDORP

awestendorp@laprovence-presse.fr

Le Village des marques enterré

LA VALENTINE Les terrains de la société SBM pourraient pourtant accueillir un pôle commercial plus traditionnel

Dans cette guerre sans merci pour la conquête du moindre m², une douzaine d'hectares au cœur de la Valentine continue de faire saliver les promoteurs. "Tout le monde veut y aller. Il y a trop peu de turnover sur cette zone ce qui fait la valeur du terrain", confie un intermédiaire sur l'affaire. La preuve, le Village des marques à peine enterré (ou presque), un nouveau projet de centre commercial sort des cartons sur ce fameux terrain qui appartient encore à la société SBM (SBM Formulation, ex Provalis, ex Agrevo-Procida). Une localisation toujours en or, entre les Trois-Palmes et le centre commercial Sud.

Seul hic, depuis avril 2011, le sujet révélé dans *La Provence* sent le souffre. Car comme toujours, les pour et les anti s'affrontent depuis que le promoteur Estimmo avait allumé la mèche et fait le buzz à l'époque en affichant son inten-

Le groupe Frey aurait proposé un projet "plus acceptable" selon Roland Blum.



Les 12 hectares de terrain de la société SBM susciteraient bien des convoitises : 30 000m² de commerces sont en jeu. / PHOTO FRÉDÉRIC SPEICH

Coup de théâtre de la rentrée donc : le Village des marques aurait cédé sa place... à un autre projet commercial. Le sujet est dans toutes les discussions, mais personne n'affirme rien. À SBM, on reste plutôt discret : "A ce jour le site n'est pas vendu. Mais il est vrai que nous sommes en négociation", accepte de révéler Jean-Paul Simmler, président du Conseil d'administration de SBM Formulation.

Sur place, Denis Barlet, son directeur général délégué explique : "C'est vrai que des transactions sont en cours même si rien n'est acté. L'exploitation de l'usine a cessé depuis 2006. Il reste un bâtiment avec des bureaux du groupe. La dépollution du site est quasiment terminée. Mais on ne nous a pas encore demandé de faire nos valises ni les cartons!"

Une affaire qui n'a pas échappé à Roland Blum. Le premier adjoint UMP a d'ailleurs tourné la page du Village des marques : "A ce jour, le projet est abandonné, toujours pour ces problèmes d'accessibilité et d'inondabilité du terrain". Il accueille en revanche avec un œil objectif la nouvelle proposition : "Le groupe Frey propose de faire sur la zone 30 000m² de surfaces commerciales avec boutiques, restaurants et 1200 places de parking. Le projet n'a fait l'objet d'aucune étude, notamment de la part de Ville. Car à nouveau il y a un certain nombre de conditions qui doivent être remplies". Pour l'élu, le problème de l'échangeur revient donc vite sur le tapis, suivi de près par l'inondabilité. "Il est évident que ce projet, deux fois moins important que le Village des marques est plus acceptable. Mais il faut de la concertation avec la population. Je reste très prudent".

Depuis sa création il y a trente ans, Frey a livré près d'un million de m² de surfaces commerciales. Le Sud-Est, Marseille en tête, pourrait bien être sa prochaine conquête.

Agathe WESTENDORP

awestendorp@laprovence-presse.fr

LES GRANDS CHANTIERS

Entre dépollution et terrassement : ça avance...

Et pendant ce temps-là, certains mettent les bouchées doubles... ou pas. En bon premier de la classe, les Terrasses du Port affichent un rutilant chantier face à la mer. Près de 400 personnes travaillent chaque jour sur le centre commercial et œuvrent pour l'inauguration de ses 54 000 m² dans deux ans.

De son côté, et d'ailleurs à deux pas de là, l'Euromedcenter a dit oui à Vinci pour mener à bien ses travaux non moins pharaoniques. Ils viennent de démarrer pour ce pôle d'affaires et de services entre le boulevard de Dunkerque et celui du Littoral. L'espace va inclure quatre immeubles de bureaux HQE et BBC, un hôtel quatre étoiles de 210 chambres, 2 500m² de commerces, et un parking de 846 places et même un jardin de 5000m². La dépollution sur 2,6 ha est néces-

saire avant la construction du parking. Au printemps 2013, les promoteurs lanceront les travaux du premier des quatre immeubles. La livraison du premier immeuble devrait intervenir au premier trimestre 2015. Côté multiplexe, les choses demeurent confidentielles, recours oblige. Patience. Un peu moins chanceux, le futur centre commercial du stade Vélodrome qui doit s'étendre sur environ 20 000 m² en 2014 est déjà la cible de certains mécontents. L'association de défense des commerçants et des artisans "En toute franchise" (basée à Marignane!) a engagé un recours auprès de la Commission départementale d'aménagement commercial (CDAC). Le projet devrait s'élever sur trois étages, avec 70 boutiques, un supermarché de 3 000 m² et des restaurants. Il pourrait être fréquenté à l'année par 10 millions de

visiteurs et fait partie d'un vaste programme immobilier qui s'inscrit dans le cadre de la rénovation du Vélodrome. Pas loin, Bleu Capelette proposera 80 boutiques et moyennes surfaces, 8 restaurants, un Auchan Gourmand, 12 salles de cinéma (Pathé-Tarizzo), 1500 places de parking, le tout fin 2014. Le projet a démarré cet été avec la dépollution et le terrassement "à la charge de Marseille Aménagement", précise la direction commerciale d'Icade. Le point épineux pour Bleu Capelette c'est surtout la création de la voie qui permettra de rejoindre le bd Rabatau. L'enjeu de cette voie publique est énorme : des locataires occupent encore un bâtiment à démolir. À suivre. Sans oublier des chantiers comme les Voûtes de la Major, la rue de la République... En tout, 150 000m² de surfaces commerciales.

A.W.

Le luxe ne rend pas les armes

Les marques de prestige font fi des faits divers et s'implantent comme Vuitton rue Grignan

Les Kalachnikov, la crise, et un taux de chômage plutôt costaud... Ce sont plus ces clichés que celui de rivières de diamants qui font la pub de la ville en ce moment! Et pourtant, Marseille multiplie avec volupté les invitations à l'adresse des marques de luxe. Dernière en date, Vuitton, certes déjà présente juste à côté mais qui inaugure aujourd'hui une nouvelle boutique sur trois niveaux rue Grignan. Nouveau phare d'Alexandrie des griffes de prestige, Vuitton symbolise aussi la volonté farouche de la ville de rattraper son retard. "On est encore loin de l'avenue Montaigne ou de la Riviera. Mais c'est une nécessité", note un professionnel. Mais qui sont les clients de ces marques hors de prix pour le commun des mortels? "Les touristes... et les Marseillais. Tout le monde en fait!" Voilà le secret. Et la nouvelle donne. Confirmée par Yves Carcelle, président de Vuitton, himself. "Notre magasin à Marseille est celui qui a le nombre de clients locaux le plus important de France." Enième paradoxe d'une ville sans cesse en devenir, Marseille se paye le luxe de s'offrir les extrêmes. Même côté shopping. Les baskets à moitié prix à Belsunce le matin, et l'après-midi le dernier sac Hermès. **Agathe WESTENDORP**

nouveau directeur rue Saint-Fé, persuadé du goût des Marseillais pour l'accessoire de luxe comme marqueur social. Fin septembre, un mur horlogerie avec Burberry et Gucci sera inauguré. "Tous les jours on nous demande du Prada, du Dolce!" En attendant, les Galeries, qui ont inauguré leur galerie d'art avec l'exposition "Luxe", misent sur le service: personnel shopper, salon vip, livraison voire même des partenariats avec des hôtels avec coupons de réduction à offrir.

Seul bémol à cette fête: on reste pour beaucoup dans l'opération séduction. Il faut encore convaincre du bien-fondé d'une installation à Marseille. "L'investissement dans un commerce de prestige est trois fois plus important qu'un commerce classique. Les enseignes demandent donc plus de lisibilité en matière d'offres, de cohérence des marques, des flux", souligne Didier Bertrand. D'autant que le carré d'or n'est pas extensible à volonté. "La rue du prestige", cette portion de la rue Grignan entre Saint-Fé et Breteuil indiquée sur les plans touristiques a ses limites. Et puis, la ville a un talon d'Achille: sa réputation sulfureuse et ses célèbres couacs. On se souvient de l'îlot 21 de la rue de la République où on attend encore le pôle luxe. Gros souci enfin: le manque de requalification d'artères clé comme la rue Paradis. Qui a eu une conséquence directe. On annonce dans toutes les arrière-boutiques feutrées le déménagement d'Hermès qui claque la porte de la rue définitivement en 2013. Direction Grignan, à deux pas de Vuitton. Plutôt cocasse. **A.W.**

awestendorp@laprovence-presse.fr

S'offrir une Rolex, une veste Givenchy sans aller à Paris. Répondre à ce souhait est devenu une priorité pour les professionnels du commerce de haut vol. À la clé: des emplois, de la consommation indirecte. "Il faut que Marseille se mette à l'heure du luxe, martèle Didier Bertrand de l'immobilière le Marquis, et élu à la Chambre de commerce. Il faut valoriser ce pôle luxe et le structurer en centre-ville. Le luxe, c'est la poule aux œufs d'or qu'on veut tous revendiquer!" Selon lui, il faut aussi faire jouer la concurrence. "Car il y a en plus les projets comme les Terrasses du Port avec Mauboussin ou les Voûtes (qui logneraient du côté de Burberry, ndr). Le centre n'a plus l'exclusivité." Et loin d'être une lubie de professionnels, le luxe est attendu avec convoitise par les clients eux-mêmes: "Il faut arrêter de se poser la question: si on implante des commerces de luxe, c'est qu'on a les clients pour. Ils habitent Marseille d'ailleurs

et ce sont souvent des néoarrivants." Pour Didier Bertrand, Marseille est en fait à un tournant, comme à l'orée du luxe, mais encore plutôt dans les marques de prestige. La nuance est fine mais réelle: "Mais les marques prennent des emplacements aussi en terme d'image." Marseille the place to be? Elle rattrape surtout ses lacunes en la matière, longtemps concurrencée par Aix. Point clé aussi, les touristes venus du Brésil, de Russie ou d'Asie: "Cette explosion n'est qu'un début." Et les loyers s'envolent sur quelques centaines de mètres rue Grignan, décollant jusqu'à 1 400 € le m² hors taxes et charges.

Même les Galeries Lafayette font carton plein depuis leur montée en gamme: "Les premiers résultats pour le corner Gucci montrent qu'on est au-delà des objectifs fixés. Sur certains mois, le chiffre d'affaires équivaut à celui de Nantes plus celui de Bordeaux!" explique Frédéric Heulin, le tout

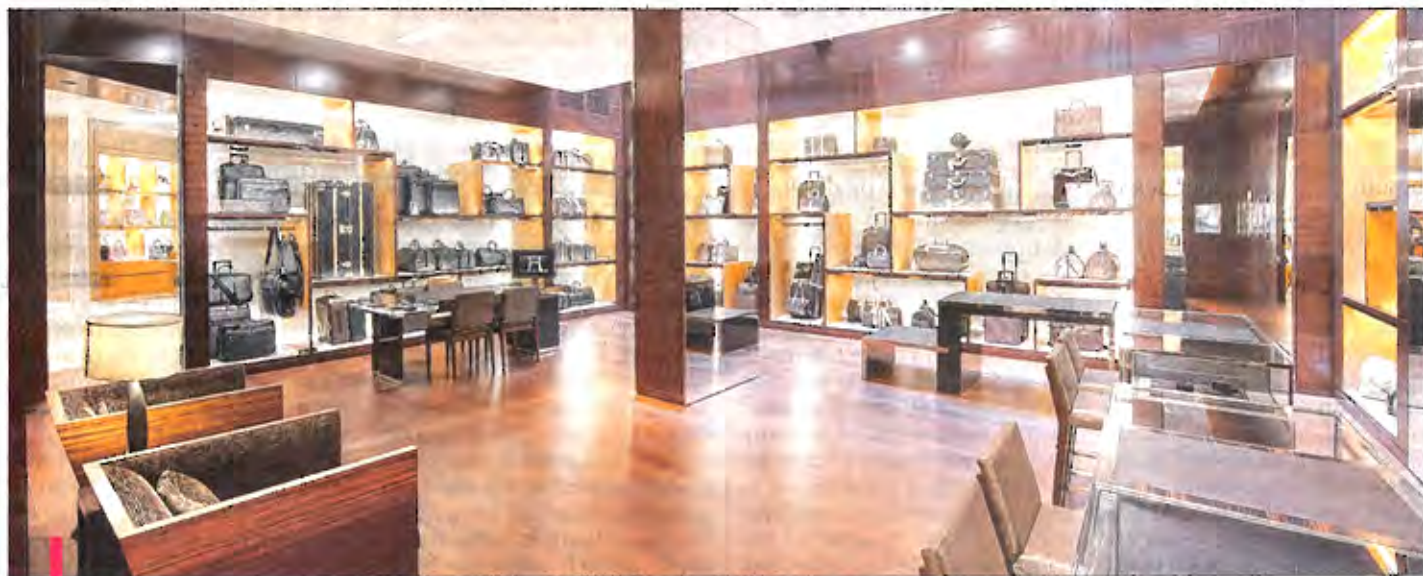


L'hôtel particulier qui abritait Flamand, rue Grignan, a été loué par la Foncière Realease de Rémy Makinadjian. Coup de maître!

"Fini le stationnement rue Paradis!"

Pour Laurent Vandamme, président de Marseille Centre: "Il faut bichonner le luxe. C'est une nécessité. Et donc requalifier la rue Paradis." Des réunions cet été avec Solange Blaggi et MPM ont été organisées. Reste qu'il faut éviter le flop de la proposition de lifting de la rue Saint-Fé. "On ne peut pas laisser cette artère se dégrader.

On sent déjà un certain doute au niveau des marques par rapport à la capacité de la collectivité de fournir un environnement qualitatif. Il faut d'ailleurs supprimer le stationnement sur sa première partie. On n'a pas le choix. Il faudrait même récupérer les trottoirs du cours Pierre-Puget, mettre la circulation au milieu."



Vuitton, marque pionnière depuis 1992 en ville, est un symbole à elle seule d'une soif de marques de prestige. Qui trouvent preneurs. / PHOTOS DR

Pizzas, poissons ou glaces : la "street-food" gagne du terrain

En 2013, la mairie va créer des emplacements réservés à la vente ambulante

L'histoire raconte que le premier camion pizza est né à Marseille, en 1962. Un certain Jean Meritan, steward navigateur marseillais a eu l'idée de préparer et de vendre ses pizzas sur la voie publique. Depuis, on parle de tradition et les rues de la cité phocéenne sont remplies. Au total, 52 pizaiolos ambulants disséminés sur 230 emplacements ont été comptabilisés en 2012.

"Dans les années 70, on a atteint un pic des créations de camion pizza dû à la nouveauté de la profession. Nous étions 150", révèle Francis Sposito, président honoraire de la fédération nationale des artisans pizza en camion magasin

"J'aimerais obtenir un emplacement sur le Vieux-Port en 2013."

FABIEN RUGI, COMMERÇANT

(FNAPCM). Et ce n'est pas la seule profession exercée de cette façon. Fabien Rugi, poissonnier, a créé le camion de street-food "Fishe and Shipe". Dans son Citroën Tub 1967, il cuisine les produits de la pêche locale, à déguster en cornet. "Pour l'instant je suis installé à la Foire et participe à de nombreux événements culturels. J'ai également fait une demande à



Marseille est connue pour ses innombrables camions disséminés aux quatre coins de la ville. À l'image de Fabien Rugi et de son "Fishe and Shipe", les nouveaux arrivants se multiplient. / PHOTO J.-B. SANNA

la mairie pour être un jour par semaine sur le Vieux-Port, en 2013", indique-t-il.

2013, justement. Pour Marseille, capitale européenne de la culture, la mairie souhaite créer une dizaine d'emplacements temporaires réservés à la vente de glaces artisanales en camions-boutiques. "Nous avons eu beaucoup de demandes mais nous ne mettrons

en avant que des produits de qualité et des équipements qui prennent en compte l'environnement", déclare Martine Vassal, adjointe au maire UMP, chargée des Emplacements. Un vrai test pour Marseille qui jusqu'ici a réduit le nombre d'emplacements. "On veut essayer la vente ambulante sur le domaine public. Ça fonctionne à New York, pourquoi

pas chez nous?" continue-t-elle. Pour des raisons logistiques et probablement de simplicité, la mairie a cantonné son offre aux glaciers pour éviter des équipements trop encombrants ou trop polluants. La balade est désormais dans le camp des candidats qui devront être à la hauteur de leurs confrères déjà bien implantés.

Justine RIGHO

Les Docks misent sur des enseignes 100 % marseillaises

Frojo ou le Four des Navettes ont dit oui. Ouverture au printemps 2014



Une vision des Docks depuis le rez-de-chaussée bas : murs végétalisés, terrasses... les cours sont sublimes.

PHOTOS DR

Près de la moitié des Docks a déjà trouvé preneur. "Nous sommes à 40 % de la commercialisation", lance Emmanuel Duchangé, directeur général de Constructa Urban Systems. Si les travaux sont retardés (lire ci-dessous), la commercialisation va, elle, bon train. Et "l'Urban life center", joli sobriquet anglais des Docks, prend forme. "La partie village est quasi bouclée." Cette surface répond aux besoins du quartier, des travailleurs, en tout 40 000 personnes au quotidien. "On sert leur environnement direct. On n'a pas besoin d'un Zara de plus!"

Car la carte maîtresse des Docks, ce sont les indépendants marseillais. Et ce n'est pas un vain mot. La preuve, Archimbaud (opticien déjà présent à Saint-Barnabé) est sur les rangs mais aussi Giovanni Gelateria (glacier à Aix), Au bout du quai (restaurant du Vieux-Port) et last but not least, le Four des Navettes

se paye le luxe d'une nouvelle boutique! "Ils conservent bien évidemment leur boutique historique rue Sainte mais souhaitent un point de vente supplémentaire. Nous sommes allés les voir et la marque se retrouve bien dans le côté historique du bâtiment", note Guillaume Tanguy, chef de projet des Docks. Parmi les Marseillais encore, Spok (qui vient d'ouvrir à Paris) à qui décidément rien ne résiste. Logique en même temps: "On conçoit les Docks comme une rue intérieure, comme la rue Montorgueil", souligne Emmanuel Duchangé. À découvrir aussi un espace presse, avec les canards internationaux, une grande parapharmacie très axée sur le sport: "On est en lien avec Actiform (le centre de mise en forme sur le Z5, le complexe aixois de Zinedine Zidane). Il s'agit en plus d'un vrai concept à la carte, sans abonnement forcément à l'année", précise Guillaume Tanguy. D'autres concepts

vont être présentés comme le parisien Bwine: "Les crus sont présentés dans des machines pour pouvoir se servir au verre, le tout avec des tapas sur 200 m²". Côté restauration d'ailleurs, Emmanuel Duchangé rappelle qu'il ne s'agit pas de proposer des menus hors de prix: "Et on mise aussi sur les afterworks. On va structurer l'offre autour d'un pub (les enseignes locales sont toutes en discussion). On souhaite un pub basique et une offre avec un billard, un jeu de fléchettes."

Kulte et encore Pimento!

Concernant le fameux marché, il y a toujours avec Bio&Co la halle bio (produits et pain frais, boucherie et restaurant) et 800 m² de halle avec caviste, fromager. Rien à voir avec la halle des Terrasses du Port: "On a signé avec un groupement de producteurs et de restaurateurs marseillais pour 15 à 17 corners. Et tout le monde va se retrouver

dans la cour avec des tables d'hôtes." Pressentis: Depuichaf-ray, l'Eau à la bouche... "Que des régionaux qui connaissent leur métier. On veut se rapprocher des gens qui produisent." À noter, la discussion est toujours en cours pour le concept librairie avec Actes Sud sur 400 m². Reste enfin une grosse dizaine de cellules destinées au prêt-à-porter. Là encore, les Marseillais sont à l'honneur. American Vintage, Sessun, Pimento (déjà aux Terrasses) se sont manifestés. Frojo et Kulte ont dit oui!

Constructa demeure persuadé de la force de ce projet innovant: "En terme de loyer on a une gamme de 150 à 600 €. Et par rapport à d'autres, il s'agit d'un vrai patrimoine pour les commerçants", précise Emmanuel Duchangé sans nommer les Terrasses du Port. Qui devraient ouvrir au même moment...

Agathe WESTENDORP

awestendorp@laprovence-presse.fr



La rue intérieure donnera directement sur l'extérieur notamment en lien avec les Terrasses du Port.



Sous les voûtes, des restaurants, des boutiques. Une nouvelle circulation redonne vie au bâtiment.

Et bientôt la Croisette!

100 m² de stand pour séduire l'international

La prochaine étape, c'est le Mapic, le marché international professionnel de l'implantation commerciale et de la distribution, mi-novembre à Cannes. "C'est la deuxième partie de notre stratégie avec notre partenaire CBRE", dévoile-t-on chez Constructa. Les Docks seront en vedettes sur la Croisette avec un stand qui va faire pâlir de jalousie les intervenants du Qatar: "On est installés devant le Palais des festivals sur 100 m². On sera donc très exposés, se réjouit Guillaume Tanguy. Nous allons proposer des rendez-vous personnalisés aux enseignes et leur montrer tout le projet et même le quartier grâce à la maquette (tablette géante très ludique conçue par des Marseillais, Exmagina) que l'on délocalise." Target? Les enseignes internationales: "On est déjà en discussion avec Uniqlo, Urban Outfitters, et Citadium (enseigne du groupe Printemps, déjà aux Terrasses du Port). Aucune d'elles n'existe à Marseille ou Aix. On veut toujours des enseignes qui font la différence et de vrais concept stores."

Les travaux... en retard de six mois

LE PERMIS

"Le permis définitif a été obtenu le 6 août dernier." Voilà pour quoi les travaux ne devraient démarrer qu'en janvier prochain. "Oui, l'ouverture sera retardée de 4 mois. C'est la vie d'un projet immobilier. Nous faisons en outre toute une campagne d'information auprès des habitants des Docks car les travaux vont se faire en site occupé. Nous avons encore deux mois d'études techniques et logistiques. Nous allons notamment construire une cellule témoin. On fera un test sur la façade. Et le chantier va durer 14 mois."

LES SOIRÉES

Off du Festival de Jazz des Cinq continents, après de Marsatoc. Design Tour: les Docks misent aussi sur l'événementiel. "C'est déjà un lieu de vie. On a testé avec plusieurs soirées depuis quelque temps." Et évidemment, l'esprit historique fonctionne: la fête dans les Docks a séduit déjà les happy few. Les Docks envisagent bien sûr des partenariats avec le théâtre de la Minoterie. Et le bâtiment sera hautement connecté via Orange: à la clé, une appli, du Wifi, du paiement sans contact...

COMMERCE. Depuis septembre, le centre commercial des quartiers Nord est en chantier. Corio investit 40 millions d'euros pour nouer des liens "éco-sociaux" avec son public.

Grand littoral en route vers sa révolution

Depuis le mois de septembre, des palissades blanches barrent l'accès à ce qui fut l'espace restauration et, dans des temps quasi immémoriaux, l'entrée de feu le cinéma UGC détruit pour cause de terrain glissant. Des barrières qui pourraient laisser penser à de nouveaux affaissements dans cette aile Azur du Grand Littoral jamais terminée. Loin de ces considérations géologiques, le centre commercial fait en fait sa révolution. Corio, le propriétaire depuis 4 ans a pour ambition de transformer ses centres commerciaux en lieux de vie en créant du lien avec ses visiteurs. Deux sites pilotes pour mettre en place cette politique d'un nouveau genre: Quais d'Ivry (94) avec l'espace Ludo ! © et Grand Littoral. A Marseille, cela passe par la création de l'événement "Peuple de Marseille": une consultation populaire pour comprendre le profond attachement des Marseillais pour leur ville mais surtout pas la réalisation de travaux pour un montant de 40 millions d'euros. Un chantier qui a commencé voilà



Il se dit que Primark, le concurrent de Zara et H&M devrait occuper environ 5000 m² de ce nouvel espace.

LAURENCE MILDONAY

deux petits mois et qui devrait se poursuivre jusqu'en septembre 2013. Pour les besoins de cette transformation, 6 ou 7 enseignes ont été déménagées, certaines dé-

finitivement, d'autres pas. "L'espace Azur n'a jamais été fait et après diagnostic, Corio a décidé d'investir, explique Charles Pouliquen, directeur du centre. On va modifier la façon de commercialiser l'espace et moderniser la galerie. Tout va être relooké: le centre d'accueil, les lumières, les toilettes avec un espace pour allaiter, les aires de repos... Mais surtout, ce que l'on souhaite c'est que ce soit un centre de vie où à la scène commerciale s'ajoute une scène culturelle et artistique, une plateforme où les entreprises locales pourront prendre la parole." Pour Corio, l'idée est donc que le centre commercial se transforme en un lieu pluriel. Une stratégie qui permet aussi d'attirer encore plus d'enseignes. Et justement dans cet espace rénové des magasins

se sont déjà positionnés. Zara, notamment qui souhaite s'agrandir peut être pour anticiper et contre-carrer l'arrivée annoncée dans la presse spécialisée de Primark. "Nous ne connaissons pas encore tous les tenants et les aboutissants. Des contacts ont été pris, mais rien n'a été signé. Des rendez-vous ont été pris sur le Mapiç (ndlr, le marché international des professionnels de l'immobilier de commerce qui se tient du 14 au 16 novembre à Cannes). D'ici, deux trois mois on en saura beaucoup plus." En attendant, le plus grand centre commercial de la région avec plus de 10 millions de visiteurs par an a amorcé sa mutation et continue à se rapprocher des publics avec "Peuple de Marseille version 2". ■

Alexandra Cefai

Primark débarque à Saint-Henri ?

Primark, ce hard-discounter irlandais de la fringue tendance, déjà présent dans sept pays européens avec 241 magasins, va s'implanter en France avec sa formule imparable : proposer des vêtements dernier cri copiés sur les collections des créateurs, mais à des prix minuscules. De 20 ou 30 % moins chers que chez H&M ou Zara. Avec 5000 m² en moyenne, les magasins de la chaîne sont plus gros que ceux des concurrents (plutôt 2500 m² pour Zara, jusqu'à 3 000 m² pour H&M). Pour l'instant, l'enseigne n'a signé aucun bail. Mais elle négocie avec toutes les grosses sociétés foncières dont Corio avec qui elle est en contact pour envisager l'ouverture d'un point de vente à Grand Littoral. ■

**DROIT
DE SUITE**

Centre Bourse: le bunker enfin relooké



Perspective depuis l'angle rue Bir Hakeim rue Sainte-Élisabeth. Le nouveau toit reprend les techniques de l'aviation avec une structure en aluminium émaillé blanc. Ses courbes suivent le chemin du soleil. L'objectif est de protéger les grandes baies. Ingénieux donc. On est loin de l'aspect bunker du Centre Bourse actuel... À noter, la passerelle sera couverte et élargie. /PHOTOS DR ET PATRICK NOSETTO

RAPPEL DES FAITS

Le Centre Bourse entame enfin ses travaux soit 95 millions de € d'investissement pour une livraison en 2015. Un enjeu de taille.

Il a tellement été annoncé qu'on n'y croyait plus ! Dix ans qu'est repoussée la réfection du premier centre commercial du centre-ville ouvert en 1977 par Klépierre ! Et tout l'enjeu justement, c'est l'ouverture, au sens premier du terme, mais aussi figuré, pour les propriétaires Axa et Klépierre, et leur partenaire sur ce projet les Galeries Lafayette. "On est parti d'un centre commercial fermé, très masculin. On va avoir quelque chose de fluide avec des formes féminines et un look vraiment plus agréable", expliquait ainsi jeudi au Mapic (Salon international des enseignes commerciales à Cannes) Gilles Latini, directeur du développement

Stud Est chez Klépierre, propriétaire. Fichtre ! Des courbes généreuses le Centre Bourse ? On a du mal à y croire face à l'actuel bunker. Logique pour Gilles Latini : "À l'origine, le projet du Centre Bourse a été initié dès la fin des années 60 par un architecte canadien !" Résultat, Jacques Henri-Labourdette signe un édifice prévu semble-t-il pour résister à des températures polaires... "C'est pour cela désormais que l'on cherche la porosité". Le projet est confié au Cabin et Moatti et Rivière. Oubliés les patios intérieurs, patios de la discorde, qui devaient relier les tours Labourdette. Mais chez Klépierre on promet que le centre côté Belsunce ne sera pas laissé pour compte. "On va réfléchir avec le CIQ pour faire un traitement de la façade. On pense par exemple à un vrai mur végétal."

L'extension n'est pas conséquente puisqu'il s'agit de 5 356 m² GLA surtout au rez-de-chaussée et niveau. Techniquement, pour bien com-

prendre, le bâtiment gagne sur le trottoir 12m de façade. Cette dernière va être cassée et refaite. "On agrandit, on casse les planchers, on restructure sur les trois niveaux. Après, on fait les travaux. On veut épurer le centre avec un mail dépollué d'un point de vue visuel". Ainsi la coupole puits de lumière au-dessus

de la Fnac va être élargie. In fine, 11 nouvelles boutiques (sur les 60 existantes) et trois moyennes unités pour séduire encore plus que les 7 millions de visiteurs annuels. Un vrai challenge aussi puisque le Centre ne fermera pas. "On a un chantier qui progresse sur l'existant". Chaque zone en travaux sera séparée.



Au niveau Fnac, la coupole sera élargie pour devenir un vrai puits de lumière. /PHOTO DR

D'ailleurs les travaux à l'intérieur pourraient bien durer s'il le faut jusqu'à 22h.

Point épineux, le rachat du foncier n'a pas été une mince affaire comme le rappelle Gilles Latini. Et causent d'entrée 9 mois de retard. Un vrai casse-tête : "Le foncier représente deux ans de négociation. Les derniers actes signés datent d'octobre. Les géomètres se sont en plus arrachés les cheveux". Car tout est entremêlé tel un mikado géant. Une partie du foncier a été rachetée à la Ville, l'autre à MPM et une troisième à Vinci qui gère le parking. En échange, les travaux de circulation des bus financés par Klépierre ont été déduits de la "charge foncière globale". Pour les Galeries Lafayette dont Citynove, la filiale immobilière participe au projet, l'enjeu est de taille avec l'arrivée en 2014 du Printemps des Terrasses du Port. Concrètement, impossible de savoir quelles seront les nouvelles enseignes : "On n'a pas commencé à précommercialiser". Il va falloir

Le calendrier

4^e trimestre 2013: livraison de la façade et des abords.
1^{er} trimestre 2015: ouverture de l'extension commerciale au rez-de-chaussée et R+1 et rénovation de la galerie commerciale existante.
4^e trimestre 2015: ouverture de l'extension commerciale au R+2.

séduire face à une offre grandissante de la concurrence. Par ailleurs, impossible de faire l'impasse sur l'ouverture dominicale : "Si on veut accueillir des touristes, c'est nécessaire. Sinon pas la peine de faire cet investissement !" Du service, toujours du service. Gilles Latini promet aussi que les clients seront bichonnés avec de la livraison à domicile et sûrement du wifi, des bornes interactives... Un sacré défi.

Agathe WESTENDORP
awestendorp@laprovence-presse.fr

La Ville veut réveiller la Canebière

Un hôtel est envisagé et le cinéma MK2 relancé. La célèbre artère cherche toujours à s'animer. Surtout la nuit

Il y en a quatre au niveau de la rue des Récolettes. Deux, de l'autre côté de la Canebière. Elles, ce sont les "prostituées du pauvre", d'origine maghrébine, qui se "vendent" pour une vingtaine d'euros aux retraités vivant dans le secteur de la Canebière. Là où, selon l'Agam, 54% des ménages sont constitués d'une seule personne. La Canebière carrefour de la prostitution? N'exagérons rien. Mais l'artère a bien du mal à se débarrasser de cet habit de misère qui lui colle à la peau depuis des décennies. En fait, elle reste coupée en deux. Il y a la partie basse, celle des affaires, qui n'a pas grand chose à se reprocher même si elle voit arriver une nouvelle mutuelle. La cinquième.

Puis, il y a la partie haute, celle qui fait débat. Celle qu'on a du mal à dynamiser, à tout point de vue. Un bon T2 ne vaut guère plus de 400 € à la location. "Et c'est dur de trouver un bon locataire, explique un propriétaire. J'en ai eu plusieurs qui ne payaient pas et qu'il a fallu expulser. Il faut dire que ce sont surtout des pauvres qui veulent s'installer ici."

Il y a aussi et surtout le commerce qui pourrait être le moteur du développement. On compte 86 enseignes sur La Canebière dont une vingtaine sont des commerces de bouche.

"La Canebière c'est surtout une affaire de gestion au quotidien."

UN ÉLU DU CENTRE-VILLE

En résumé, la Ville établit un périmètre et, faisant jouer cette DUP, préempte, c'est-à-dire récupère un fonds de commerce et l'oriente vers l'activité de son choix.

Autrement dit, elle peut acheter un snack et en faire une parfumerie. Mais l'opération serait lourde financièrement. "Puis, il faut être présent sur la durée, assure un élu qui connaît bien le dossier. Il faut faire ça sur dix ans, se battre au quotidien pour récupérer un fonds de commerce

13 000
C'est le nombre
d'habitants
dans le secteur.

et le réattribuer. Il faut de la volonté. Mais l'a-t-on déjà eue?" Puis, le même élu dresse le constat terrible: "Mais à qui redonner un commerce? Personne ne veut venir. Ce n'est pas la faute de la Canebière mais de l'environnement. Trop de misère, de saleté et d'insécurité. Alors c'est vrai qu'on a réussi avec la rue de la République. Mais sur la Canebière, on n'est pas maître du foncier, ce qui complique les choses."

Maire PS du secteur, Patrick Mennucci est convaincu qu'avec de la volonté, on peut y arriver: "Il faut mettre en place cette DUP renforcée. Lyon et Paris ont mis six mois pour le faire. Les Champs Élysées, c'est une DUP renforcée. Mais il n'y a pas de volonté dans cette ville."

Patrick Mennucci promet un vrai changement quand il sera... maire en 2014: "Moi ou un de mes amis" rectifie-t-il.

Alors? Jean-Claude Gaudin manque-t-il de volonté? L'explication est trop simple.

Si la Ville a difficilement "la main" sur les petits commerces, comme le reconnaissent ses services économiques, elle s'est lancée dans de grandes opérations de réhabilitation. Un exemple? L'ancien Hôtel Noailles devenu commissariat



Entre le boulevard Garibaldi et les Réformés, la Canebière a du mal à décoller. Le complexe cinématographique MK2 pourrait la tirer vers le haut. Ouh mais quand?

/PHOTO GUILLAUME RUOPPOLO

de police après un long bras de fer judiciaire. Il y a eu la fac, la caserne des pompiers aussi. Aujourd'hui, c'est l'immeuble "Bata", au niveau de Noailles, qui est concerné par la grosse rénovation de demain. Laquelle devrait coûter, selon la Ville, autour de 25M€. Ce bâtiment abandonné est au cœur d'un appel à projets. Quel type d'activité accueillera-t-il? Côté mairie, on opterait volontiers pour un hôtel 4 étoiles. Qui per-

mettrait de rendre cette partie de la Canebière plus animée après la fermeture des bureaux.

Un clin d'œil au passé. Et il est peut-être là le principal défi de la Ville. Redonner vie à la Canebière la nuit. "Il faut réussir à l'animer après 19h, explique Solange Biaggi, adjointe UMP au maire, chargée du commerce. Jean-Claude Gaudin voudrait un hôtel et, plus bas, on verrait bien une brasserie à la place des bureaux d'Air France (NDLR:

qui sont aussi l'objet d'un appel à projets). On s'active, on se bat pour la Canebière contrairement à Mennucci qui ne sait dire que du mal."

La Canebière devrait pouvoir compter aussi sur la brasserie et la résidence étudiante, en cours de construction sur le site de l'ancien UGC Capitole.

Puis il y a le dossier MK2, juste en face (voir par ailleurs), qui pourrait revitaliser un peu plus le haut de l'artère en proposant,

ÉTAT DES LIEUX

Dirigée par l'adjoint UMP au maire Claude Vallette, l'agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise (Agam) étudie les mouvements de toute sorte à Marseille. Elle a pu constater que le secteur de la Canebière avait gagné plus de mille habitants entre 1999 et 2009 (13 000 à ce jour). Particularité du secteur et du premier arrondissement en général: on y trouve plus de familles monoparentales que dans le reste de la ville (28,6% contre 22,7%). Proportionnellement, c'est dans le secteur de la Canebière qu'on trouve le plus de logements vacants: 13,7% contre 11,6% dans le premier arrondissement et 7,2% dans le reste de la ville. C'est la aussi qu'on compte le plus grand nombre de petits logements (T1 et T2): 57,8% contre 27% en moyenne à Marseille. Inversement, le secteur de la Canebière compte moins de grands logements: 6% contre 13%. Autre statistique intéressante, la plupart des familles (près de 70%) n'ont pas de véhicule alors que bon nombre de ménages, à Marseille, en possèdent deux. Il faut dire que se garer sur la Canebière n'est pas une partie de plaisir. Et un abonnement mensuel c'est un minimum de 100€. Enfin, le taux de chômage y est relativement élevé, autour de 30%, près du double par rapport à la moyenne marseillaise.

au-delà des salles de cinémas, un vaste complexe culturel. "Mais la Canebière, c'est un problème général, assure un élu du centre-ville. Il faut savoir gérer l'espace public. Autrement dit, dans ce dossier, il y a une part d'éclairage, d'animation, de propreté et de sécurité."

La Canebière n'est pas qu'une question de lampions mais une affaire de gestion au quotidien.

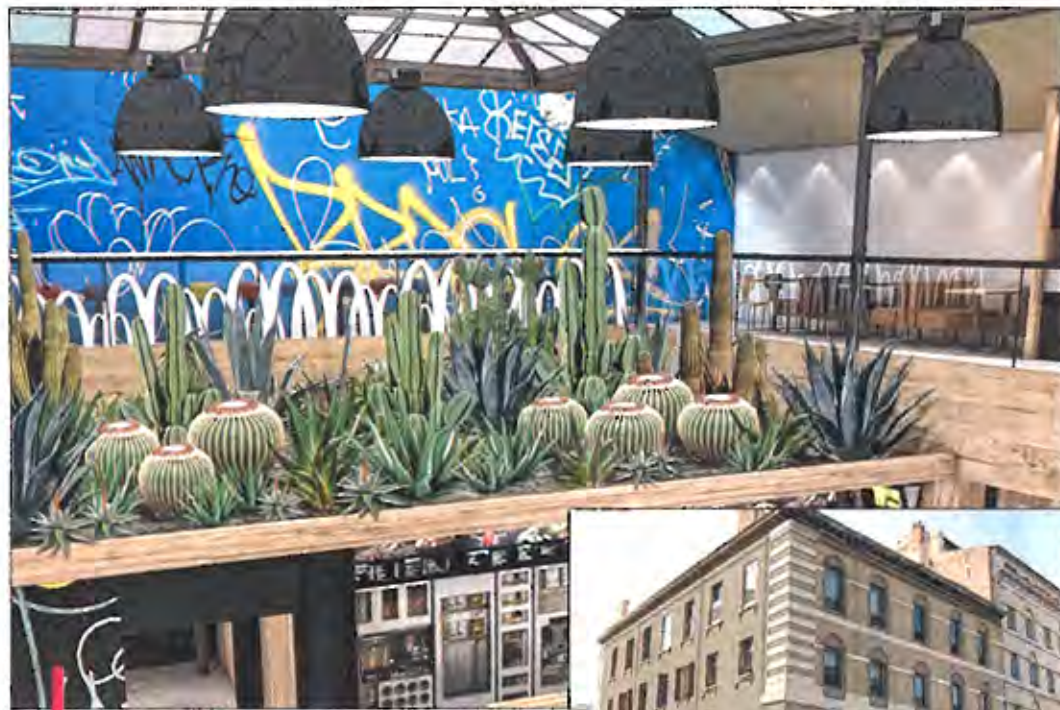
Jean-Jacques FIORITO

Mc Donald's sort le grand jeu

Avec trois nouvelles ouvertures quai de Rive Neuve, rue de la République et aux Caillols, l'enseigne veut rattraper son retard

La guerre est-elle déclarée entre les fast-food? Pas de manière tranchée même si chacun avance ses pions avec stratégie. La preuve évidemment avec Mc Donald's qui termine en fanfare l'année 2012. En fêtant déjà l'ouverture tant attendue du restaurant de la rue de la République (à la place de l'ancien Web Bar) puis Quai de Rive Neuve et aux Caillols.

Impossible de faire l'impasse sur le bras de fer musclé sous fond de guéguerre entre McDo France et le franchisé historique Francesco Brescia qui conserve la main sur 10 restaurants. "Historiquement c'est un joint-venture qui liait Francesco Brescia et Mc Donald's France", rappelle Christophe Chapuis, vice-président licensing et ex-responsable régional. Il y a eu des divergences d'opinion sur la façon de gérer Marseille. Sachant aussi qu'un contrat de franchise c'est 20 ans et que nous n'assurons jamais



Un style design rue de la République ou très sobre sur le Vieux-Port: McDo, tout juste sorti des conflits sociaux, a la volonté de se renouveler et de partir à la conquête de la ville.

/ PHOTOS ATELIER ARCHANGE



La concurrence

Quick dispose de 11 restaurants dans la région marseillaise. KFC a 4 restaurants à Marseille, un à Plan-de-Campagne et un à Aubagne et projette 2 ouvertures, aux Terrasses du Littoral et à Vitrolles.

l'exclusivité à une franchise. Résultat, fin 2005 nous avons par un protocole transactionnel déterminé un calendrier de vente des restaurants de M. Brescia. Certains ont été repris de façon anticipée comme la Valentine,

ou la rue de Rome. Les prochains ceux d'Aix les Mille et Sainte-Marguerite". Impossible évidemment d'avoir une idée du montant des transactions. Mais chaque année sera rétrocedé un restau-

rant. "Le dernier, ce sera en 2018. Ce sera Saint-Ferréol". Tout un symbole puisqu'il s'agit du premier établissement créé à Marseille...

À l'heure actuelle, les McDo phocéens sont gérés par des

franchisés (locataires gérants) pour la plupart à l'exception par exemple de la Destrousse, gérée directement par McDo France. Trois par Mohamed Abassi (Saint-Charles, Canebière, Belsunce), quatre par Serge Melniczak (La Valentine, Aubagne, rue de Rome et bientôt le 18 décembre les Caillols, dans le centre commercial Casino). Celui de Mourepiane, le plus récent qui date de 2011 (après dix ans sans ouverture), est géré par Eric Gravier. Lionel Combe a lui repris trois restaurants historiquement détenus par Francesco Brescia: Vitrolles, Porte d'Aix, Saint-Barthélemy. Marseille demeure le vaisseau amiral avec 16 restaurants.

Une page est donc définitivement tournée. Dans la bonne entente nous assure-t-on. "Et pour le bien des salariés qui ont conservé tous leurs acquis. Aujourd'hui, les choses se passent normalement. Même si c'est compliqué de devoir gérer des restos différents". Comment, en effet, imaginer qu'un resto ultra design comme celui de la rue de la République, vitrine d'un McDo qui se renouvelle, va cohabiter avec celui beaucoup plus modeste du Vieux-Port? McDo France essaie de pallier le problème en finançant une partie des reloo-

ping comme pour Sainte-Marguerite.

L'objectif pour la marque est de continuer à se développer: "Marseille est sous-représentée par rapport à une ville comme Lyon par exemple où l'on a un restaurant pour 43 000 personnes. À Marseille, c'est un pour 64 000. On a donc du retard. C'est tout un travail de reconquête qui est à faire". Un travail de longue haleine aussi avec les élus marseillais... "J'ai présenté le projet Rive Neuve il y a déjà trois ans. C'était des discussions difficiles car on avait une mauvaise image!" L'enseigne sort alors volontiers sa carte de pourvoyeur d'emplois, "50 CDI par restaurant environ et quelque 700 personnes salariées rien que sur Marseille". La concurrence n'a qu'à bien se tenir. Un juste retour pour Christophe Chapuis: "On leur a laissé le terrain libre avec tous nos soucis internes". D'autant que tout le monde se met aux burgers.

Et une concurrence, certes anecdotique, fait surface: celle des fast-foods nouvelle génération, franchises marseillaises ou nouveaux venus comme Burger Coffee à Noailles ou les Garmins au cours Julien. Beaucoup plus "home made" cette fois.

Agathe WESTENDORP

awestendorp@laprovence-presse.fr

Le groupe Frey se rapproche un peu plus de la Valentine

Les contraintes d'accès et d'inondabilité sont toujours au cœur du débat

Le Village des marques étant officiellement enterré place donc aux descendants qui forcément se bousculent au portillon. En tête de liste, le groupe Frey, comme annoncé dans *La Provence* du 17 septembre dernier, peaufine son dossier. Le groupe voudrait s'installer sur la douzaine d'hectares au cœur de la Valentine sur les actuels locaux de la société SBM.

Le candidat, Antoine Frey en personne, n'a d'ailleurs pas hésité à venir saluer les élus marseillais sur le stand de la Ville au Mapic (Salon international des enseignes commerciales à Cannes) jeudi dernier. À la direction du groupe, on signale qu'il est un peu tôt pour commenter l'affaire. "C'est vrai que Marseille fait partie de nos projets et de nos priorités. C'est un dossier très important pour nous. Et nous avons beaucoup d'éléments à prendre en compte".



Le groupe voudrait s'installer sur la douzaine d'hectares au cœur de la Valentine sur les actuels locaux de la société SBM.

/ PHOTO FRÉDÉRIC SPEICH

30 000m² de surfaces commerciales

Et pour cause. Le projet Frey qui propose 30 000 m² de surfaces commerciales avec boutiques et restaurants et 1 200 places de parking se heurte aux mêmes contraintes que feu le Village: la circulation étranglée pour cause d'accessibilité compliquée. Mais aussi les risques d'inondation de ce terrain en bord de l'Huveaune. En fond aussi, la nécessité d'une bretelle d'autoroute supplémentaire à la hauteur d'Ikea. Un dossier que suit donc de très près Roland Blum. Pour le 1^{er} adjoint le problème d'inondabilité peut être résolu: "Le terrain est inondable sur 25% de sa surface. Ce n'est donc pas tout le terrain mais la partie basse qui jouxte l'Huveaune".

Le vrai souci pour l'élu, c'est la circulation. "La zone est saturée donc tant que le problème de circulation n'est pas résolu, pas de zone commerciale supplémentaire". Idem pour la voi-

rie qui doit impérativement voir sa copie. "Donc pour ma part, je ne suis pas contre les implantations commerciales ni pour faire plaisir à quelqu'un en particulier. C'est un problème de logique pour un projet

difficile à mettre en œuvre. Je ne souhaite pas que les autorisations soient données tant qu'il n'y a pas de garanties sur la construction hors partie inondable, les problèmes de voiries".

Pour Roland Blum, il est im-

pératif de faire un point sur la "position de l'État, les financements divers MPM, Conseil général. Pour l'instant, je n'ai aucun élément de réponse !", note l'élu délégué au développement économique. Qui sait aussi que l'intérêt est à terme de trancher le nœud gordien. "Les quelque 400 emplois à la clé ne sont pas négligeables il est vrai. Et surtout que sur cette zone, il ne peut y avoir qu'un projet commercial vu le prix des terrains". À près de 20 millions d'euros le terrain forcément... Dans les faits, il faut attendre la demande officielle de Frey, le passage en CDAC. "Le nouveau promoteur aura alors peut-être des solutions pour améliorer les voiries. Il faut qu'il fasse la démonstration à la collectivité, au CIQ, aux élus que cette nouvelle implantation ne causera pas une gêne supplémentaire mais qu'il apportera des solutions". Voilà qui a le mérite d'être clair.

LE COMMENTAIRE de Frédéric Touati

Une galerie de luxe à la place de Castorama

Pour Frédéric Touati, patron d'Estimmo, qui avait rêvé d'installer le Village des marques, c'est un peu l'incompréhension. "À partir du moment où la zone est déclarée inondable, comment peut-on déposer un dossier devant une CDAC (commission départementale d'aménagement commercial)? C'est au bout de la troisième tentative qu'on nous a parlé d'inondabilité. On était prêts pourtant à modifier notre projet en fonction. Mais on ne nous a pas laissé le choix alors que l'on avait des équipes marseillaises comme Accessite. Frey n'est pas marseillais et leur projet va aussi faire de la concurrence aux commerçants du centre!". En attendant, Frédéric Touati prépare les 4 200 m² de commerces de prestige prévus à la place de Castorama à la Valentine: "Nous devrions ouvrir au premier trimestre de 2014. Ce sera une très belle galerie avec un beau design et des enseignes de luxe. On commence déjà à signer des marques marseillaises et internationales...".

A.W.

Agathe WESTENDORP

awestendorp@laprovence-presse.fr

Hard Rock attend encore ses clés

L'enseigne se donne jusqu'au 31 décembre pour avoir le feu vert des propriétaires des Arcenaulx. Entretien exclusif avec Yves Pleindoux, le franchisé de la compagnie américaine

Va-t-on un jour pouvoir savourer un milk-shake à la vanille sur le cours Estienne-d'Orvedans le plus grand Hard Rock Café d'Europe? Tous les espoirs sont permis car l'enseigne n'a pas dit son dernier mot. Petit rappel des faits. Hard Rock lorgne depuis un an et demi sur le centre-ville phocéén depuis qu'un Marseillais a obtenu une franchise pour le Sud. Ce sont les Arcenaulx qui apparaissent comme la proposition la plus séduisante même si d'autres sites comme le garage juste à côté ne sont pas encore écartés. "On cherche 1000 à 1200m² avec terrasses possibles", note ainsi Yves Pleindoux, le franchisé. Un an et demi de travail avec d'incroyables propositions comme ce projet de Hard Rock flottant sur le port...

L'objectif: ouvrir pour Marseille Provence 2013

De son côté Jeanne Laffitte à la tête des Arcenaulx désire se séparer de son entreprise (même si elle conserve sa maison d'édition qu'elle va déménager). Un protocole d'accord avait même été signé avec le franchisé... pour la vente de la société Jeanne-Laffitte et les droits au bail dont elle est titulaire. Il a expiré fin novembre. Car voilà, malgré un soutien indéfectible du maire Jean-Claude Gaudin en personne mais aussi de nombreux acteurs du monde économique, aucun accord de vente n'a pour le moment été proposé. Pour la première fois, le franchisé Hard Rock, Yves Pleindoux a accepté de prendre la parole. "Les propriétaires veulent être sûrs que nous allons faire l'ensemble des travaux dans les règles de l'art. Ils nous ont demandé de fournir des tonnes de documents, des garanties concernant les travaux de sécurité, d'acoustique... Ce que nous avons fait. Depuis avril 2011, nous avons déjà dépensé 500 000 euros en études préalables, dont trois études de marché, en frais juridiques, salaires. On est prêts! D'autant que tout le monde veut que le projet arrive pour Marseille Provence 2013. Mais nous n'avons pas de réponse de la part de la famille propriétaire." Pourtant, l'inauguration est prévue depuis le début pour juillet 2013. Échéance qui pourrait être revue. À noter, dans l'immeuble, résident encore deux galeries d'art et une

association de yoga, mais aussi plus haut dans les étages, un relieur: "On est intéressé à terme pour acheter, bien sûr".

Un projet audacieux à 6 millions d'euros

Proposer un Hard Rock sur le cours c'est assumer d'arriver comme un éléphant dans un magasin de porcelaine. "C'est une enseigne qui vieillissait... comme le rock des années 70", reconnaît le franchisé marseillais. Mais désormais, on réfléchit aux quarante années à venir! On mise sur le design aussi". Finie donc l'époque de la grosse guitare sur la façade. L'heure est nous dit-on à la sobriété en devanture. Un projet vraiment costaud en outre qui coûterait 6 millions d'euros d'investissement dont trois rien que pour les travaux (6 mois environ) et l'équipement. À la clé aussi 130 emplois. "22 ans après Paris, ce sera la 2^e unité en France". Une nécessité quand on sait que l'enseigne a au moins quatre emplacements par pays d'habitude.

Côté rénovation d'édifices classés, l'enseigne sait montrer patte blanche: "Nous choisissons toujours des emplacements stratégiques en centre historique. À Florence, Milan ou dernièrement à Bruxelles, nous avons travaillé avec l'Unesco! Donc on a l'habitude. Et on souhaite un établissement qui ait une âme". Même les célèbrissimes boîtes aux lettres à l'entrée de l'immeuble seront entièrement conservées... "On va conserver poutres en bois, la pierre apparentes. Tout sera restauré."

Un projet global important pour ce chef d'entreprise qui met en avant sa propre famille (lire ci-contre). "Je prends des risques", avoue-t-il. La seule limite du franchisé sera le calendrier. Il faut à l'enseigne une réponse définitive avant le 31 décembre. "Cette signature délivrerait aussi les sœurs Laffitte. Si à cette date, Hard Rock n'a pas les clés, c'est très simple, on changera d'endroit. Ou même on partira de Marseille. Mais on ne veut pas rater 2013". Quitter la ville ne serait pas de gaité de cœur. "Marseille a tout pour devenir une ville rock. Elle est rebelle, cosmopolite et c'est un port comme Liverpool". À suivre.

Agathe WESTENDORP
awestendorp@laprovence-presse.fr

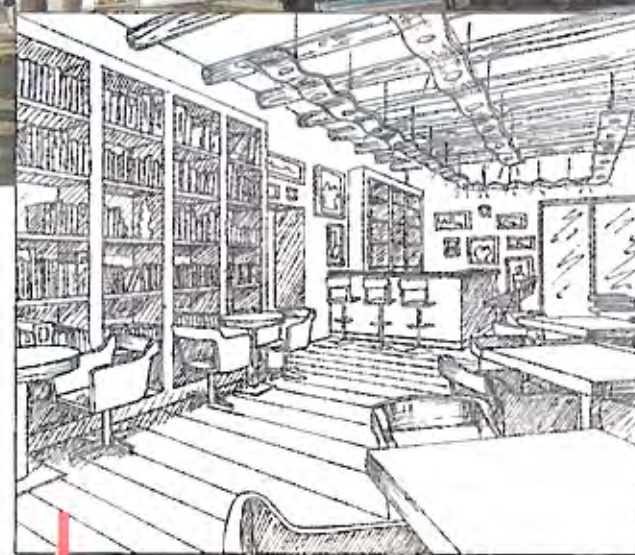


Une proposition de façade par le cabinet Map. Tout doit être validé par l'architecte des bâtiments de France Gilles Bouillon. / PHOTO D.R.

Une scène live et un studio d'enregistrement

Imaginez un peu sur plus de 1 500 m²: à l'extérieur, deux énormes terrasses, à l'intérieur, un restaurant de 250 places assises, deux salons VIP, un immense bar où on peut se restaurer, un coffee bar-lounge-bibliothèque, une scène de musique live ("Avec la meilleure isolation du monde... pour des concerts une fois par semaine jusqu'à minuit!"), une boutique Rockshop avec une gamme femme, homme, enfant, un musée avec des pièces uniques de stars du rock.

À l'étage, auquel on accède par un ascenseur en verre, des salons haut de gamme à privatiser, et la fondation Laura. "C'est le nom de ma fille de 17 ans qui est décédée il y a un an et demi. Une élève de Thiers et brillante pianiste. Cette fondation va recevoir les écoles de musique et doter en instruments les enfants qui n'ont pas les moyens de s'en procurer". Sur place, un studio d'enregistrement. Par ailleurs, Hard Rock aimerait booster les arts de la rue, faire de l'établissement un lieu festif. A.W.



Un croquis du Coffee bar. On voit les fameuses poutres... et un clin d'œil côté bibliothèque à la librairie...

"Save the planet"

L'enseigne créée en 1971 a ouvert son premier établissement à Londres et appartient depuis 2007 à la tribu Séminole de Floride. Elle monte des cafés, des casinos, des hôtels. La marque se bat historiquement pour des causes environnementales et humanitaires. Le fameux "Save the planet", c'est elle, le combat contre la faim dans le monde avec Yoko Ono aussi. "À Marseille, nous serons donc un centre mobilisateur".

IV. – LES TRANSPORTS

✓ **1.** Le tram pourrait gagner du terrain

La Provence – 11.08.2012

✓ **2.** Circulation – La crise de nerfs

Marseille l'Hebdo – 29.08.2012

✓ **3.** XL Airways ouvre une ligne directe sur New York

La Provence – 07.09.2012

✓ **4.** Transports : voilà ce qui cloche !

La Provence – 13.09.2012

✓ **5.** L2 : le bout du tunnel en 2016 ?

La Provence – 15.09.2012

✓ **6.** Transports publics, le casse-tête

La Provence – 19.09.2012

Le tram pourrait gagner du terrain

Une étude doit être lancée pour une ligne nord-sud, entre la Rouvière (9^e) et Saint-Louis (15^e). Présentation



À gauche, le parcours du tramway entre Noailles et la Rouvière. La première partie, jusqu'à Castellane, est en cours de réalisation. Après 2014, on devrait se pencher sur le tronçon Castellane - Rouvière qui pourrait être réalisé à l'horizon 2020. Même projet côté nord où le tram, qui partirait d'Arenc, atteindrait le haut de la colline Séon, soit le Lycée Nord. Mais on doit d'abord attendre le verdict de l'étude qui va être lancée.

Il faudrait, paraît-il, raser sept ou huit villas et deux ou trois commerces. Puis, le tracé sud ne présenterait guère plus d'obstacles pour l'aménagement d'une ligne de tramway. Rien ne dit qu'il va être mis en place. Mais un appel d'offres, lancé ces derniers jours par MPM, laisse à penser que l'option tram est de plus en plus sérieuse. La communauté urbaine a en effet décidé de s'engager, à travers cet appel d'offres, dans une étude de faisabilité. Autrement dit, elle va chercher à savoir si le tram est viable entre Castellane et la Rouvière. Mais pas seulement. L'étude va porter aussi sur le secteur Arenc - Saint-Louis ou plutôt Lycée Nord (15^e). La population aurait tort de s'emballer, les études étant souvent faites pour finir dans un placard. On se souvient du tram fantôme entre Castellane et les Catalans, qui ne vit jamais le jour après avoir été longtemps envisagé. Mais la volonté du président PS de MPM, Eugène Caselli, est là. Qui réaliserait un sacré coup électoral dans l'optique des municipales (où il pourrait être le candidat de la gauche) en annonçant, à la veille du scrutin, que le tram est sur les rails. Mais c'est une autre histoire.

Pour l'heure, on va se pencher sur une ligne nord-sud qui permettrait à Marseille, considérée par beaucoup comme le bonnet d'âne français en matière de transport, de faire un bond en avant avec cette

nouvelle extension qui pourrait coûter autour de 150 M€. Mais qui en profiterait ? Côté sud, le tram partirait de la place Castellane qui, courant 2014, aura été reliée à la Canebière, via la rue de Rome. Puis il devrait gagner le boulevard Schloesing. Une bonne nouvelle pour la population d'un quartier noyé par le trafic automobile. Une population qui devrait respirer un peu mieux aussi grâce au Tunnel Prado Sud (en fonction en 2014). Au bout de Schloesing, c'est Sainte-Mar-

guerite qui accueillerait le tram et deviendrait ainsi, avec le métro Dromel, une plaque tournante des transports. De là, on monterait vers la Rouvière, non pas par le boulevard Sainte-Marguerite mais par la rue Aubert, puis le bd Viton et le chemin de la Colline St-Joseph.

20 km au lieu de 11
L'occasion de desservir, au-delà des hôpitaux, de grosses institutions comme l'Urssaf et l'Inserm. Ce sont environ cinq kilomètres que cou-

vrirait ce tram, côté sud. Un peu moins côté nord où, là aussi, il viendrait soulager une circulation étouffante. Là, il démarrerait à Arenc (terminus de la ligne 2). Cap sur Bougainville, par l'avenue Salengro. Le tram traverserait ensuite le rond-point du Capitaine Gèze et gagnerait le lycée Nord, par le chemin de la Madrague-Ville. Au-delà de la population (les habitants de Consolat et Campagne Lévêque), l'École de la Deuxième chance profiterait du tram, ainsi que le pôle santé de la Calade et, peut-être, la grande mosquée de Marseille, dont le début des travaux, à Bernabo, est prévu à la rentrée. Le projet concrétisé, Marseille, qui possède déjà deux lignes, passerait ainsi de 11 km à environ 20 km de tram (en 2020 ?).

On serait encore loin des... 200 km du début des années 1900, époque du "tram roi" qui sillonnait toute la ville, notamment la corniche. Reste à savoir si les études inciteront MPM à passer à l'acte. "Ce qui est en train de se passer est très intéressant, notre Pierre Reboud, directeur de la RTM. Avec Eugène Caselli, il y a des prises de positions sur le court, le moyen et le long terme. L'important, après ce qui a déjà été réalisé, est de ne pas s'arrêter en route." On parle même, au niveau des priorités, d'un métro entre Ste-Marguerite et St-Loup. Pour un coût de 500 M€.

LES RÉACTIONS

"Bien mais insuffisant"

Comment l'idée de faire une étude est-elle accueillie par les élus des quartiers concernés ? Personne ne rejette l'idée d'un tram nord-sud, entre la Rouvière (9^e) et Saint-Louis (15^e). Mais cette ligne n'est pas forcément prioritaire. Élu dans le 9-10, secteur concerné par l'extension sud, l'UMP Didier Réault (photo de droite) analyse : "Entre Dromel et la Rouvière, c'est vrai qu'il faut créer de nouveaux transports en commun. L'avenir de la ville est là aussi, à Valmante, à la Rouvière, au Cabot, dans un secteur qui ne possède pas de transport digne de ce nom, en dehors du bus 24. C'est donc une bonne idée d'autant plus qu'il y a près de 70 000 habitants dans ce secteur. Mais je souhaite qu'on aille vers Luminy d'abord. C'est mon avis une priorité même si on va créer un BHNS (NDLR : Bus à Haut Niveau de Service prévu pour 2013) qui sera utile à la population."



"Il faut penser à l'axe central vers Saint-Antoine"

De l'autre côté de la ville, dans les quartiers nord, Henri Jibrayel (photo du bas) fait le même type d'analyse. À la différence que le député PS, récemment réélu, rejette complètement le BHNS. Qu'il se dit même prêt à combattre. "Un tram vers le Lycée nord ? Je considère que le choix est judicieux. Mais ce ne doit être qu'une étape. Si on ne fait que ça, je ne serai pas intéressé. Il faut penser à l'axe central, c'est-à-dire à desservir Saint-Antoine qui en a besoin. Au début des années 2000, on devait d'ailleurs y aller avec le métro. Mais Jean-Claude Gaudin a changé d'avis. Il a préféré la Blancarde et la Fourragère. Du coup, le gouvernement ne nous a pas donné l'argent promis pour le métro au nord de la ville. Aujourd'hui, on peut se réjouir de la volonté d'Eugène Caselli de vouloir un tram jusqu'au lycée Nord mais il doit remonter vers St-Louis, la Viste et Saint-Antoine où il y a un hôpital à desservir. Je ne me contenterai pas d'un BHNS que la population ne veut pas et qui se transformera en fiasco. En résumé, l'avancée n'est pas négligeable mais elle est en dessous des aspirations. C'est sûr qu'aller à Saint-Antoine coûterait de l'argent mais si on veut, on peut y arriver."



En 2014, le tram plongera vers la rue de Rome pour aller à Castellane puis, peut-être, à la Rouvière. / PHOTO EDOUARD COULOT

L'hebdo
marseille

Circulation

**LA CRISE
DE NERFS**



**LA LISTE
DES
POINTS NOIRS
DE LA
RENTÉE**

829 - 1,20 € - 0



© BILLYARD DE COLOSSE



Circulation

Marseille au bord de l'asphyxie

UN DOSSIER
D'ALEXANDRA
CEFAI

"**L**a RD 4d s'est changée en Linéa, la L2 en A507 mais il n'y a toujours aucune voie de contournement, pas de syndicat mixte des transports et un PLU élaboré sans PDU (Plan de déplacement urbain)." Pour Monique Cordier, présidente de la Confédération des comités d'intérêt de quartier, le problème actuel, ce sont les déplacements. Ceux existants comme ceux fixés par le Plan de déplacement urbain (PDU) qui entend fixer jusqu'en 2015 les grandes orientations pour les déplacements dans les 18 communes de la communauté urbaine. "Quand on parle transports, on nous répond par des pistes cyclables." Et les pistes cyclables, comme la vidéo-verbalisation pour fluidifier la circulation des bus, ne résolvent pas le problème de la circulation véritable cauchemar pour tous les automobilistes marseillais accros à leur auto. Si la politique "antibagnole" de Marseille Provence Métropole est en route avec notamment la reconfiguration du Vieux-Port en zone semi-piétonne, le creusement du tunnel routier Prado-sud pour délester les quartiers sud, le report de la circulation sur des axes de contournement..., la politique de décongestionnement, elle, est quasi au point mort. Et elle risque fort d'y rester jusqu'en 2017. Date à laquelle est censée être livrée la L2 dont la portion Nord est entièrement à réaliser et l'Est à achever. "La semi-piétonnisation du Vieux-Port? D'accord mais sans la L2

avec ses trois tronçons, on va dans le mur, s'énerve Monique Cordier. Qu'on finisse la L2 et son tronçon Sud, le Bus." Ce boulevard urbain sud qui relierait la Pointe-Rouge à l'échangeur Florian sur l'A50 est l'axe manquant à 11 quartiers. Or, la concertation préalable à l'enquête publique pour ce Bus n'a toujours pas été lancée. Pour les quartiers Sud, privés de métro et de tram et sans desserte transversale vers l'Est, c'est le seul espoir de sortir des bouchons et de satisfaire le tout jeune collectif "stop à l'asphyxie du littoral sud de Mar-

"La semi-piétonnisation du Vieux-Port? D'accord mais sans la L2 avec ses trois tronçons, on va dans le mur."

seille." "On nous fait croire qu'en changeant un panneau par-ci, par-là, tout à coup, l'amélioration se fera, râtre l'association circulation Pointe-Rouge qui vient de connaître une modification du plan de circulation sur le secteur. Or nous devons trouver une solution collective."

Même inquiétude dans d'autres secteurs de la ville. "Comment échapper à l'enfer quotidien des automobilistes sur la rocade du Jarret, s'interroge la présidente du CIQ Baille Conception. Et quid de l'autre point de blocage, les abords de l'hôpital Timone, dont l'extension est annoncée pour 2013 ?" Même les gestionnaires du Prado-Caré-

nage attendent la mise en service de cette rocade surnommée l'Arlésienne. "Elle nous rendrait service si le trafic était détourné dessus, cela nous éviterait de fermer régulièrement des voies de péages en heure de pointe pour ne pas trop charger le tunnel, se plaint Emilie Saby de la Société Marseillaise du Tunnel Prado Carénage. Quand on a ouvert fin 1993, nous étions à 30 000 passages, aujourd'hui nous en avons 44 000 en moyenne. Les perspectives ne sont pas atteintes par rapport aux retards liés à la L2."

"Il suffit que quelqu'un mette un petit doigt sur le goudron du tunnel Prado Carénage et c'est toute une ville qui est asphyxiée." Le constat de Daniel Wirth, directeur adjoint du service des routes au Département, synthétise la problématique de la circulation à Marseille. Preuve en est le dernier embouteillage monstre du mois de juillet dû à un camion hors gabarit qui a pénétré dans le tunnel par erreur. Un incident révélateur d'une situation aussi inacceptable que complexe.

Partout où l'on se tourne, les revendications affluent et se font de plus en plus virulentes d'autant que la ville est un gigantesque chantier. Et les embouteillages enflent. Si bien que Marseille, selon les relevés des utilisateurs de Tom Rom, vient d'être classée, deuxième ville la plus embouteillée d'Europe.

Pour l'heure, les seules solutions pour échapper à cet enfer routier sont d'être branché en permanence sur la radio France Bleu Provence (103.6 FM) ou naviguer sur lepilote.com ou encore marseille-circulation.fr. Trop facile ! ■

Les travaux de piétonnisation rendent la circulation difficile sur et aux abords du Vieux-Port.

Ça coince par là en cette rentrée

Le chantier du tramway rue de Rome :

● Sur la rue de Rome au carrefour Armény à Castellane, la Société des eaux de Marseille procède au remplacement de 1000 mètres de canalisations. Démarrés en avril, ces travaux se poursuivent par tranches successives jusqu'à la fin de l'année.

● Au niveau du cours Saint-Louis à place de Rome, la situation inchangée reste inchangée avec la réalisation du réseau provisoire d'ERDF par le raccordement aux bâtiments. Perturbation d'une file de circulation par le stationnement des engins sur la chaussée et déviation du cheminement piétons.

Les travaux de piétonnisation du Vieux-Port

L'aménagement du projet Vieux-Port a changé de phase de travaux depuis le 23 août.

● Le long du quai de Rive-Neuve, l'espace piétons côté mer sera en partie livré (sauf le long du nez de quai et des estacades).

● Le long du quai des Belges, l'espace piétons sera également livré entre la Canebière et la rue Pythéas; sur ce tronçon les voies circulées seront transférées côté façade suivant la même capacité circulaire qu'aujourd'hui.

● Le long du quai du Port, la circulation se fait côté façade sur le revêtement neuf de manière à traiter les voies actuelles et le trottoir côté quai: pas d'aggravation circulaire.

Ici et là

● Le renouvellement d'une conduite GDF (DN 400) le long de la rue de la République qui a un impact sur la circulation pendant quelques semaines.

● La construction de la passerelle Saint-Laurent nécessite les fermetures de l'avenue Vaudoyer et de la sortie "Le Panier" du tunnel Joliette, le boulevard du littoral, l'avenue Camille-Pelletan sont en travaux.

● Dans le quartier des Chartreux, et plus particulièrement sur l'avenue éponyme, la Société des eaux de Marseille procède au remplacement de 1200 mètres de canalisations jusqu'à la fin du mois de février 2013.

Le tunnel Prado-Sud déviation obligée

On entre dans la 6^e et dernière phase, qui devrait s'achever en 2014, la circulation change avec notamment un double sens rétabli sur Rabatau. Au niveau du tunnel Prado-Carénage et du rond-point de l'Europe, les véhicules doivent actuellement emprunter une déviation pour rejoindre l'A50. Quant à ceux qui veulent atteindre le rond-point de l'Europe depuis la sortie de l'A50, ils circuleront sur une voie et cela va durer plusieurs mois. ■



CYRIL SOULIER

La L2

fera-t-elle sauter le bouchon ?

Les travaux sont en stand by depuis près d'un an. Pourtant élus, institutions, habitants... pensent qu'elle serait un vrai soulagement pour le trafic marseillais. Reste à l'Etat à activer le mouvement.

La mise en service de l'ouvrage, même s'il est largement avancé, est sans cesse reportée. A la rentrée, le dossier devrait avancer.

L'A7 aussi

La sortie de l'autoroute Nord (A7) prend sa forme définitive, après deux ans de travaux. A la sortie de l'Autoroute du soleil au cœur de Marseille, la circulation prend son cours définitif. Le boulevard Leclerc est désormais ouvert aux voitures, alors que la voie provisoire vers la porte d'Aix est, elle, fermée. Mise en place en 2010, cette route de substitution avait pour but de relier l'autoroute à la porte d'Aix et la gare Saint-Charles, le temps de travaux. Travaux dont le résultat final sera visible au "1^{er} semestre de 2013" selon la direction de l'aménagement à Euroméditerranée. ■



Pas un seul coup de godet de pelleuse ou de marteau-piqueur depuis des mois. Le dernier remonte à il y a presque un an dans le tunnel de la Parette. Depuis, arrêt buffet pour la partie Est de la L2 qui va de l'échangeur Florian aux Arnavaux. Au grand dam des élus de tout bord, de la population et des automobilistes qui mettent tous leurs espoirs de décongestionnement de la ville dans cette autoroute urbaine. "Elle semble être indispensable à la circulation, même si elle ne résoudra pas tout, note Jean-Louis Barberis, président de la fédération des CIQ du 11-12. Mais elle a du sens dans l'absorption du débit, même si la L2 Nord n'est pas mise en service. Elle désenclavera de nombreux quartiers totalement saturés." Sakakini, Plombières, les abords du Port, la Blancarde... ne souffriraient alors plus de ce trafic de transit. Avec les 120 000 véhicules jours que ce parcours urbain imaginé en 1933 (!) devrait avaler, il est clair que la ville devrait respirer un peu mieux. Si autour de ce dossier s'est construit un consensus, il n'en reste pas moins que le dialogue se crispe... Initialement prévu début 2012, reporté après les présidentielles puis les législatives, le choix de

Le choix de l'entreprise qui doit réaliser le dernier tronçon pourrait être acté en octobre.

l'entreprise qui doit réaliser ce dernier tronçon entre les autoroutes Est et Nord, pourrait être finalement acté en octobre. Il s'agit pour les trois candidats en compétition, Bouygues, Vinci et Eiffage et Vinci, selon la préfecture qui s'était exprimé avant la présidentielle, et qui depuis refuse de communiquer sur le sujet, "de poursuivre leur dialogue compétitif pour affiner les interactions avec d'autres projets structurants comme le tramway et le bus à haute qualité de service." Si le discours officiel se veut rassurant, la poursuite du chantier se heurte aux difficultés de financement, autour du montage du PPP (Partenariat public-privé) et notamment du montant du loyer que percevra le groupe de BTP désigné pour couvrir ses investissements. Soit 1,1 milliard d'euros pour 9 kilomètres. Et personne n'est dupe concernant la complexité de l'affaire. D'autant qu'avec l'arrivée au pouvoir du

PS et d'Europe Ecologie-Les Verts et la nécessité de serrer la ceinture, les grands chantiers connaissent une mauvaise passe. En prime se rajoute les revendications des uns et des autres, concernant le bruit et la pollution. "Sur la demande du ministre des Transports de l'époque, Thierry Mariani, Valérie Boyer, en charge de Marseille Rénovation urbaine (ex GPV), le président de la Fédération des CIQ du 12^e et 11^e et nous-même avons eu rendez-vous avec la Dréal, maître d'ouvrage, rappelle Anne Roux, présidente du CIQ la Fourragère. L'idée est d'introduire dans le cahier des charges des solutions pour couvrir au niveau du Vallon." Ici à la Fourragère, là au niveau de Sainte-Marthe... des "solutions" réclamées tous azimuts. Que ce soit par les habitants ou par des collectifs comme celui anti-nuisances L2 au sujet des rejets de l'usine d'extraction des fumées du parc de la Moline à Montolivet. "Des solutions techniques innovantes pour éviter une pollution sonore et atmosphérique maximale existent. Certes, elles coûtent cher, mais c'est un choix politique. C'est la dernière autoroute urbaine, on peut quand même y mettre les moyens, insiste Jean-Louis Barberis. C'est énorme

en matière de pollution si on ne fait rien. Ce n'est d'ailleurs pas pour rien si l'Etat a mis en place depuis 2 ans, un comité air-santé pour connaître l'impact de la L2 sur l'agglomération marseillaise." Ce parcours urbain de deux fois deux voies - alors qu'initialement trois voies étaient prévues - semble être indispensable tant au niveau de l'amélioration de la qualité de l'air que du trafic. Mais aujourd'hui, il se retrouve sur la sellette : MPM maître d'ouvrage pour le Bus (Boulevard Urbain Sud) n'en est encore qu'au stade d'étude et la fin des travaux de la L2 Est semble soutenue au financement de la L2 Nord, mal engagé. "Pour cette portion Nord, sa mise en service est prévue pour 2017, mais cette date est très optimiste, poursuit le président de la fédération des CIQ du 11-12. La L2 Est, on peut imaginer qu'elle soit finie en 2013- début 2014. Dans tous les cas, elle doit être terminée notamment par rapport à la piétonnisation du Vieux-Port." Un objectif qui paraît peu réalisable, même si Valérie Boyer a promis faire de ce dossier, "l'un de ses devoirs prioritaires de vacances." Il faudra sans doute bien plus qu'un petit été pour voir la situation se dénouer enfin... ■

Médaille d'or du trafic

Selon le fabricant de GPS Tom-Tom, Marseille est la ville la plus embouteillée de France. Retour sur statistiques.

Être sacrée la ville la plus embouteillée de France, ça en jette ? Heu... non. Cette navrante victoire, Marseille vient de la décrocher grâce à Tom-Tom qui a publié voilà une poignée de semaines le classement des villes les plus embouteillées d'Europe. Et là, dans le palmarès des 31 villes européennes de plus de 800 000 habitants auscultées, la cité phocéenne monte sur la deuxième marche du podium, juste derrière Varsovie ! Pour en arriver à ces résultats, ce bon vieux GPS devenu mouchard quand il est actionné s'est avalé et a analysé plus d'un million de kilomètres dans la cité phocéenne durant tout un trimestre. "Et au niveau mondial, 5 000 milliards de relevés de trajets, note Vincent Martinier, directeur marketing France chez Tom-Tom. Le résultat final s'appuie sur des données concrètes récupérées de manière anonyme sur la flotte des utilisateurs et non pas sur des statistiques issues de modèles mathématiques."

Un "index de congestion" qui indique que le niveau de la ville est de 41 %. En clair, comprendre qu'un trajet à Marseille est en moyenne 41 % plus long que quand la circulation est fluide, et même 81 % plus long aux heures de pointe le soir. "On double quasiment le temps que l'on passe en voiture, s'étonne encore Vincent Martinier. On peut perdre jusqu'à 47 minutes, et, sur une année, 101 heures !" En revanche, on sait aussi que les lundi et le mercredi matins sont les jours idéaux pour ne pas pester derrière son volant. Mais, en dehors de ces minuscules plages horaires, les bouchons devraient se maintenir encore longtemps. La ville est un véritable

chantier à ciel ouvert, sans compter les conducteurs qui multiplient les incivilités en stationnant en double ou en triple file. "En ce moment, c'est encore moins évident qu'avant. Tous les travaux compliquent considérablement les choses. Puis aujourd'hui les Marseillais disposent de deux ou trois voitures par foyers et surtout ne sont pas du tout prêts à lâcher leur véhicule !" regrette Jérémie Mantia Picano, formateur sécurité routière à l'automobile Club de Provence. "La solution est de mettre l'accent sur les transports en commun, mais ça les Marseillais s'y refusent." Avec un réseau de métro et tram rikiki et des bus qui plafonnent à 11 km à l'heure en moyenne, les transports en commun ont comme un train de retard. "30 ans" plus exactement en la matière. "La Pointe Rouge, Montredon, Les Goudes et l'ensemble des quartiers Nord sont complètement enclavés", déplore Monique Cordier, présidente de la confédération des CIQ. Et ces embouteillages monstres, le sont encore un peu plus quand le temps est mauvais. "Ce sont les périodes hivernales qui sont le plus chargées, analyse le directeur marketing de Tom-tom. Sur la période passée au crible, le jour le plus encombré a été le 10 février." Ce vendredi-là, il a neigé sur l'agglomération marseillaise, l'A50 a été fermée, les écoles ont renvoyé leurs élèves... "Il suffit qu'un événement extérieur se produise, même minime et c'est la paralysie totale de la ville" poursuit le formateur.

Pour preuve encore, le 10 juillet la fermeture du tunnel Prado-carénage après qu'un poids lourd hors gabarit l'a endommagé ! ■



Dans le tunnel du Vieux-Port aux heures d'affluence, le trafic est dense et il faut parfois de longues minutes pour franchir une courte distance.

BON PLAN

Les itinéraires de délestage

Les données enregistrées par le fournisseur du GPS sont ensuite utilisées pour proposer aux utilisateurs de Tom-Tom des itinéraires bis en fonction des points noirs connus et enregistrés. "On sait par exemple que le lundi matin, en empruntant telle route, les embouteillages sont assurés, explique-t-on chez Tom-Tom. Dans la mesure du possible, on propose un parcours alternatif." Mais difficile d'éviter, la D4 sur la partie est de la ville, les boulevards d'Athènes et Garibaldi ou encore l'avenue Fleming. ■

SURVEILLANCE. PC circulation, CIRD... autant d'outils dont la vocation est de faciliter les déplacements dans Marseille et les Bouches-du-Rhône.

Info trafic, le Pilote and co

Une carte interactive affichant en temps réel les conditions de circulation et les temps de parcours sur les routes marseillaises et son agglomération, c'est la vocation du site le pilote.com qui regroupe les données du service routes du conseil général, de la Direction interdépartementale des routes Méditerranée (Dirmed) et de la communauté urbaine (PC circulation). Chacune de ces institutions s'est dotée d'outils pour ausculter nos routes 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24. MPM contrôle le trafic dans l'hyper-centre : "Nous avons 350 carrefours contrôlés, soit par des capteurs, soit par des caméras installées sur les feux tricolores ou dans les tunnels, explique un agent du PC circulation abrité dans les locaux du tunnel Prado Carénage. Le système d'information trafic (Sit) a été étudié pour analyser dans l'instant l'état du trafic et réagir le plus rapidement possible sur les dispositifs de régulation. Cela veut dire que l'on peut adapter la durée des feux à la nature du trafic à l'instant T."

De son côté, le service routes du Département qui assure sur son réseau des comptages permanents pour suivre l'évolution du trafic dispose d'un centre d'information route départementale (Cird). À son commandement un agent en contact avec le PC force de l'ordre et secours. "C'est le relais qui nous permet d'envoyer nos hommes sur place si besoin, explique Daniel Wirth, directeur adjoint du service routes. Cet opérateur-là enregistre les infos des chantiers sur des logiciels et les données sont transmises en fin de semaine au Pilote dont les bureaux sont au Département. Idem si c'est une urgence, on rédige une fiche spécifique."

Dans les semaines à venir, le site du conseil général sera en mesure de fournir la carte des chantiers en direct. Un élément visuel complémentaire aux données rédigées du Pilote et radio de France Bleu Provence (103.6 FM), comme la carte fournie par le site de MPM. ■

www.marseille-circulation.fr
www.lepilote.com



"On fait la route ensemble" tous les jours jusqu'à 20h sur France Bleu (103.6 FM). Les auditeurs peuvent intervenir à l'antenne en appelant le 04 42 38 08 08.

LES OUTILS

Là où trouver les infos toutes fraîches...

Pour épargner au maximum les nerfs des automobilistes et les tenir informés des modifications circulatoires, les différents maîtres d'œuvre ont mis en place des "Monsieur travaux", des newsletters ou des fils d'info liés à l'évolution des travaux.

● **Tunnel Prado Sud.** Tout au long de la construction du tunnel Prado Sud, l'info-circulation informe des réaménagements de voies et de sens de circulation des rues concernées par le chantier et même des itinéraires de déstagement. Pour être informé en temps réel, on peut s'inscrire sur le site www.tunnelpradosud.com afin de recevoir des SMS et la newsletter.

● **La piétonisation du Vieux-Port.** MPM pour la piétonisation du Vieux-Port a créé un site dédié www.vieuxportdemarseille.fr sur lequel on ne trouve pas une évolution en direct. Mais les infos sur l'évolution du chantier se trouvent à l'Espace Vieux-Port, 9, rue Henri-Barbusse (2^e) ouvert du mercredi au samedi de 10h à 18h. Jusqu'au samedi 1^{er} septembre de 10h à 12h30 et de 13h30 à 18h.

● **Les canalisations d'eau.** La Société des eaux de Marseille renouvelle 22 km de canalisations d'eau potable ce qui implique de gros chantiers. On peut suivre les travaux en cours et les localiser sur la carte sur le site www.eauxdemarseille.fr. Sinon, on peut toujours contacter M. Travaux au 06 26 34 32 49.

● **Le stade Vel'.** Pour Arema et GFC Construction, la prise en compte de l'environnement du chantier se fait par l'intermédiaire de tous les dispositifs possibles. Par téléphone au N°Vert : 0 800 007 140. Par mail : [contactchantier\(at\)gfc-construction.fr](mailto:contactchantier(at)gfc-construction.fr); Par courrier grâce une boîte aux lettres à l'entrée du chantier, bd Michelet et enfin sur internet : www.arema-velodrome.com.

● **La RTM.** La RTM se met au diapason et informe en direct sur son site avec l'onglet "Infos trafic et travaux". On y apprend par exemple que le parking relais RTM Chevalier-Roze (Prado) est fermé en raison des travaux du stade Vel' et qu'un parking de substitution gratuit en face du Palais des Sports, est à disposition des automobilistes. ■

XL Airways ouvre une ligne directe sur New York

Les réservations sont ouvertes pour la saison du 31 mai au 25 octobre 2013

Pour l'aéroport de Marseille-Provence, "il s'agit d'un événement exceptionnel". Une nouvelle quasi historique, "puisque depuis le 28 juin 1939 plus aucun vol passager direct n'a été effectué entre la cité phocéenne et la mythique ville américaine".

Pour Laurent Magnin, le bouillant président de la compagnie aérienne, ouvrir cette ligne au rythme de deux vols par semaine, chaque mercredi et vendredi durant la période du 31 mai au 25 octobre 2013, est un pari. "Mais je n'imagine pas une seconde que le succès ne soit pas au rendez-vous. Ma conviction est que nous sommes à l'aube d'un mouvement qui de plus en plus va pousser les com-

"C'est une destination mythique. Je n'imagine pas une seconde que le succès ne soit pas là."

pagnies à offrir d'autres possibilités en province. Marseille est pour nous un vrai démarrage de ce mouvement". Un démarrage d'ailleurs assorti d'un prix canon dès l'ouverture des réservations, hier midi: 449 euros aller-retour TTC. "Au maximum du tarif, l'écart avec la concurrence devrait encore être de 300 à 400 euros", martèle Laurent Ma-



Laurent Magnin, président-directeur général de la compagnie low cost XL Airways France. Sa compagnie mise sur le développement de la ligne Marseille-New York.

/PHOTO J.-L.C.

gnin. Comment XL Airways fait-elle pour tenir le cap? Son président explique que le secret est dans des avions modernes qui sont mieux remplis et volent davantage. "Nous sommes en monoclasse à bord d'Airbus A330 de 364 places sur les États-Unis et 408 sur les Antilles." Laurent Magnin insiste sur le respect des normes de confort et rappelle

l'offre d'une collation minimale à bord. De quoi se démarquer du low cost pur et dur, sans rompre avec les principes de compétitivité qui l'ont forgé.

Bref, XL Airways entend monter en puissance au départ de Marseille Provence. En juillet dernier, la compagnie avait ouvert le bal avec l'annonce de l'ouverture, dès le 6 décembre,

de lignes sur La Réunion et Mayotte (10 décembre) au rythme de deux rotations hebdomadaires. Hier, outre la destination New York, la République Dominicaine (Punta Cana) a été ajoutée au programme. Le premier vol est prévu pour le 1^{er} mai 2013 au tarif de base de 559 € aller-retour. À suivre.

Jean-Luc CROZEL

Transports : voilà ce qui cloche !

Dans les BdR, il y a trop d'autorités organisatrices, soit trop de collectivités. Il faut faire le ménage. Mais comment ?

Dix autorités organisatrices des transports, c'est trop !" Pour Jean-Marc Ayrault, venu au chevet de Marseille, les transports, comme l'emploi ou le logement, vont mal. La semaine dernière, le chef du gouvernement a clairement laissé comprendre que le département devait revoir sa copie. Qu'est ce qui cloche réellement ?

Contrairement au modèle rhodanien, le Sytral, les transports sont émiettés. Chaque communauté d'agglomération, Aix, Salon ou Aubagne, organise ses déplacements. En fait, le Conseil général est là pour mettre du lien entre chaque zone avec le réseau cartreize, les fameux cars "bleu et jaune" qui assurent 30 000 voyages par jour. Mais on est loin d'atteindre la perfection. Un exemple. Si les déplacements entre Aix et Marseille sont relativement cohérents, avec une carte mensuelle et unique à moins de... un euro par jour (20 € par mois), les voyages entre Arles et Marseille sont plus compliqués. Un spécialiste des transports au Conseil général explique : "Un usager qui vit autour d'Arles paiera un billet pour rejoindre le centre-ville, puis un autre pour aller à Marseille et un troisième pour se déplacer à l'intérieur de Marseille s'il prend le métro, le bus ou le tram".

Trois billets (et un tarif plus élevé) c'est trop ! Voilà le genre de problème qu'il faut régler "même si, confie ce même spécialiste, ça fonctionne bien se-

lon les secteurs, ça s'améliore beaucoup aussi mais peu de gens le savent." Un autre exemple : les navettes Aix-Vitrolles dépendent du Pays d'Aix, celles d'Aix-Marignane non. Pas très logique. Mais revenons au constat : trop d'autorités organisatrices et un schéma de transports qui manque de cohérence.

Comment accéder à la volonté du Premier ministre ? Un grand pas a déjà été accompli, il y a trois ans, avec la création du Syndicat mixte des transports, géré par Jean-Noël Guérini et André Guinde, et destiné à harmoniser les déplacements. Mais ce syndicat est une espèce

30 000
C'est le nombre
quotidien de voyages
assuré par Cartreize.

d'avion qui vient d'être construit mais qui a du mal à décoller. Pourquoi ? L'émiettement des pouvoirs évidemment. Un travail de fond est réalisé néanmoins depuis plusieurs mois. Et les différentes agglomérations ont décidé de collaborer. "Ce syndicat peut faire consensus, assure André Guinde, vice-président PS. C'est la seule structure pour laquelle toutes les agglomérations acceptent de se dessaisir de leurs compétences." Reste à le prouver. Et manifestement, le meilleur



Cartreize, un outil de transports très efficace dans le département, même si les déplacements interurbains pourraient être considérablement améliorés.

/ PHOTO FRANCK PENNANT

moyen serait d'accéder à la métropole pour tendre vers un billet unique à un prix unique dans une zone unique. On en profiterait aussi pour uniformiser une taxe, le Versement transport, payée par la masse salariale des entreprises de plus de dix employés mais dont les taux sont variables. Un exemple : à Marseille, le VT correspond à 2 % (c'est le maximum) de la masse salariale. À Aix, il est de 1,4 %. À Saint-Rémy, le Versement transport... n'existe pas.

"L'idéal, dit-on au Départe-

ment, serait de ramener tout le monde à 2 % et de faire en sorte que ce VT profite à toute la métropole et non plus seulement à chaque intercommunalité, ce qui est le cas aujourd'hui."

En gros, il faudrait un VT unique qui permettrait de récupérer près de 45 M€. Quand on sait que ce VT correspond à un tiers des recettes transports (avec les bénéfices commerciaux et l'enveloppe des collectivités), on se dit que la réforme pourrait être un sacré atout pour le développement des

transports à Marseille et plus généralement dans le département. Oui mais voilà, la métropole est un épouvantail pour bien des élus qui lui préfèrent le pôle métropolitain moins aspirateur de compétences et d'argent pour les communautés d'agglomération. Sous la direction de Jean-Noël Guérini, le syndicat mixte veut y aller doucement, convaincre peu à peu. Reste à prior pour qu'il ne demeure pas éternellement une coquille (à moitié) vide.

Jean-Jacques FIORITO

Une même carte pour tout le département

Terminé les multiples cartes de transport cachées au fond du sac. Une formule améliorée de "Ticketreize" arrive dans le département pour faciliter la vie des voyageurs. À partir du 5 novembre, le Conseil général met en service cette carte unique permettant d'utiliser neuf transporteurs différents*. De Marseille à Aix-en-Provence en passant par Aubagne ou La Ciotat, un seul titre de transport suffira. "C'est le premier pas vers une uniformisation des tickets et des prix", annonce le Département. Pour ce faire, les systèmes billettiques des bus, tramways et métros doivent eux aussi être uniformisés. "Chaque transporteur doit s'équiper du nouveau système. Certains ont déjà réalisé les aménagements et nous espérons que tout le monde sera fin prêt pour le lancement", indique le conseil général. Le projet s'annonce comme une révolution pour les habitants du département qui pourront également créditer plusieurs abonnements sur une même carte. Et recharger celle-ci sur internet.

J.R.

* Cartreize, RTM, Transmétropole, Aix-en-Bus, CPA, Ulysse, Libébus, Envia&Vous, Bus de l'étang-de-Berre et Bus de l'Agglo.

L2: le bout du tunnel en 2016 ?

Le contrat de partenariat a 6 mois de retard. Le ministre est attendu à Marseille pour donner un 2^e souffle à la rocade

Le Premier ministre, puis le ministre des Transports l'ont assuré, ils veulent en finir avec la L2 en 2016. L'arrivée de Frédéric Cuvillier à Marseille était annoncée pour la semaine prochaine (avant d'être repoussée). Jusque-là, pas un mot ne filtrera du côté de la préfecture sur la rocade. Pourtant, les questions concernant ce projet de voie de contournement de Marseille, qui n'en finit pas, sont nombreuses. Plus que les réponses, inexistantes depuis plus de neuf mois. C'est à peu près à la même époque également que les travaux se sont arrêtés dans le vallon de la Fourragère.

À l'est, 160 mètres de rocade restent à réaliser. Ce chantier ainsi que celui de la rocade Nord, 5 km entre la Rose et les Arnavaux, reprendront avec l'entreprise choisie dans le cadre du PPP (partenariat public privé).

SIX MOIS DE RETARD

Jean-Marc Ayrault a parlé d'accélérer le contrat qui va permettre de finir la rocade. Comment ? Où en est ce contrat ? Pourquoi le PPP qui est en pourparlers avec les entreprises a-t-il pris du retard ? Quelle sera la teneur du cahier des charges des PPistes ? Quelle sera la grille de financement de ce contrat de 730M€ répartis entre l'État, la région, le département et la communauté urbaine ?

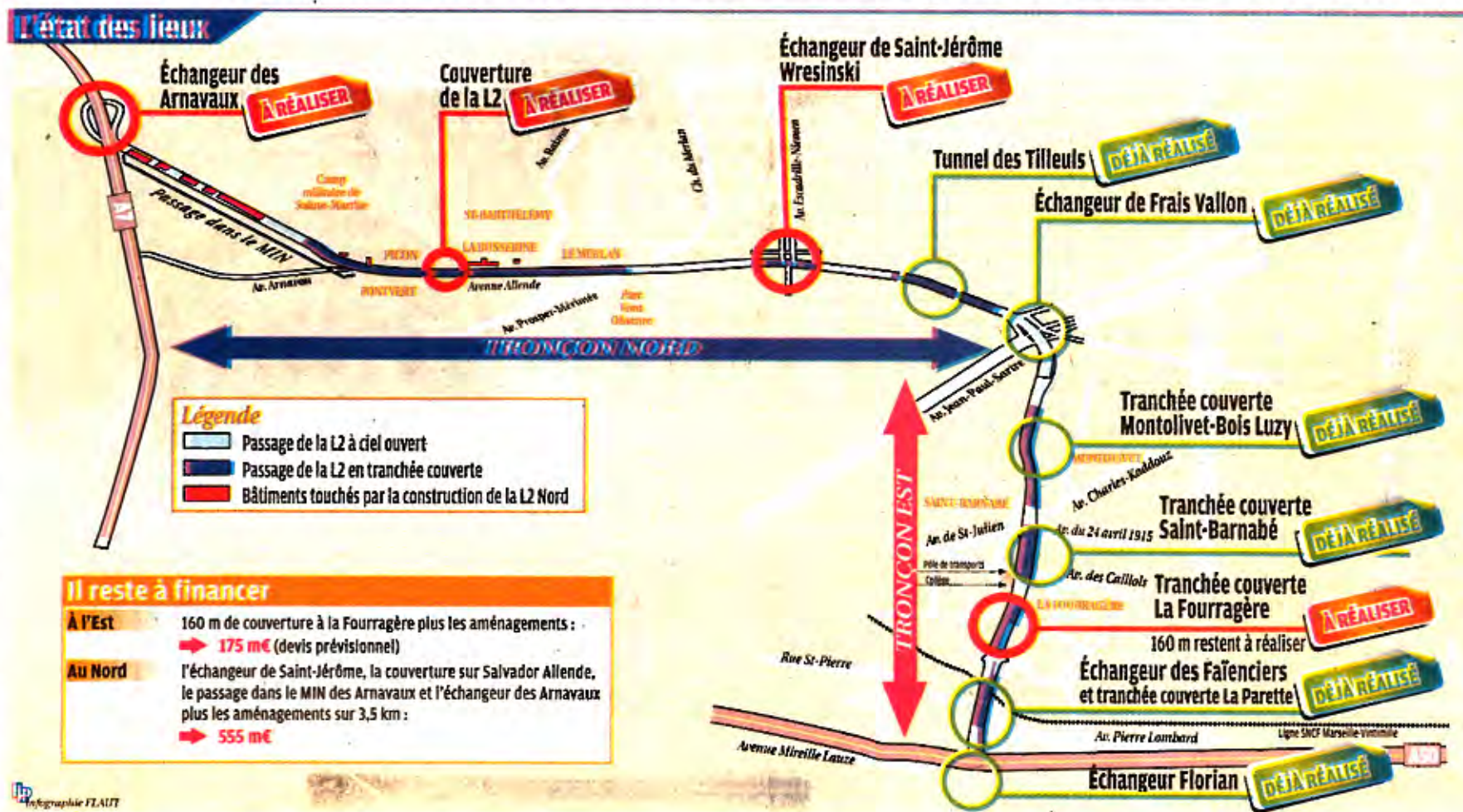
Eiffage, Bouygues et Vinci, les trois poids lourds du BTP, ont postulé pour terminer le chantier. On devait connaître le choix de l'entreprise cet été. Il ne sera dévoilé qu'en 2013, soit avec plus de six mois de retard. Les raisons d'un tel "sommell" ? Les élections, le changement de gouvernement, et surtout des discussions serrées sur le montant du contrat et des loyers alloués par les collectivités.

Le cahier des charges définitif doit être adressé aux entreprises afin de clore le dialogue compétitif fin septembre et le contrat de PPP sera attribué en 2013. "Frédéric Cuvillier signera le contrat au cours de l'été 2013",

RÉNOVATION URBAINE

"Sur Saint-Barthélémy, on gagne probablement 1 an"

"L'accélération du processus sur la L2 est une très bonne nouvelle pour la valorisation des quartiers traversés par la rocade." À Marseille Rénovation Urbaine, on attend d'en savoir plus mais on se félicite pour le grand Saint-Barthélémy qui fait l'objet du plus important plan de rénovation de Marseille (137 millions d'€). "Tout ce qui accélère le projet en garantit la réalisation." Le projet était déjà bien engagé, la convention signée en octobre dernier, le centre social Agora déjà livré, les réhabilitations dans les logements de la Logirem en cours. En 2013, les travaux vont toucher directement l'environnement de la rocade L2 avec la démolition et la reconstruction de l'école de la Busserine et la démolition de la tour A. 2013 c'est aussi l'année de la création de nouvelles voies pour desservir le groupe scolaire et le stade. Les entreprises postulant pour le PPP doivent aussi tenir compte du schéma de recomposition du quartier. Des contraintes techniques qui cadrent mal avec le budget serré du PPP. Après la couverture de la L2 sur l'avenue Salvador-Allende, le quartier verra de nouveaux aménagements paysagers. "Intervenir sur la sécurité aura des répercussions certaines également sur l'avancée des chantiers. Même à moyens constants, la simple volonté peut accélérer le rythme de réalisation des programmes. Sur St-Barthélémy, on gagne probablement un an", estime Marseille Rénovation Urbaine.



confirme la préfecture, "le 1^{er} juin" dit-on au ministère.

En revanche le Premier ministre ne fait pas la différence entre la L2 Est, qui devait être terminée fin 2013, et la L2 Nord dont l'ouverture était déjà prévue fin 2016. Est-ce que finalement les deux tronçons seront mis en service en même temps ? Dans le cas contraire, il resterait moins de six mois au PPiste pour terminer les travaux à l'Est... Et une fois la L2-Est terminée, quid du flot des véhicules (entre 80 000 et 100 000) dont une grande partie arriverait sur la Rose et la L2 Nord en chantier ?

BRUIT ET POLLUTION

Tandis que le ministre doit faire de la L2 l'objet principal de sa venue à Marseille, en coulisses, associations, riverains et élus affûtent leurs arguments. Robert

Assante, le maire centriste des 11^e et 12^e est critique. "J'ai été l'un des premiers à dire que la L2 ne serait pas finie avant 2016. Le dossier va être accéléré, on garantit l'achèvement des travaux en 2016 mais on n'a aucune info sur le retard, sur la grille de financement. Le ministre ne fait qu'officialiser ce qui avait été prévu." Pour lui, "c'est l'État qui a retardé les travaux en proposant un PPP qui a encore fait perdre un an et demi. Que l'État arrête ses atermoiements et mette les moyens pour en finir."

À propos de la centrale de ventilation de la Moline, Robert Assante crie au scandale : "Sur un chantier d'un milliard d'euros, on négocie sur un système de filtration de l'air à 150 000€. Nous n'avons aucune certitude d'avoir cet air filtré. Il faut l'inscrire dans le cahier des char-

ges". Richard Hardouin, du collectif antinuissances L2 attend à ce sujet de rencontrer la Dreal et Air Paca début octobre.

"On devrait alors connaître la teneur du cahier des charges, dit-il. Ce qui était prévu au printemps puis cet été. On a six mois de retard. On souhaite juste que le PPiste respecte les normes européennes." De son côté, Anne Roux, la présidente du CIQ de la Fourragère, a écrit au ministre pour dénoncer les nuisances de la rocade à ciel ouvert dans le vallon. "C'est un empoisonnement public."

VOIES SUPERPOSÉES DANS LE MIN

Au nord, la position du maire PS de secteur est que "le projet de base ne convient pas". Pour Garo Hovsepian, "il impacte fortement le Min (Marché d'intérêt

national) des Arnavaux et implique une restructuration importante. Les procédures sont à peine engagées. Tous ceux qui ont une expertise objective savent que cette restructuration implique des délais supplémentaires." Il a écrit au ministre pour proposer que le passage superposé des voies de la L2 soit pris en compte dans le cahier des charges. Une solution qui limiterait l'emprise et l'impact de la rocade sur le Min. "Elle ne serait pas plus coûteuse et préserverait une dizaine d'entreprises avec autant d'emplois à la clé. L'État a décidé d'aller vite. Mais la L2 doit être faite avec un minimum d'égard pour les habitants."

Le cahier des charges du PPP tiendra-t-il compte de ces "nouvelles" remarques ? Rien ne l'assure. Réponse dans quelques jours. **Corinne MATIAS**

On en parle depuis 80 ans

- 1933** Inscription du projet au plan d'urbanisme, réservation des terrains, premières études
- 31 décembre 1992** Le projet est déclaré d'utilité publique
- 1993** Premiers coups de pioche à la Rose
- 2002** Fin des travaux entre Frais Vallon et Saint-Barnabé
- Septembre 2011** Derniers travaux à la Fourragère
- Automne 2012** Le cahier des charges est donné aux entreprises privées
- 2013** Choix de l'entreprise qui va terminer les travaux
- 2016** Mise en service de la L2



Sur Saint-Barthélémy, la couverture de la L2 et le projet Anru vont permettre de recomposer le quartier. / PHOTO ARCHIVES / P

"Notre région doit être considérée d'intérêt national dans le domaine du transport ferroviaire. Le réseau est trop vétuste, ce que je viens de signifier au ministre."

JEAN-YVES PETIT,
CHARGÉ DES TRANSPORTS
AU CONSEIL RÉGIONAL

La Semaine de la mobilité

Parmi les rendez-vous de septembre, la Semaine de la mobilité et de la sécurité routière qui a lieu actuellement figure en bonne place. Appuyée sur une communication tout-terrain, elle voit dans plusieurs villes de Provence des opérations de gratuité des transports en commun. Problème, les réseaux sont-ils au niveau de l'attente? Bien sûr, alors que des centaines de milliers de Provençaux utilisent le train, le car, le bus, des millions d'euros sont dépensés chaque année par les collectivités et l'État. Pour autant, les critiques restent nombreuses, tant contre les retards ou l'état du matériel. Plus encore, c'est la question de la coordination des réseaux couplée à des horaires pas toujours adaptés qui refroidit bien des Provençaux. La voiture reste souvent indispensable, faute d'alternative cohérente. Une faiblesse que le gouvernement a décidé de traiter dans les Bouches-du-Rhône, mais qui concerne toute la région.

PHOTO ARCHIVES F. PENNANT



750

Chaque jour, 750 trains circulent en Paca. Ils transportent 110 000 passagers, sur un réseau long de 1 253 kilomètres. En 2011, 88 % des trains sont arrivés à l'heure. Le Conseil régional, qui finance et gère les Trains Express Régionaux (TER) consacre 20 % de son budget au rail: en 2010, il a versé 300 millions d'euros à la SNCF, avec une recette de billetterie de 100 millions d'euros.

Transports publics, le casse-tête

Malgré les millions d'euros dépensés en Provence, abandonner sa voiture reste souvent un défi

Les Provençaux bougent! Voiture, transports en commun, marche à pied, moto ou vélo, ils sortent chaque jour de chez eux: réalisée en 2010 à propos de 180 communes des Bouches-du-Rhône, du Vaucluse, des Alpes-de-Haute-Provence et du Var, une étude pilotée par la Région recensait 7,2 millions de déplacements quotidiens. Soit quatre par personne, en hausse de 6 % par rapport à 1997. Sans surprise, avec 56,5 % des déplacements, la voiture reste de loin "le mode dominant", devant la marche à pied (30,6 %) et les transports en commun (9,1 %). Une part jugée trop faible pour les trains, cars, bus et autres métros, particulièrement en ce qui concerne les déplacements entre deux villes pour lesquels ils ne concernent que... 215 000 voyages! Comment faire augmenter cette part, qui permettrait notamment de réduire les pollutions? C'est un des enjeux de la Semaine de la mobilité qui se déroule actuellement et plus encore, de la réflexion que vient d'engager le gouvernement dans les Bouches-du-Rhône, avec le projet de créer une métropole qui permettrait d'améliorer l'organisation des transports.

DES INVESTISSEMENTS... ET DES FAILLES

Longtemps négligés, les transports en commun sont devenus depuis une dizaine d'années une vraie priorité des collectivités. "De nombreux investissements ont été réalisés en faveur des modes alternatifs", note l'Observatoire régional des transports, qui souligne l'importance des Plans de déplacements urbains. Pour autant, la Provence part de loin et doit rattraper de multiples erreurs. Ainsi, la décision de sacrifier dans les années 60 le réseau des trams marseillais. Ou encore, dans les années 80, le manque d'engagement de la Région pour moderniser la ligne ferroviaire Aix-Marseille alors que l'État était prêt à débloquer des financements. Lequel État est loin d'avoir su entretenir les réseaux de chemin de fer: "Ici, il n'y a pas les équipements qui permettraient de circuler successivement dans un sens puis dans l'autre lorsqu'il y a un accident", déplore Jean-Yves Petit, l' élu en charge des Transports à la Région.

UNE ORGANISATION SANS TÊTE

La Paca compte pas moins de 22 réseaux de transports collec-

tifs urbains. Il y a les mastodontes comme la RTM à Marseille et les solitaires qui ne couvrent qu'une commune (Bollène, Gap, Orange). Pour les relations entre les villes, on trouve aussi les départements. Pour les trains, certains dépendent de la Région et d'autres directement de la SNCF... En clair, un gigantesque puzzle souvent en manque de coordination. Même si les choses avancent parfois, comme l'a montré l'année dernière la connexion entre les réseaux de Martigues et d'Istres ou les pas de fourmi du Syndicat mixte des Transports des Bouches-du-Rhône. Insuffisamment toutefois, ce qui a poussé Jean-Marc Ayraut à siffler la fin de la récréation lors de sa venue à Marseille...

À CHACUN SA CARTE

Annoncée depuis une dizaine d'années, une carte de billetterie unique pour les principaux réseaux des Bouches-du-Rhône sera mise en service à compter du 5 novembre sous la houlette du Conseil général 13. Une vraie avancée mais qui ne concerne pas pour l'heure les trains... pour lesquels la Région a lancé l'année dernière sa propre carte.

Fred GUILLEDOUX



Avec 9,1 % des déplacements, les transports en commun arrivent très loin derrière les 56,5 % de la voiture selon une étude portant sur quatre départements de Paca. PHOTO ARCHIVES FRANCK PENNANT

L'INTERVIEW de Magali GIOVANNANGELI Présidente de l'Agglo du Pays d'Aubagne et de l'Étoile

"Prolonger la gratuité des bus"

La présidente de la communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile vient de publier un livre sur l'expérience de la gratuité des transports instaurée depuis mai 2009 sur son territoire, coécrit avec le philosophe spécialiste de la gratuité Jean-Louis Sagot-Duvaouroux. Les deux auteurs vont le présenter bientôt à Tallinn, capitale de l'Estonie, qui s'apprete à rendre ses transports gratuits, en janvier 2013.



Magali Giovannangeli a présenté aux Aubagnais, très fiers de "leur" gratuité, son livre sur l'expérience des transports de l'Agglo. PHOTO M.-C.B.

■ Pourquoi ce livre? La gratuité a-t-elle besoin d'être défendue? Au moment où nous avons décidé de le faire, ce n'était pas le cas, mais aujourd'hui, avec les propos que l'on entend dans le cadre du débat sur la Métropole, de la part de MM. Mennucci et Caselli, on pourrait penser que la gratuité est en danger. Mais ce projet est né en 2011, lors de la Fête du soleil, à Aubagne, où nous explorions les alternatives, et ce sont les ambassadeurs des pays d'Amérique latine qui nous ont questionnés sur l'expérience de la gratuité. On s'est dit pourquoi ne pas faire un livre où nous confronterions la perspective philosophique et l'expérience?

■ La gratuité est le fruit d'une réflexion, dans le cadre des municipales de 2008? Oui, dans le contexte de l'élection de Nicolas Sarkozy, en 2007, nous cherchions une mesure qui améliore la vie des gens. Certains suggéraient, dans le cadre de la campagne des municipales, la gratuité dans certains secteurs d'activité. On s'est dit, pourquoi pas les transports? On inscrit dans la tête des gens un rapport à la vie qui est purement marchand. Alors que l'essentiel, comme les moments de bon-

heur, ne se monnaient pas du tout. Aujourd'hui le capitalisme est au sommet de son art, si l'on peut parler d'art. On a perdu le sens des métiers. Depuis que l'on a instauré la gratuité, les chauffeurs de bus ont retrouvé le sens de leur métier, ils conduisent leur véhicule et n'ont plus à contrôler les voyageurs, à surveiller ou à vendre des tickets.

■ Vous écrivez que la gratuité, c'est prendre le capitalisme par la queue. La gratuité est emblématique de la politique menée par l'Agglo?

Je suis issue d'une famille communiste mais soit on attend le grand soir qui ne viendra jamais, ou alors on a vu ce que cela a pu donner. J'aime l'image de l'Arlequin: une multitude de mesures associées les unes aux autres. Dans le livre, nous abordons le fait que cette gratuité, l'Agglo la fait avec le groupe Véolia, emblématique du système économique capitaliste. Mais

nous n'avions pas, à notre échelle, la capacité d'instaurer la gratuité sous forme de règle publique. On n'est pas obligé de tout changer d'un coup. Et les collectivités locales ont un grand rôle à jouer, car elles peuvent mettre en œuvre des décisions en étant au plus près des gens.

■ Que répondez-vous à ceux qui vous rappellent que la gratuité a un coût?

Je réponds qu'il y a une dimension économique dans cette mesure; les 60 € qu'une famille dépensait auparavant pour les transports, elle va les dépenser ailleurs. Et compte tenu du nombre croissant de voyageurs, on estime que les bus nous coûtent 4 € par voyage auparavant, contre 2 € depuis la gratuité. Et puis la gratuité n'aide pas que les plus démunis, elle met tout le monde à égalité. Maintenant, il faut en parler, l'analyser et voir comment elle peut se prolonger: je pense à l'exemple de la commune de Roquevaire, qui propose la gratuité de l'eau, ou à des gratuités partielles ou générationnelles, qu'un syndicat mixte des transports pourrait mettre en œuvre.

Une chose est sûre, les gens se sont appropriés la gratuité, et il est très difficile de revenir sur une politique que le public a faite sienne. Il ne faut pas oublier qu'en 2010, lorsqu'on a fait le référendum, beaucoup de gens étaient contre l'adhésion à la Métropole, par peur de perdre la gratuité.

Recueil par Marie-Cécile BÉRENGER

"Voyageurs sans ticket", éditions Au diable Vauvert, 234 pages, 15 €.

LES AUTRES EXEMPLES

Manosque, Martigues, Gap, des précurseurs?

■ GAP : TRANSPORTS URBAINS GRATUITS DEPUIS 2005

Quand la capitale des Alpes du Sud a pris l'initiative d'instaurer la gratuité des transports urbains en novembre 2005, celle-ci a été très appréciée par la population bien sûr et l'effet a été immédiat, même si une large fraction des passagers bénéficiait déjà d'exonérations. Cet effort financier était destiné à favoriser le transport collectif dans une cité connaissant de forts embarras de circulation et, afin d'inciter les automobilistes à monter dans les bus, des parkings relais ont été implantés aux entrées de la ville.

■ MANOSQUE : UNE ENVELOPPE D'1,1 MILLION D'EUROS

La cité de Giono a basculé dans les transports gratuits en avril 2010. Un choix dont se félicite Bruno Martin, élu aux transports: "Nous avions 75 000 transports en 2009 alors qu'on atteindra les 400 000 cette année. La gratuité a joué en offrant plus de liberté aux usagers et un climat apaisé car les chauffeurs n'ont pas de contrôle à effectuer." Le mois de juin 2012 a été celui de records avec 40 047 voyages dans une ville de 22 300 habitants (Insee 2009). Le coût? 1,10 million pour 2012. Le réseau compte quatre lignes. La communauté d'agglomération créée en 2013 sera en charge du transport. "L'objectif est d'agrandir le réseau tout en maintenant la gratuité à Manosque et au-delà."

■ MARTIGUES : LA GRATUITÉ LARGUE LES AMARRES

Mise en œuvre en 2009 dans le centre-ville, la gratuité a rapidement dopé la fréquentation (+8,02 % en 2010). L'idée d'étendre le dispositif à l'ensemble du réseau a toutefois tourné court: président PCF de l'Agglo, Gaby Charroux a fait réaliser une étude qui estimait que le manque à gagner serait de 570 000 euros. L'extension a donc été enterrée: "En voulant améliorer le service, nous avons grignoté les réserves que nous avions constituées", explique l' élu. La gratuité a toutefois été mise en place avec succès sur certaines lignes le mercredi (+43,6 %) et surtout pour les navettes maritimes lancées en début d'année en raison des travaux sur le viaduc A55 et en centre-ville, qui perturbent la circulation: malgré des horaires encore limités, ces dernières ont été adoptées tant par les Martégiaux que par les touristes.

V. – L'ECONOMIE

- ✓ **1.** 250 emplois à l'horizon de la Madrague-Ville
La Provence – 06.07.2012

- ✓ **2.** L'agonie des marchands de journaux n'en finit plus
La Provence – 09.07.2012

- ✓ **3.** La fin programmée des Grands Moulins Maurel
La Provence – 19.07.2012

- ✓ **4.** Les hôpitaux vivent au dessus de leurs moyens
Marseille l'Hebdo – 05.09.2012

- ✓ **5.** Trois repreneurs pour sauver la clinique de Bonneveine
La Provence – 10.09.2012

- ✓ **6.** Kedge : un nouveau nom pour Euromed Management
La Provence – 04.10.2012

- ✓ **7.** Maranatha – le bonheur n'est pas dans le prêt bancaire
Marseille l'Hebdo – 31.10.2012

250 emplois à l'horizon de la Madrague-Ville

Un terrain offert par la Ville à MPM permettra de bâtir une zone d'ici 2015

Même à l'horizon 2015, la perspective de voir fleurir 250 emplois en période de crise a le mérite de dessiner des sourires. Le projet sortira donc de terre en 2015. Les 250 emplois, répartis entre réels et induits, suivraient naturellement. Cette goutte d'eau oxygénée dans un océan de chômage tombera dans les quartiers Nord, chemin de la Madrague-Ville (15^e). A deux pas du port. Sur la friche industrielle laissée par une ancienne société de travaux publics, Ville et communauté urbaine se sont entendues pour construire une zone d'activités. Soit 8000 m², dont la moitié est constructible, divisée entre une pépinière d'entreprises et un pôle artisanal. La première proposera 1800 m² de locaux adaptés pour des PME. La seconde se déclinera, sur 2200 m², en une zone artisanale et pourra être gérée par un promoteur privé. "A condition qu'il respecte des prix inférieurs au marché", prévient Roland Blum, premier adjoint au maire en charge des questions économiques. "L'objectif est de profiter du système des zones franches urbaines pour que des entreprises s'installent sur ce terrain. En échange d'exonérations fiscales, elles doivent jouer le jeu."

Acheté 640 000 euros par la Ville de Marseille, le terrain a été offert à la communauté urbaine, compétente en matière d'aménagement, pour y édifier la zone d'activités. L'opération qui consistera d'abord à faire des études de terrain puis à dépolluer le site avant d'installer les bâtiments, coûtera neuf millions d'euros. Mais la Ville a profité d'une manœuvre de l'ancien gouvernement, prêt à aider financièrement les municipalités subissant la fermeture de sites militaires, pour récupérer des fonds. De l'Europe pour 2 millions d'euros, de l'Etat pour 500 000, de la Région et du



C'est sur cette friche industrielle de la Madrague-Ville (15^e) que s'implantera la zone d'activités en début d'année 2015. 250 emplois sont en jeu.

/ PHOTO PHILIPPE LAURENSON

Conseil général (200 000 € chacun) et d'opérateurs privés pour 4 millions. La communauté urbaine abondera à hauteur de 1,6 millions d'euros. "A Marseille spécifiquement", explique Roland Blum, "cette aide s'étend au-delà des terrains militaires parce que nous ne sommes pas dans la même configuration qu'ailleurs, même si nous avons perdu un millier de militaires. Cela nous permet de développer des zones de croissance dans des quartiers qui en ont besoin. Nous allons faire travailler des bureaux d'études, des entreprises du bâtiment puis des salariés." A la mi-juillet, une convention sera signée entre la Ville et la Chambre de commerce (CCIMP) afin de trouver d'autres terrains pour développer des zones d'entreprises. Pas nécessairement en ZFU. Mais les besoins d'emploi sont partout. François TONNEAU

MPM à fond sur les zones franches

Aussi étrange que cela puisse paraître, aucune étude au niveau national n'a été réalisée sur l'impact des zones franches urbaines (ZFU) sur l'emploi, depuis leur création en 1997. Chose faite désormais à la communauté urbaine de Marseille. Les services de MPM ont désormais sur leur bureau des données sur ces cent zones d'activités qui, en France, permettent d'exonérer de charges sociales les chefs d'entreprises. En échange, elles se doivent d'embaucher, à hauteur de la moitié de leurs effectifs, des salariés des zones urbaines situées à proximité. Il en existe onze à Marseille, représentant un bassin de 200 000 habitants. "Sur les simulations que nous avons effectuées", explique-t-on à la communauté urbaine, "nous nous rendons compte que

l'emploi a évolué de 40 % en positif sur les zones franches, alors qu'il a diminué de 5 % sur le reste de la ville."

Des études qui pourraient intéresser le gouvernement. Le précédent, celui de François Fillon, a finalement décidé, après une pression appuyée des villes concernées, de prolonger le dispositif jusqu'à la fin 2014. En modifiant toutefois les conditions d'exonérations pour les entreprises. "Nous aimerions que notre étude soit prise en compte au niveau national et serve de test à l'échelle hexagonale, reprend-on dans les services de MPM. Dès maintenant, nous mettons en œuvre un lobbying pour que le système des ZFU aille plus loin." Il inclurait alors la zone de la Madrague-Ville. F.T.

L'agonie des marchands de journaux n'en finit plus

Crise de la presse mais certains évoquent aussi une "violence économique"



Place Félix-Baret, Catherine Pietralunga estime qu'elle devra, à son tour, baisser le rideau à la rentrée. Elle a pourtant multiplié par trois le chiffre d'affaires du kiosque en deux ans. / PHOTO R.C.F.

Catherine Pietralunga a repris il y a deux ans le kiosque à journaux de la place Félix-Baret. "Deux ans de galère", soupire-t-elle. Elle aurait voulu être libraire, elle a passé sa vie professionnelle dans les laboratoires médicaux mais le goût du papier ne l'a jamais quitté. Souci de bien faire son métier, "vraie relation avec la clientèle"... en deux ans, elle a triplé le chiffre d'affaires du kiosque. "Mais, à la rentrée, si rien ne change, je tire le rideau". Depuis mai, elle n'a pas dégagé de salaire ; en moyenne elle gagne 1 500 € par mois pour six jours et demi d'ouverture et treize heures par jour passés, debout, derrière sa caisse.

Crise de la presse, oui mais Ca-

therine Pietralunga désigne aussi le fonctionnement de la distribution comme un étouffeur des diffuseurs. Pour tenter de sauver son entreprise, M^e Michel Amas, son avocat a assigné en référé devant le tribunal de commerce la Société d'agences et de diffusion (Sad), le semi-grossiste. Dans son assignation, l'avocat parle d'un "abus de puissance économique". "On uise la violence du contrat et une absence totale de maîtrise des produits livrés. Quand la Sad livre par exemple 50 Bécassine à un kiosque dans un quartier où il n'y a pas d'enfants, cela ne peut qu'étouffer le commerce".

Comme pour tous les diffuseurs, Catherine Pietralunga n'a pas la maîtrise de la marchand-

se qu'elle doit exposer dans son kiosque. Les éditeurs en fixent les volumes, la Sad livre et facture après avoir déduit les invendus et la commission revenant au diffuseur. Si les quotidiens et hebdomadaires sont facturés au bout de quinze jours, il en va différemment des mensuels et trimestriels payables avant qu'ils ne se soient pas retirés des rayons.

C'est la règle, explique Patrick Valentin, directeur de la Sad, une filiale de Prestalis, anciennes Messageries nationales de la presse parisienne. "Tout découle de protocoles interprofessionnels. Le diffuseur ne prend aucun risque puisqu'on lui livre les exemplaires - en fonction des demandes des éditeurs - et il ne règle que

La distribution

La chaîne de distribution débute chez les éditeurs de journaux et magazines qui peuvent organiser leur propre réseau de distribution ou confier cette tâche aux messageries et dépositaires. L'article 1 de la loi du 2 avril 1947 stipule en effet que "La diffusion de la presse imprimée est libre". Les dépositaires - grossistes et semi-grossistes - ainsi que les diffuseurs - détaillants - sont tenus de recevoir tous les titres que les éditeurs décident de leur confier, à l'exception des publications interdites à la vente aux mineurs. Le diffuseur perçoit une commission fixée à 14 % pour les quotidiens, 18 % pour les publications, 23 % pour les assimilés librairie et 28 % pour la parapapeterie. Les difficultés financières des diffuseurs sont telles qu'ils perçoivent une partie des aides à la presse accordées par l'État : 1 500 € l'an dernier. Une aide à l'informatisation des kiosques pourrait prendre en charge jusqu'à 90 % de cet investissement utile à la pérennisation de la profession.

lorsqu'on a connaissance des invendus". M. Valentin justifie la fermeture en cascade des kiosques par "un marché de la presse en difficulté et en forte régression, qui a perdu 35 % de son chiffre d'affaires au cours des cinq dernières années alors que les prévisions envisagent une baisse du lectorat de 25 % pour les quatre ou prochaines années". Alors à quoi bon se lever le matin à 5 heures pour travailler dans des lieux souvent exigus, au chaud ou au froid, six jours sur sept, sans sanitaires à disposition. "C'est un métier qui n'est pas très alléchant", convient M. Valentin. Mais un métier pour lequel Catherine Pietralunga veut encore se passionner.

Luc LEROUX

20 des 57 kiosques de la ville sont fermés



Pour relancer l'activité, la ville réfléchit à un repositionnement des kiosques sur des lieux de grand passage. / PHOTO P.N.

Kiosques municipaux ou magasins, les fermetures de points de vente se multiplient. Sur le Vieux-Port, la Maison de la presse a cédé son fonds de commerce. Sur ce bout du Quai des Belges, on ne trouvera plus de journaux-y compris argentins comme La Nación- mais des glaces. Un peu plus haut, rue Breteuil, un départ à la retraite est également à l'origine d'une fermeture qui semble inéluctable. Pas de repenseur en vue, comme dans les kiosques que la ville met à disposition sur l'espace public.

Sur cinquante-sept kiosques-un programme de quatre-vingt existait à l'origine-, vingt sont aujourd'hui fermés. Un espoir de reprise existe pour trois d'entre eux.

"Nous tenons à ces commerces de proximité, ouverts tôt et fermés tard, qui sont un élément de la vie sociale", explique Martine Vassal, adjointe au maire chargée de l'espace public. La communauté urbaine perçoit une redevance de 1 708,66 € plus 0,5 % du chiffre d'affaires.

L'objectif de la ville est de permettre la réouverture de tous les kiosques, pas d'en supprimer. Les services municipaux réfléchissent donc à leur repositionnement en fonction des lieux de passage. Les nouveaux quartiers portuaires et de la Joliette pourraient ainsi connaître des transferts. La ville souhaite aussi une simplification et un raccourcissement des formations dispensées par la Sad aux candidats. L.L.

L'ANALYSE

Les diffuseurs de presse veulent "sauver le papier"

Confrontée à une crise structurelle, la profession - six cents points de vente dans les Bouches-du-Rhône dont deux cents dans le grand Marseille - cherche aujourd'hui à réinventer son métier. Une des solutions qui se dessinent, c'est l'activité annexe : relais-colis, point Française des Jeux... C'est ce que prône Christian Andrieux, président régional de l'Union nationale des diffuseurs de presse (UNDP). "Au cours des cinq dernières années, nous avons perdu 25 % de notre chiffre d'affaires mais nos frais fixes n'ont pas varié. Du personnel a été licencié mais cela ne suffit plus. Pourtant je continue à croire dans la vente du papier".

Les diffuseurs de presse comptent parmi les commerces où passent les plus importants flux de clientèle, jusqu'à mille personnes par jour, ce qui rend possible cette diversification. Les marchands de journaux souhaitent devenir "maîtres de leur zone de diffusion". Aujourd'hui, ils n'ont pas de choix possible sur la marchandise qu'ils reçoivent. "À Grand Littoral, je ne vends pas les magazines sur les tracteurs et les vaches tandis que mes collègues du Limousin sont parfois en rupture de ces titres", s'amuse M. Andrieux. La loi de 1947, dite loi Bichet, dont le souci était à l'époque de défendre la liberté de la presse donc d'éviter



Pour Christian Andrieux, il faut réinventer le métier. / PHOTO JEAN-ERIC ELY

les entraves à sa diffusion, fait des éditeurs les maîtres de la distribution décidant des quantités et du choix des points de vente.

Au terme de six ans de négociations, les choses bougent et les diffuseurs marseillais peuvent, depuis le 18 juin, choisir leur assortiment sur 20 % de la marchandise, hors presse généralisée. Les éditeurs, soucieux d'éviter les coûts de retour des invendus, n'opèrent pas pour autant les réassorts en cas de rupture de stock. "C'est pourquoi, on prône le déplacement du papier entre diffuseurs, explique Christian Andrieux. On souhaite s'organiser entre nous pour prendre chez Pierre ce qui ne se vend pas et le donner à Paul qui en manque. C'est en redonnant la main aux diffuseurs qu'on conjurera la crise". L.L.

La fin programmée des Grands Moulins Maurel

La semoulerie de la Valentine fermera fin 2013, terme du contrat avec Panzani

Je vais vous dire, j'en ai assez, il fallait que ça s'arrête. Cela fait le quatrième plan social que je vis dans l'agroalimentaire à Marseille après notamment Lesieur et l'Abeille." Alors que la réunion d'information des salariés des Grands Moulins de la Méditerranée (ex-Grands Moulins Maurel) n'est pas terminée, ce cadre a déjà tiré un trait. Comme NutriXo, le groupe propriétaire du site de la Valentine, dont la fermeture définitive est programmée pour novembre 2013.

Les dirigeants sont venus l'annoncer aux représentants du personnel. L'usine ira simplement au terme de son contrat avec Panzani, à qui il fournit 55 000 tonnes de semoule par an. Les autres clients -Heinburger, Tipiac, Val Fleury- ne seront plus livrés. Une échéance à quinze mois donc pour 63 salariés dont beaucoup s'estiment floués.

"Les repreneurs potentiels ont été découragés par la direction, indique Eric Fédi, délégué CFTC. Notamment parce que l'activité meunerie, la farine, a été arrêtée. Avec nos deux activités, nous étions une entreprise atypique, un fleuron. On a même fait parti des 'diamants' de la société, les deux salariés qui étaient capables, en regardant le ciel, de savoir comment, en fonction de l'humidité, du vent,



Connue de tous les Marseillais qui roulent vers la zone de la Valentine, cette semoulerie est condamnée. / PHOTO FLORIAN LAUNETTE

il fallait lancer les machines. De plus, comme l'usine Storione d'Arenc fait partie du même groupe, les dirigeants nous ont dépouillés de la gare, de la loco que nous avions pour le transport de la farine."

Dans tous les propos, il y a beaucoup de désillusion, l'impression d'être des pions sur l'échiquier de la minoterie.

"Nous réunirons les salariés en septembre, indique Johan Borrelly, délégué CGT. Nous

pouvons refuser d'honorer le contrat Panzani qui nous était de toute façon très défavorable."

Arnaud Landrin, qui dirige les Grands Moulins de la Méditerranée et Storione, estime lui que "ne pas honorer ce contrat ferait courir le risque que notre client nous mette dehors".

"Il n'y a pas de liquidation. Nous avons fait le maximum pour renégocier le contrat avec Panzani et aussi avec un cabinet extérieur pour trouver un repreneur qui pouvait reprendre l'activité farine et qui ne demande que quelques aménagements techniques. Nous avons perdu 8,5 millions d'euros avec la semoule depuis 2008. C'est un constat d'échec pour nous."

Au-delà d'une "prime de bonne fin" qui sera discutée pour assurer le contrat Panzani, la direction de NutriXo et Arnaud Landrin s'engage à "favoriser le reclassement dans le groupe qui possède des entreprises de meunerie et de surgelés dans la région". Et dans le cadre d'un Plan de sauvegarde de l'emploi de "définir dès septembre des solutions adaptées à la situation personnelle de chaque salarié".

"On a proposé un reclassement à Avignon avec 4 euros de prime de transport", corrige Eric Fédi. Les silos de la Valentine sont désormais en berne.

Philippe LARUE

plarue@laprovence-presse.fr

Le troisième moulin de France, fondé en 1860

Les silos des Grands Moulins de la Méditerranée, au 148, route des Trois Lucs, portent toujours l'enseigne des Grands Moulins Maurel et sont connus de tous les Marseillais qui vont vers l'immense zone commerciale. Le nom de Joseph Maurel, fondateur de ce qui a été le 3^e moulin de France, est toujours attaché à cette usine créée en 1860 comme son buste qui se dresse à l'entrée du site. L'unité a compté jusqu'à 60 silos en activité quand elle fabriquait tout à la fois, situation unique en France, de la semoule et de la farine.

Elle était jusqu'en 2008 propriété de la famille Skalli, qui l'avait affiliée à son groupe Panzani. Prenant par la même occasion le

contrôle de Rivoloire et Carret-Lustucru racheté auparavant par Maurel.

Les Moulins Maurel ont tenté de reconquérir des parts de marché en créant en 1986 le "Panlol", une baguette de qualité qui ne séchait pas mais ne s'est pas imposée.

Elle était la concurrente directe de la "Banette" qui elle, créée par Storione, a persisté et prospéré. Les syndicats disent aujourd'hui qu'on a tué l'une pour favoriser l'autre.

Il est vrai que "Banette" est la marque de Storione, devenue propriété du groupe Champagne-Céréales, groupe coopératif agro-industriel qui représente aujourd'hui quelque 5 000 salariés et vient d'être rebapti-

sé Vivescia ("Je prends vie", en latin). Le secteur de la meunerie est aujourd'hui en pleine restructuration avec la hausse du cours du blé. Vivescia a racheté les Grands Moulins Maurel à Panzani en 2008 et par un contrat jugé "léonin" par les salariés s'est engagé à ne pas démarcher d'autres clients que Panzani. Donc depuis trois ans, les Grands Moulins de la Méditerranée voyaient leur destin lié à celui de leur ancien propriétaire.

Vivescia, qui pèse, 3,5 milliards de chiffre d'affaires, possède à Marseille l'usine Storione d'Arenc, qui emploie une centaine de personnes.

Ph.L.

La Timone sera équipée à partir de septembre 2013 d'un bâtiment médico-technique dernière génération.

HOPITAL D'ADULTES



Les hôpitaux

vivent au dessus de leurs moyens

UN DOSSIER RÉALISÉ PAR BERNADETTE SPAGNOLI

Budgets régulièrement revus à la baisse, charges qui augmentent et obligation d'investir dans des travaux de modernisation: telle pourrait être, brièvement résumée, la situation des hôpitaux publics et privés tant au niveau national que régional.

À de nombreuses reprises médecins et infirmiers ont sonné l'alarme, affirmant qu'ils n'ont plus les moyens de remplir leurs missions. La situation s'est aggravée d'année en année et certains secteurs, la psychiatrie par exemple, sont encore plus appauvris que les autres. Le déclin est plus particulièrement daté du plan "hôpital 2007-2012", qui marque la mise en place progressive de la tarification à l'activité (T2A). Pour une meilleure compréhension la T2A découpe l'activité hospitalière en groupes homogènes de malades (GHM) et définit un coût et un tarif pour chacun d'entre eux, et ce quel que soit l'établissement.

Dès le départ certains ont dénoncé la T2A comme facteur d'insécurité financière pour les établissements de soins. D'autres disent que le principe de la tarification à l'activité peut être vertueux mais qu'il faut le moduler selon des critères préalablement établis prenant en compte la pertinence et la qualité de l'acte, l'établissement, la situation sociale ou d'éloignement du patient...

À l'instauration de la T2A s'ajoute la disparition, fin 2011, de la banque franco-belge Dexia qui était le premier organisme prêteur des hôpitaux français, du grand CHU au plus petit établissement. Certains y faisaient des emprunts pour boucler leur trésorerie. Sans oublier la dégradation de la note des CHU

(centres hospitaliers universitaires) par Moody's en juillet dernier.

Aujourd'hui hôpitaux et cliniques n'ont plus d'interlocuteur bancaire et beaucoup sont, comme l'hôpital d'Aubagne, au bord de la cessation de paiement. *"Le désengagement de Dexia et son non-remplacement par ce qui devait être la banque postale et la caisse des dépôts et consignation aggrave la situation des hôpitaux français"* souligne Thierry Acquier, délégué régional de la FHF (Fédération hospitalière française). Il poursuit: *"En juillet 2012,*

"En juillet 2012 en région Paca on a réduit de 30 % le montant des lignes de trésorerie."

Thierry Acquier de la Fédération hospitalière de France

en région Paca on a diminué de 30 % les lignes de trésorerie des hôpitaux. Elles étaient de 244,95 millions d'euros fin 2011, elles sont tombées aujourd'hui à 186,2 millions d'euros."

Du côté de l'hospitalisation privée on n'est pas plus enthousiaste. *"Les contraintes budgétaires et financières posent de réels problèmes d'équilibre des comptes et pèsent sur les politiques d'investissement. Les tarifs évoluent peu, les dotations forfaitaires n'évoluent pas et les difficultés grandissent"* déclare Patrick Verdeau, délégué régionale de la FEHAP (Fédération des établissements hospitaliers et d'aide à la personne à but non lucratif).

Pascal Roché, le directeur général du groupe Générale de Santé, groupe hospitalier à but lu-

cratif, propriétaire de plusieurs établissements de soins sur Marseille (Clairval, la résidence du Parc, la clinique Beauregard ou encore Monticelli) dressait dans un entretien aux *Échos* en février dernier un sombre tableau de l'état des cliniques privées en France: près de 43 % d'entre elles sont en déficit contre 30 % en 2008.

Par ailleurs, le groupe n'envisage pas de nouvelles acquisitions mais se positionne pour une mise en réseau et une gestion par pôles de santé et non plus une gestion individuelle par établissement. Cela pourrait se traduire par une cinquantaine de suppressions d'emplois.

Les suppressions d'emplois sont nombreuses aussi dans les hôpitaux publics où l'on économise sur la logistique, les personnels administratifs ou les personnels de soins en imposant des cycles de travail en 12 heures de façon à diminuer les équipes.

L'Etat s'est déclaré prêt à aider les établissements hospitaliers en leur allouant une partie des 10 milliards d'euros non affectés du grand emprunt. Il est prêt aussi à réformer le mode de financement. Pendant la campagne présidentielle, François Hollande s'y était engagé, une fois élu il a chargé Jean-Marc Ayrault, le Premier ministre et Marisol Touraine, ministre de la Santé et des affaires sociales, de ce dossier. Récemment le Sénat a préconisé la réduction de la part du financement à l'activité: même si les parlementaires lui reconnaissent des qualités, ils soulignent qu'elle n'est pas adaptée à la situation économique actuelle de la France.

Si une réforme en profondeur doit intervenir c'est rapidement car pour les hôpitaux le temps presse. ■

Economiser et investir : le paradoxe

La réputation de Marseille comme place forte sanitaire n'est plus à faire. Même si les hôpitaux de l'assistance publique ne figurent pas dans le récent palmarès du *Point* (numéro du 23 août), faute d'avoir transmis les données demandées, on sait que des établissements comme La Timone, Nord ou La Conception font partie des premiers en chirurgie vasculaire, prise en charge des maladies infectieuses ou encore la chirurgie réparatrice. D'autres établissements marseillais figurent en bonne place dans le classement général comme l'hôpital Saint-Joseph qui est 30^e sur 50 au plan national et que l'on retrouve cité à plusieurs reprises. À titre d'exemple et ce n'est pas exhaustif, Clairval est en deuxième place des cliniques pour la chirurgie de la colonne vertébrale ; deuxième place aussi pour les opérations de la rétine pour Monticelli, Paul Desbief est huitième concernant la chirurgie du canal carpien, la clinique Juge onzième pour la chirurgie du genou ou l'institut Paoli-Calmettes trente-troisième pour le cancer de la prostate. Qu'ils soient publics ou privés les hôpitaux marseillais ont un rang à tenir et, pour cela ils balancent entre nécessité d'économiser et obligation d'investir. Les projets ne manquent pas (voir pages suivantes), pour certains établissements ils sont financés, pour d'autres il reste à trouver les organismes prêteurs. C'est l'AP-HM, dont la gestion a été récemment harponnée par la cour des Comptes qui est dans la situation la plus délicate. Sa dette s'élève à 840 millions d'euros soit 80 % de son budget annuel qui est de 1,3 milliard d'euros. Si le projet du laboratoire de biogénopole est ajourné et les travaux des services de dermatologie et d'orthopédie de l'hôpital Nord retardés d'un an, elle va mener trois grandes réalisations d'ici à 2014 (voir ci-contre). Autre difficulté pour l'AP-HM combler un déficit qui était de 58,43 millions d'euros en 2008 pour tomber à 15 millions fin 2011. "Nous espérons un retour à l'équilibre en 2014" souligne Jean-Paul Segade son directeur général. Il n'empêche que l'assistance publique est obligée de vendre ses biens mobiliers et immobiliers pour récupérer de l'argent frais (ces ventes ont rapporté 11 millions d'euros l'an dernier au lieu des 80 millions espérés) et est soumise à des économies qui passent par la suppression d'emplois : 85 postes techniques et administratifs sont programmés pour disparaître cette année et 135 postes devraient être supprimés, en 2013, dans les services logistiques. L'autre souci de l'AP-HM c'est le manque chronique d'infirmiers et ce depuis nombreuses années. Il manque 180 à 200 postes en permanence. Une situation maintes fois dénoncée par les syndicats qui accusent le directeur de ne pas respecter les décisions prises par les commissions paritaires d'établissements et le comité d'hygiène de santé et des conditions de travail (CHSCT). Jean-Paul Segade espère pouvoir recruter à la fin de l'année lorsque les infirmiers sortiront frais émoulus des instituts de formation. Il sera dans l'obligation de le faire l'année prochaine lorsque le BMT entrera en fonctionnement. Avec quels moyens ? ■



L'AP-HM

cherche à se renflouer

Les quatre hôpitaux publics entendent garder le cap vers la modernisation en menant à terme les projets en cours. Tous devraient être achevés dans moins de deux ans. En quête d'argent frais, l'AP-HM s'ouvre aux patients du pourtour Méditerranéen en doublant ses tarifs.



Trois cents millions d'euros. C'est le plus gros investissement de l'AP-HM pour construire et équiper son BMT (bâtiment médico-technique) dont la mise en service devrait débuter en septembre 2013 pour s'achever en juin 2014 et c'est l'un des plus importants chantiers hospitaliers de France. D'une superficie de 52 000 m², il regroupera dans un même lieu des activités aujourd'hui dispersées comme les urgences, la réanimation, les blocs opératoires, l'imagerie, les laboratoires, l'endoscopie et 120 lits d'hospitalisation. Pour le fonctionnement du BMT il

aura des redéploiements internes mais il faudra renforcer les équipes de 25 infirmiers et soignants.

Autre mise en route programmée dans moins d'un an, en avril 2013, celle de la plateforme technique. Ce bâtiment de 25 000 m², actuellement en construction dans le quartier de Mourepiane regroupera les magasins centraux où seront gérées 1 000 références de fournitures et consommables; la restauration avec la préparation de 11 000 repas par jour; la blanchisserie - 17 tonnes de linge traitées quotidiennement et quelque 25 tonnes de stockage de lin-

A gauche: un bloc opératoire témoin du BMP, il y en aura 30 dont 10 sous imagerie interventionnelle.

A droite: le chantier de la plateforme logistique.

ge sale- et la stérilisation. L'investissement pour cette plate-forme s'élève à environ 73 millions d'euros.

À l'horizon 2014 l'hôpital Sainte-Marguerite accueillera les unités de réadaptation et de moyen séjour né du regroupement des hôpitaux publics avec des cliniques privées.

L'assistance publique s'associe avec les cliniques Valmante - actuellement gérée par l'UGECAM (assurance-maladie) - les cliniques Saint-Martin et la Phocéane. Ce sont, en tout, 280 lits de soins de suite et de réadaptation qui seront installés sur le site des hôpitaux sud aux-

quels il faut ajouter une vingtaine de lits de long séjour transférés du centre départemental de gérontologie de Montolivet. Pas moins de 700 professionnels de santé y travailleront.

Enfin une réalisation est opérationnelle dans sa globalité depuis juin dernier, il s'agit de l'Espace Méditerranéen de l'Adolescence (EMA) dont l'AP-HM est à l'initiative sous l'impulsion du Pr Marcel Ruffo. Cette institution unique en France est installée à l'ancien hôpital Salvator et réunit différents partenaires pour la prise en charge médicale et éducative des adolescents. ■

Devenir l'hôpital de la Méditerranée

Après Paris et Lyon, les hôpitaux de Marseille vont aller chercher une clientèle, fortunée de préférence, dans les pays du pourtour méditerranéen. Associée avec la Chambre de commerce et d'industrie, l'AP-HM a signé une convention avec une première compagnie d'assurance algérienne. Pour tenter de faire taire les critiques du syndicat FO, le premier dans les hôpitaux de Marseille, qui craint une "médecine à deux vitesses", le

directeur général Jean-Paul Segade clame "les Provençaux d'abord" et affirme que le quota de riches étrangers ne dépassera pas 1% du total des patients admis chaque année soit 1 250 personnes (ils avoisinent actuellement 1 000). Les interventions seront limitées à cinq, celles où l'AP-HM est en pointe: le Gamma knife (radiochirurgie); la chirurgie de la main, l'orthopédie, l'endocrinologie et la chirurgie de l'obésité. Le tarif appliqué sera

deux fois celui de la Sécurité sociale - ce qui pourrait rapporter 1,5 à 2 millions d'euros par an - et des chambres individuelles "tout confort" seront aménagées pour ces patients qu'il convient de ménager. Deux chambres VIP avec télé écran plat et accès multimédia sont déjà installées dans le service du Pr Argenson, chirurgien orthopédique, à Sainte-Marguerite. Le Pôle Santé Méditerranée est en marche! ■

Cherche financements pour rénovation



BRUNO SOULLIARD

Ce sont les bâtiments situés de front au boulevard Louvain qui devraient être détruits et reconstruits.

L'hôpital Saint-Joseph qui accusait un million d'euros de déficit en 2010 a assuré, toutes recettes confondues, est de retour à l'équilibre en 2011 même si, comme le souligne son directeur Bernard Monnier "avec les tarifs qui stagnent ou qui baissent légèrement et les charges qui augmentent il est de plus en plus difficile de se maintenir en situation d'équilibre".

Encouragé par les résultats de 2011 il pense pouvoir, dans l'avenir, "dégager des financements pour investir". En attendant, pour mener à terme son projet de "schéma directeur d'évolution des locaux", Saint-Joseph devra recourir à l'emprunt car il ne peut supporter la dépense seul. Le coût de cette modernisation est évalué à 110 millions d'euros pour 28 000 m². Il s'agira de détruire les bâtiments qui donnent sur le boulevard Louvain pour les reconstruire.

Là, seront installées les urgences adultes qui, depuis la fermeture de Sainte-Marguerite, arrivent à saturation. "L'activité des urgences augmente de 15 % par an, tout devient trop exigü nous ne pouvons plus continuer comme ça", précise Bernard Monnier. L'imagerie médicale sera aussi installée dans le nouveau bâtiment ainsi que des chambres afin de réhabiliter l'existant et augmenter la capacité d'accueil en chambre individuelle. "Nous sommes actuellement à 40% de chambres individuelles nous voudrions passer à 60 ou 70%" dit encore le directeur de Saint-Joseph. Ce qui permettrait d'augmenter les recettes. Comme l'AP-HM ou le futur hôpital d'Euroméditerranée, Saint-Joseph compte sur les pouvoirs publics. Leur réponse déterminera le montant de l'emprunt pour la restructuration de l'établissement. ■

L'IPC 3

sort de terre

L'Institut Paoli-Calmettes pousse les murs. Un troisième bâtiment en cours de construction ouvrira ses portes en 2014. Son coût est estimé à 35 millions d'euros.

Même s'il ne livre pas de chiffre, Philippe Michard, son secrétaire général l'affirme: "L'Institut Paoli-Calmettes a une dette très peu importante proportionnellement à l'ensemble des établissements hospitaliers, il se situe dans la très bonne moyenne c'est-à-dire toujours en deçà des ratios considérés comme problématiques." Nous n'en saurons pas plus. Et comme pour afficher sa bonne santé financière, l'Institut pousse les murs. Son troisième bâtiment d'une superficie de 11 000 m², simplement baptisé IPC3, sort de terre et devrait être équipé et opérationnel courant 2014. Le coût du projet est de 35 millions d'euros partagés, à

hauteur de 13 millions d'euros chacun, par l'IPC et le conseil général, le reste étant financé par l'assurance-maladie. "Nous avons lancé une campagne d'emprunt sur la base de consultations bancaires, 12 banques ont été contactées, 10 ont fait des offres pour 2012 nous avons emprunté 6 millions d'euros" souligne encore Philippe Michard avant d'ajouter: "Nous avons une politique d'investissement importante puisque notre vocation c'est, outre le soin, la recherche fondamentale et clinique." Une partie des activités de soin et de recherche sera donc transférée dans ce nouveau bâtiment dont la superficie sera répartie en six étages: quatre niveaux



Le devenir de Laveran

La rumeur court à Marseille mais aucune confirmation n'est intervenue jusque-là. Ni du côté de la direction de l'hôpital que nous avons tenté de joindre vainement, ni du côté des syndicats où l'on est aux abonnés absents, ni de celui du ministère de la Défense. Qu'advient-il de l'hôpital d'instruction des armées Laveran? Installé à Malpassé (13^e), l'établissement pallie le manque de structures

Une vue d'ensemble de l'Institut Paoli-Calmettes une fois achevés les travaux d'agrandissement.



opérationnels et deux niveaux dits techniques.

Chaque année l'Institut Paoli-Calmettes qui abrite 1 200 chercheurs et personnels reçoit entre 12 000 et 15 000 patients.

Les nouveaux malades représentent un tiers du total du fait de la hausse des pathologies cancéreuses. Mais comme la recherche fait des progrès constants, les chances de guérison augmentent aussi, de même que la durée des prises en charge.

Plus de la moitié des patients accueillis à l'IPC viennent de Marseille et des Bouches-du-Rhône, 40 sont originaires de la région Côte d'Azur-Corse. Moins de 1% des patients viennent de l'étranger.

L'innovation dans la recherche, les locaux mais aussi et bien sûr dans le domaine de la pratique médicale. Il y a quelques mois un robot chirurgical a été mis en service à l'IPC et l'établissement fait partie des huit centres français qui pratiquent la radiothérapie per-opératoire. Celle-ci est effective dans la prise en charge du cancer du sein: elle consiste à irradier la région environnant la tumeur dès que celle-ci a été enlevée. Une fois l'acte chirurgical achevé, le chirurgien laisse place au radiothérapeute et au radio physicien, ce qui démontre si besoin était, qu'en matière de soins on doit compter sur l'addition de diverses compétences. ■

suspendu au "livre blanc"

hospitalières entre l'hypercentre de Marseille et le secteur nord. Dans moins d'un an l'hôpital Ambroise Paré-Paul Desbief aura ouvert ses portes dans le périmètre d'Euroméditerranée (voir pages suivantes): Laveran sera-t-il alors de trop? L'hôpital militaire Sainte-Anne à Toulon suffira-t-il pour la région? Réponse à la fin de l'année, au plus tôt, lorsque la commission du livre blanc sur la Défense, voulue par François

Hollande aura rendu ses conclusions. Celles-ci serviront à faire l'analyse des menaces et des priorités pour la défense nationale dans les 15 à 20 années à venir en ne perdant pas de vue le retour à l'équilibre en 2017. L'institut de médecine tropicale des armées, installé au Pharo depuis 1905 a été récemment dissous et intégré à l'institut de Brétigny sur Orge dans l'Essonne... Laveran y survivra-t-il? ■

SAINT-JOSEPH (2)

Plus de naissances pour moins de déficit



La maternité du pôle parents-enfants a été prévue pour faire jusqu'à 5 000 accouchements par an.

Le pôle parents-enfants de l'hôpital Saint-Joseph abrite une des maternités les plus actives de la région. Celle-ci a fait parler d'elle il y a quelques jours, un nouveau-né y a été enlevé par une déséquilibrée. Tout s'est bien terminé, heureusement. La suspecte avait été repérée sur les bandes vidéo de surveillance et ses propres parents ont permis à la police de l'identifier rapidement. Jusqu'à l'an dernier 3 800 enfants voyaient le jour à Saint-Joseph, toujours dans un but de rentabilité il a été décidé de faire passer le nombre des naissances à 4 200 en 2012.

"Lorsque le pôle parents-enfants a été créé il a été prévu 11 salles d'accouchement et deux salles de naissance par césarienne. La capacité d'accueil de la maternité avoisine les 5 000 naissances par an, nous sommes encore loin du compte" explique le directeur Bernard Mon-

nier. À activité renforcée l'équipe renforcée aussi. Six sages-femmes, trois infirmières, deux auxiliaires puéricultrices et trois infirmières de salles de travail ont été embauchées mais personne au plan administratif et c'est sans doute là que ça coince. Une future maman témoigne: "Il y a de gros problèmes pour les prises de rendez-vous, je n'ai pas pu m'inscrire à la préparation à l'accouchement et j'ai été orientée vers la clinique Bouchard pour un examen. Je ne suis pas la seule dans ce cas." Des propos étayés par une sage-femme de l'établissement qui décrit un réseau de secrétariat au bord de l'implosion et une saturation rapide de charge de travail. "En ce qui me concerne mes rendez-vous sont complets jusqu'en décembre", affirme-t-elle. Le pôle parents-enfants est déficitaire de 1,5 million d'euros. Or, augmenter les accouchements c'est réduire le déficit... ■



EUROMÉDITERRANÉE. Le chantier du nouvel hôpital des quartiers Nord avance bon train et devrait être achevé à l'été 2013.

La fin du désert sanitaire

Cinq étages dont quatre entièrement dédiés aux soins, 550 lits, un service d'urgence, un millier de personnes qui y travailleront au quotidien dont 300 médecins: voici rapidement décrit le futur hôpital d'Euroméditerranée. Au transfert des activités des hôpitaux Ambroise-Paré et Paul-Desbief devraient s'ajouter une unité de soins de suite et de réadaptation (50 lits d'hospitalisation et 25 lits en externe transférés des services de rééducation de Valmante), un centre de cardiologie interventionnelle (60 à 80 lits transférés pour partie de la clinique Bouchard et pour partie du centre de cardiologie de Valmante) et un vaste laboratoire de biologie qui occuperait 3 000 m² de locaux mis à la location. À cela s'ajouteront deux niveaux en sous-sol et 630 places de parking.

Si les travaux qui ont débuté en 2009 avancent normalement, l'établissement devrait ouvrir ses portes au plus tard en août 2013. Jean-Pascal Cortesse, le directeur général d'Ambroise-Paré, et artisan du rapprochement avec l'hôpital Paul-Desbief est à



Les travaux de l'ensemble hospitalier, d'une superficie de 50 000 m² ont débuté en 2009.

l'origine de ce projet. Son coût s'élève à 250 millions d'euros, il est supporté par les deux établissements et 52 millions d'euros sont assurés par le ministère de la Santé.

"L'offre sanitaire à Marseille est totalement inégale selon les secteurs de la ville. Si la couverture du cen-

tre et du sud est bonne, la situation est tout à fait différente dans le nord qui regroupe quand même 60% de la population. Avec cette belle réalisation nous contribuons à combler le manque actuel", souligne-t-il.

Aujourd'hui les deux hôpitaux, Ambroise-Paré et Paul-Desbief ac-

cueillent quelque 40 000 patients par an, les prospections faites pour le nouvel établissement prévoient le passage de 10 000 personnes par jour: patients, consultants, visiteurs et personnels. Il reste maintenant à lui trouver un nom, ce qui devrait être chose faite le 26 septembre. ■



DR

L'hôpital Paré-Desbief
inclus dans son
environnement futur
grâce à l'image de synthèse.

Une réalisation qui va
changer la physionomie du
secteur avenue Salengro et
rue Désirée-Clary (3').



DR

POLÉMIQUE

Conception et Nord : dans de beaux draps

A lors que nous bouclions ce dossier, est tombé un communiqué du syndicat Sud de l'AP-HM dénonçant l'utilisation de draps à usage unique dans certains services de l'hôpital Nord et de la Conception. "Compte tenu de l'état des finances des hôpitaux de Marseille c'est révoltant, utiliser des draps en papier en pleine chaleur c'est un scandale, c'est tellement inconfortable que les patients sont dans la gêne": Sophie Papachristou secrétaire du syndicat multiplie les critiques sur l'emploi de ce linge jetable. Du côté des hôpitaux de Marseille, Claire Mopin responsable de la plateforme logistique expliquait qu'il s'agissait-là "d'un plan B". "Nous avons eu un problème d'effectif dans notre blanchisserie dû aux vacances et à des absences, l'équipement est ancien et certaines machines ne sont plus fiables, le linge jetable est une solution de secours, il n'y a rien de systématique. Jusqu'en avril 2013, moment de la mise en route de la plateforme logistique nous aurons certainement recours, de nouveau, au linge jetable". Un drap à usage unique coûte 0,26 € TTC: quand on sait que les hôpitaux de Marseille reçoivent 120 000 patients par an, un usage modéré s'impose, en effet. ■

Trois repreneurs pour sauver la clinique de Bonneveine

Le TGI de Marseille serait alors en mesure de rendre sa décision en octobre

Trois candidats ont répondu à ce jour à l'appel d'offres lancé par l'administrateur judiciaire désigné par le tribunal de grande instance de Marseille en vue de reprendre tout ou partie des activités de la clinique Bonneveine et de la pharmacie du Lycée, actuellement visées par un plan social de grande envergure. Un plan qui menace en effet près de 1200 postes sur l'ensemble de l'entreprise actuellement gérée par le Grand conseil de la Mutualité (GCM), dont 173 pour ce seul établissement de soin, situé dans le 8^e arrondissement.

Selon Hélène Honde, secrétaire du syndicat CGT des employés et techniciens, qui a fait le point avec les personnels concernés le 6 septembre der-



Depuis le début du conflit, la mobilisation des salariés de la Mutualité n'a jamais faibli, que ce soit à la clinique Bonneveine ou comme ici, devant le siège de l'Agence régionale de santé. / PHOTO DR

1200 postes sont menacés dont 173 pour l'établissement de soin situé dans le 8^e arr.

nier lors d'une assemblée générale organisée à la Bourse du travail, ces offres émanent du groupe parisien Doctegestio, du groupe du Marseillais Jean Chouraqui et d'un groupe familial phocéen Bertoncini-Aubert.

Doctegestio et le Groupe Chouraqui sur les rangs

Créé en 1990, Doctegestio est spécialisé dans la gestion d'établissements de tourisme et de santé ainsi que la gestion de locations et d'actifs immobiliers. Il s'est diversifié dans le secteur de la santé à partir de 2011, rachetant notamment un centre thermal dans les Vosges et un centre de santé en région parisienne. Il emploie 500 personnes et devrait réaliser cette année un chiffre d'affaires de 41 millions d'euros pour un résultat de 3,5 M€. Quand au Groupe

Chouraqui créé et dirigé depuis 1989 par Jean Chouraqui, 60 ans, il est lui aussi spécialisé dans la gestion d'établissements de soin, notamment la clinique de la Pointe-Rouge.

Concernant cette deuxième offre, le conseiller général PS Christophe Masse précise que "le Conseil général des Bouches-du-Rhône est partenaire du projet, avec le soutien de l'Agence régionale de santé, dans le cadre d'une opération qui a uniquement pour but de faire en sorte qu'un équipement public de santé perdure sur le site et que soient sauvés le maximum d'emplois de l'actuelle clinique mutualiste". Une offre soutenue par le Centre de gérontologie départemental de Montolivet dont Christophe Masse préside le conseil de surveillance. Ce dernier se réunira d'ailleurs pour faire le point sur

le sujet le 24 septembre prochain.

Bertoncini-Aubert

Selon nos informations, l'objectif du CG13 serait de dédier le site aux personnes âgées handicapées afin de palier les carences en ce domaine dans le département, avec la possibilité de conserver la quasi-totalité des emplois de personnels soignants et d'infirmières.

Mais, comme le souligne un proche du dossier, "il sera sans doute plus difficile de préserver certains métiers spécifiques, notamment ceux liés au plateau opératoire". Techniquement, l'opération envisagée serait de type "tiroir" avec le maintien dans un premier temps de l'activité dans les locaux de la clinique actuelle, en attendant la construction d'un nouveau bâtiment où sera transférée l'acti-

té, puis la destruction de l'ancienne clinique; le reste du terrain étant affecté à une opération immobilière menée par le Groupe Chouraqui. Opération qui, selon certaines sources, serait "complètement blanche" pour le Conseil général, lequel n'aurait à payer que les annuités de l'emprunt contracté par le groupe de Jean Chouraqui pour mener à bien son projet.

Le potentiel et les intentions du groupe Bertoncini-Aubert restent beaucoup plus imprécis. Quant au plan de redressement de tout le reste du groupe mutualiste tel qu'il a été récemment affiné par la direction du GCM, Hélène Honde estime "qu'il n'est toujours pas en mesure d'atteindre les objectifs fixés par la CGT, à savoir la préservation des emplois et le maintien du droit à l'accès aux soins pour tous".

Philippe GALLINI

Kedge : un nouveau nom pour Euromed Management

L'école fusionne avec celle de Bordeaux pour se renforcer à l'international

En Anglais, Kedge signifie "ancre à jet". Drôle de nom pour une école de commerce. Directeur général d'Euromed Management, Bernard Belletante explique pourquoi la business school marseillaise et BEM, son homologue bordelaise, ont choisi ce nom qu'elles vont partager puisqu'elles ont choisi de fusionner, officiellement à partir de juillet 2013: "un grappin, on calcule les angles pour le lancer. Quand on le jette, on fait avancer le bateau." Images maritimes qui collent à un groupe très ambitieux. D'ici 3 ans, le nombre d'étudiants - 9000 aujourd'hui - devrait dépasser les 10 000. Deux nouveaux campus ouvriront, l'un en Europe (fin 2013), l'autre dans un pays émergent (fin 2014) comme le Brésil ou l'Inde. "En Chine", à Shanghai où Euromed Management est installée, l'objectif est de passer "de 500 à 1 000 étudiants en deux ans". Et dans 5 ans? 12 000 inscrits dont la moitié d'étrangers. Le budget passera alors de 90 à 150 millions d'euros. La part réservée à la recherche aura plus que doublé. Kedge sera dans le Top 15 des meilleures écoles européennes. C'est le but.

Atteindre, seuls, cet horizon était impossible, malgré les labels de qualité décernés par les trois principales agences de certification (1% des établissements seulement y ont droit).



Déjà présente à Marseille, Avignon, Toulon, Bastia, mais aussi Shanghai et Marrakech, Euromed Management va profiter de la fusion pour s'implanter sur de nouveaux continents. / PHOTO CYRIL SOLLIER

Les dirigeants de l'école installée à Luminy ont annoncé dès janvier dernier qu'ils s'unissaient à BEM pour affronter la mondialisation pédagogique galopante: "une alliance majeure pour changer de dimension". La fiancée ressemble étrangement au fiancé. Triple certification, proximité dans les multiples palmarès annuels des écoles de commerce, ancrage dans un territoire bien identifié: un mariage de raison, 50/50, qui préserve les intérêts marseillais. La chambre de com-

merce et d'industrie, actionnaire principal d'Euromed, attend du nouvel attelage qu'il "contribue à l'attractivité internationale de la ville". Le personnel est conservé, la présidence commune est laissée pendant quatre ans au Marseillais François Pierçon. Le point noir, c'est le départ programmé du siège social à Bordeaux dont Bernard Belletante minimise l'impact négatif. Pour les élèves, le changement s'annonce bénéfique: nouveaux diplômes à décrocher, comme ce MBA "vins et spiri-

teux", frais de scolarité maintenus à 8 000 euros par an. Sur-tout, "41% de la scolarité seront réalisés hors de France", grâce à un réseau de 300 entreprises partenaires. Sur la lancée, Kedge devrait englober une école d'ingénieurs. Des tractations sont en cours avec Toulouse pour grossir encore. L'étape suivante est dans les têtes: s'allier d'ici 5 à 7 ans à un groupe américain et un autre chinois pour devenir "le premier groupe de recherche mondial en sciences du management".

P.Mg.

Maranatha

le bonheur n'est pas dans le prêt bancaire

FONCIER

Grâce à des montages financiers astucieux, la PME achète des hôtels sans faire appel à des financements bancaires. Et ça marche fort !

Maranatha en hébreu, c'est l'esprit. L'état d'esprit d'Olivier Carvin ? "On essaye de mettre de l'humain mais nous n'avons rien inventé, glisse modestement le fondateur de cette entreprise marseillaise en croissance très rapide. Je m'aperçois que si on ne voit pas tout sous l'angle financier, qu'on met une certaine empathie dans les relations, et bien très souvent, ça fonctionne!".

Derrière la façade de verre d'un immeuble de la Valentine, cet expert-comptable développe un petit groupe à partir d'une idée plutôt lumineuse: se passer des banques pour acheter des hôtels, les rénover et les fai-

re prospérer. L'hôtellerie, Olivier Carvin y est entré il y a 12 ans, complètement par hasard. "J'avais un client qui dirigeait le Mercure du Centre Bourse. Il voulait racheter son hôtel mais Accor a fait une contre-offre et il s'est retrouvé au chômage. Il m'a proposé alors de s'associer ensemble pour reprendre trois hôtels à Montélimar, L'Isle-sur-la-Sorgue et Aubagne."

Six ans plus tard, Olivier Carvin rachète les parts de son associé et met le paquet pour reprendre en main la gestion des trois hôtels. Maranatha est créée en 2006. "J'ai décidé alors de faire de moins en moins d'expertise et de me consacrer à mes hôtels."

Olivier Carvin vend tout le patrimoine personnel qu'il a constitué dans l'immobilier. C'était, avant la crise, le

"L'hôtellerie, ça reste faire dormir des gens dans un lieu. Il s'agit juste de bien jouer sur le prix moyen et le taux d'occupation."

bon moment. "Et je me suis pris au jeu de l'hôtellerie, j'ai trouvé ce métier très intéressant". D'autant que notre expert-comptable de métier a quelque savoir-faire dans le montage financier. Il vend alors les hôtels à la découpe en cédant une ou plusieurs chambres à un investisseur qui se rémunère sur un loyer. Le fonds de commerce appartient toujours à Maranatha qui garde le bénéfice après loyer. A chaque directeur, donc, de bien gérer son établissement. Qui sont donc ces investisseurs qui permettent à Maranatha de se développer sans les banques ? "Des particuliers mis en relation par des conseillers en gestion de patrimoine, répond Olivier Carvin. Grâce au régime Bouvard, l'équivalent de la loi Scellier pour les hôtels, leurs revenus sont nets d'impôts." Un dispositif qui s'arrête néanmoins le 31 décembre. "Le ticket d'entrée, via un PEA, est à 100 000 euros avec une rentabilité nette de 6 à 8% par an. C'est un concept que nous avons créé, l'adjonction de l'expert-comptable fiscaliste avec l'hôtelier qu'il est devenu."

Maranatha en chiffres

La PME marseillaise ne construit jamais d'hôtels mais en rachète des existants. Le prix ? Jamais moins de 3 à 4 millions d'euros dans sa catégorie. En 2012, elle en a racheté quatre (dont l'ex-hôtel Yachting, rue Paradis à Marseille, devenu Kyriad), plus, une première, quatre d'un coup au tribunal de commerce (à Gap, Gémenos, Bourg-lès-Valence et Champigny-sur-Marne). Le groupe réalisera cette année 13 millions d'euros de chiffre d'affaires et 600 000 € de bénéfice. La société

emploie 300 salariés dans ses hôtels et au siège où travaillent une vingtaine de personnes, contre deux il y a trois ans... Le plus bel hôtel du groupe est le Moulin de Vernègues (100 chambres, une trentaine d'employés), au-dessus d'Aix, qui devrait être le premier à porter bientôt une enseigne Accor (MGallery). Olivier Carvin employait une quinzaine de personnes dans son cabinet d'expertise comptable mais il est en train de le vendre pour se consacrer à Maranatha. ■



THIBAUD TELLARD

Olivier Carvin, fondateur de Maranatha.

Maranatha compte désormais 19 hôtels, financés soit par ce système, soit par des fonds d'investissement comme 123 Venture, qui apporte l'argent globalement et se rémunère sur les loyers. La PME marseillaise s'est donc spécialisée dans la collecte de fonds pour acheter des hôtels qu'elle va ensuite gérer, son deuxième savoir-faire. En profitant d'économies d'échelle. *"Nous avons un directeur technique, commercial, d'exploitation commun pour le groupe."*

Le choix des enseignes, rémunérées par des royalties, est ensuite très variable, soit des grandes chaînes internationales comme Best Western, soit des chaînes françaises comme la coopérative Interhôtel, soit aucune marque tel le Marmotel, au pied des pistes de Pra-Loup, que Maranatha rouvre cette saison. *"Cet hôtel était fermé depuis dix ans"*, déplore Olivier Carvin, passionné de montagne.

En station, Maranatha continue à se développer avec deux projets, sous compromis de vente, à Serre-Chevalier (Le Grand Aigle) et Tignes. Mais l'axe de croissance reste, avec le triangle Montpellier/Marseille/Nice, d'abord Paris, où la société marseillaise a déjà acheté deux hôtels à Montmartre et a plusieurs projets. *"La valeur du foncier y est colossale, ce qui rassure les investisseurs"*, explique Olivier Carvin. En attendant, le chef d'entreprise reçoit dix mails par semaine lui proposant des affaires à racheter. *"Si le projet est bon, je suis capable de le signer tout de suite."* Partie de zéro, Maranatha réussit bien grâce à la bonne gestion de ses hôtels. *"Nous n'avons pas inventé la bombe atomique, rigole le patron. L'hôtellerie, ça reste faire dormir des gens dans un lieu. Il s'agit juste de bien jouer sur les deux curseurs, le prix moyen et le taux d'occupation."* ■

Thibaud Teillard

VI. – LE PORT

✓ **1.** Ce que le port attend de l'Etat

La Provence – 24.09.2012

✓ **2.** Où va le port de Marseille ?

Le Nouvel Observateur – Du 25 au 31.10.2012

✓ **3.** La Ville tend la main au port

La Provence – 03.12.2012

✓ **4.** Marseille pourrait devenir le grand port naturel de... Lyon

La Provence – 12.12.2012

Ce que le port attend de l'État

Le gouvernement a réaffirmé son soutien pour conforter son rôle économique et accélérer sa mutation

Par Jean-Luc CROZEL
jlcrozel@laprovence-presse.fr

Métropole. Le terme est sur toutes les lèvres, celles des élus, comme celles des représentants du monde économique et des chefs d'entreprise. Certes, les premiers sont moins unanimes que les seconds. Mais nul n'est en tout cas resté indifférent au relevé de conclusions sorti de l'Hôtel Matignon le 6 septembre. Mieux, la satisfaction s'est révélée unanime, lorsque dans l'esquisse d'une stratégie d'ensemble pour l'agglomération marseillaise, "l'accélération de la mutation du port de Marseille pour conforter son rôle économique" a rappelé l'engagement de l'État en faveur du développement portuaire. Trois projets ont ainsi été mentionnés : la réouverture de la forme 10 et le futur terminal de transport combiné de Mourepiane, "pour lesquels le port recherche le maximum de financements" précise Jean-Claude Terrier, le président du directoire du GPMM; l'amélioration de la desserte routière de Fos. Trois dossiers phares devenus autant de priorités.



La passe Nord, face à l'Estaque, doit être élargie afin de faciliter l'accès des bateaux de croisière.

/PHOTO NICOLAS VALLAURI

LA FORME 10

Les professionnels espèrent une mise en service au plus tard fin 2014

La forme de radoub n° 10, mise en service en 1972, est la plus grande d'Europe. Abandonnée après les chocs pétroliers, elle va redevenir un atout majeur pour le port. Celui-ci a en effet décidé de la remettre en état, puis d'en confier l'exploitation à un groupement composé de Chantier Naval de Marseille, Mariotti, San Giorgio del Porto (la maison mère des deux précédents) ainsi que de STX, le chantier naval de Saint-Nazaire. Objectif : permettre aux bateaux de croisière qui font escale à Marseille, de disposer d'un outil dans lequel seront effectués des travaux d'entretien. Les porte-conteneurs ainsi que les méthaniers qui assurent les approvisionnements en gaz naturel liquéfié à Fos, sont également ciblés.

Une convention d'exploitation a été signée le 26 juin dernier avec le groupement, puis validée par le conseil de surveillance du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM). À l'établissement portuaire, à présent, de prendre à sa charge le remplacement du "bateau-porte" de la forme 10, un sas étanche sans lequel il n'est pas possible de mettre les navires à sec. Le Chantier Naval de Marseille table sur une mise en service au plus tard à la fin de 2014.

Dans le même temps, le Grand Port Maritime souhaite élargir la passe Nord par laquelle les navires



Une vue de la forme 10. Sa réhabilitation est évaluée à 20 M€.

/PHOTO J.-L.C.

de croisière rejoignent la gare maritime du cap Janet. Leur taille augmentant jusqu'à atteindre les 300 mètres de longueur, il devient de plus en plus difficile de manœuvrer par temps de Mistral. Pour ces travaux de grande ampleur, une contribution financière de l'État sera nécessaire.

J.-L.C.

MIEUX CIRCULER

Le territoire de l'étang de Berre n'en peut plus des norias de poids lourds qui sont la conséquence de la forte concentration industrielle, ainsi que de l'activité portuaire. Un constat dressé depuis plusieurs années, qui ne va pas s'améliorant depuis que les nouveaux terminaux de Fos 2XL ont été mis en service.

D'où cette demande insistante des élus, que soient réalisés plusieurs aménagements, dont le contournement de Martigues et de Port-de-Bouc. Ce n'est pas tout : une desserte du Grand Port Maritime de Marseille via une liaison Salon-Miramas-Fos, est également souhaitée. Des projets qui deviennent urgents si l'on veut éviter qu'à court terme, l'essor de l'activité logistique qui va être renforcée de l'arrivée d'autres opérateurs, s'en trouve pénalisé. Et avec elle, la compétitivité du port de Marseille.

J.-L.C.

LE TERMINAL DE MOUREPIANE

Concentrer en un seul lieu les flux de conteneurs

Les bassins marseillais du port de commerce ne sont pas uniquement voués à accueillir des bateaux de croisière. Loin de rompre avec sa vocation industrielle, le Grand Port Maritime entend en effet y développer une activité fret à partir de lignes courtes tournées vers la Méditerranée. D'où le projet de se doter d'un terminal de transport combiné d'une superficie de 10 ha, adossé à l'actuel terminal conteneur de Mourepiane.

Au terme d'un appel à projets, la réalisation et la gestion de futur outil dont l'objectif est de développer et de fluidifier les trafics qui seront concentrés en un seul lieu, ont été confiées à un groupement composé de Projenor (filiale du Crédit Agricole), CMA Rail, T3M et Naviland Cargo. Depuis le 29 juin dernier, des négociations ont été ouvertes afin de finaliser le cadre du projet d'ici la fin de l'année 2012. L'ambition de cet outil est de réduire la part des "boîtes" acheminées par la route, soit 85 % actuellement. Le terminal récupérera aussi le trafic du centre de traitement du Canet, les terrains de ce dernier devant être récupérés par Euroméditerranée. Coût de l'opération : environ 60 M€.



Le terminal Med Europe, ex-Mourepiane.

/PHOTO N.V.

J.-L.C.

Le nouvel
Observateur

OÙ VA LE PORT DE MARSEILLE?

Avec





Souvenez-vous, c'était à l'automne 2010. Une grève monstre paralysait le port de Marseille. Les bateaux ne pouvaient pas décharger leurs marchandises, et les terminaux pétroliers étaient bloqués. La CGT des dockers et des agents portuaires avait entamé un nouveau bras de fer avec le gouvernement. Vent debout contre la réforme des retraites ! Ce mouvement s'inscrivait dans une décennie d'agitation sociale : il y eut la grève de 2005 contre des menaces de privatisation du port, celle de 2008 contre la réforme portuaire (*lire encadré p. IV*) et d'autres arrêts de travail sporadiques... A force d'élever la voix et de bloquer les marchandises, Marseille est devenu la forte tête des ports français, le mauvais élève à remettre sur le droit chemin. Car ces mouvements ont fini par entamer sa crédi-

Le bassin Mirabeau et son terminal à conteneurs, dans les bassins Est


bilité et son image. Malgré des jours de navigation supplémentaires, de nombreux armateurs s'en sont détourné au profit de ports d'Europe du Nord. Dans un rapport de février 2011 sur les ports français, la Cour des comptes dressait un constat sévère : à cette date, avec près de 90 millions de tonnes de marchandises qui y transitaient par an, le Grand Port maritime de Marseille (GPMM) pesait seulement le quart de celui de Rotterdam, la moitié de celui d'Anvers, et atteignait à peine 75% du trafic de celui de Hambourg !

Qu'en est-il, presque deux ans plus tard ? Il règne toujours une drôle d'atmosphère dans le port. Surtout dans les bassins Est, cette partie située dans le prolongement du Vieux-Port, derrière le quartier du Panier. Quais déserts, entrepôts délabrés : les lieux ne témoignent pas d'une activité

débordante. « *Un nouvel état d'esprit prend corps* », estime pourtant Jean-Claude Terrier, le directeur du port. Nommé en septembre 2008, il a tout de suite été confronté à la colère et aux coups de sang du personnel. Quelques semaines après son arrivée, son bureau a été envahi par un commando cagoulé, des coups de barre de fer assénés sur sa table de conférence. Mais l'homme veut croire à une ère nouvelle, et les tout derniers chiffres semblent lui donner raison. Les deux principales zones du port ont repris du poil de la bête. Malgré les apparences, l'activité s'est intensifiée dans les bassins Est. Depuis 2008, les bateaux sont chargés et/ou déchargés plus rapidement : on est passé de 14 à 23 conteneurs déplacés en une heure. Le taux de panne des portiques, machines qui permettent d'effectuer ces opéra-

DÉVELOPPEMENT

Les nouvelles cartes du port



En pleine transition à la suite de la réforme de 2008, le port de Marseille connaît un sursaut. Fragile, peut-être, mais encourageant

tions, est tombé, lui, en dessous de 5%. Même regain d'activité à Fos-sur-Mer, l'autre zone phare du port, située sur la commune du même nom, à une cinquantaine de kilomètres de Marseille. C'est par Fos que le gros du trafic transite, conteneurs comme hydrocarbures. Malgré la récession mondiale, au premier semestre 2012, il a progressé de 14% – dans le même temps, celui du port de Barcelone, le concurrent le plus direct de Marseille en Méditerranée, a baissé de 20%. « La fiabilité du port de Marseille et sa productivité ont clairement augmenté ces deux dernières années », confirme Patrick Daher, le président du Conseil de surveillance du GPMM.

Accusée de tous les maux, la redoutable CGT aurait-elle rendu les armes ? Pas vraiment (lire p. VI-VII). Mais syndicats, patronat et

Le port de Marseille, qui devrait être la porte d'entrée de l'Europe, reste encore sous-utilisé.

direction du port ont mis de l'eau dans leur vin. Le port de Marseille vogue sur des eaux plus calmes. Eric Ammar, PDG de l'entreprise textile Gilclaude et représentant des jeunes entrepreneurs de la ville, incarne la recherche d'apaisement. En 2008, il a pris part aux affrontements et participé aux opérations symboliques pour faire sortir du port des conteneurs bloqués. « Nous avons eu longtemps, à Marseille, une capacité assez incroyable à nous entre-déchirer », explique-t-il. Aujourd'hui, heureusement, nous sommes en train de sortir de cette culture du conflit permanent. » Jean-Claude Terrier se veut encore plus optimiste : « Le port a longtemps été subi ; aujourd'hui, il est désiré. »

Aurait-il enfin pris conscience de ses atouts, et Marseille, de son statut de grande ville portuaire d'Europe

– le port génère tout de même 40 000 emplois ? Sa position géographique, en plein cœur de la Méditerranée, est un véritable atout. « Marseille est la plaque tournante du transport de passagers en direction du Maghreb, et, depuis récemment, des croisières », confirme Marc Reverchon, directeur général de la Compagnie méridionale maritime et président du Conseil de développement de Marseille-Fos. Tous les ans, deux millions de personnes embarquent depuis les bassins Est à destination de la Corse et du Maghreb, et des croisiéristes toujours plus nombreux (lire p. X).

« Le port conserve aussi un fort potentiel dans le trafic Ro-Ro, le transport des véhicules, précise Jean-Claude Terrier. Et la réparation navale est en voie de renaissance. » Les coques des yachts de milliardaires viennent se ●●●

La réforme, mode d'emploi

Son vote a suscité bien des mécontentements, mais la réforme portuaire de 2008 a fini par entrer en œuvre. Censée redynamiser les ports français, en perte de vitesse par rapport à leurs concurrents étrangers, elle a transféré à des entreprises privées la gestion des outillages de manutention. Le statut du personnel s'en est trouvé modifié : alors qu'il bénéficiait d'un statut semi-public, il est devenu salarié de ces entreprises. La réforme a par ailleurs donné naissance à deux nouvelles instances de gouvernance : un conseil de surveillance et un conseil de développement. Le premier, présidé à Marseille par Patrick Daher, délibère sur la stratégie du port ; le second, dirigé par Marc Reverchon, le directeur général de la Méridionale, associe à cette stratégie les représentants des salariés, les collectivités locales et des personnalités d'horizons divers impliquées dans l'activité portuaire. *B. B.*

●●● faire caréner dans les sept cales sèches du bassin de Radoub à Saint-Cassien. Quant à la forme 10, elle pourra bientôt accueillir les super-paquebots de croisière (*lire encadré p. VII*). Le port de Marseille a aussi la chance d'avoir de l'espace. Les réserves foncières de Fos, qui sont loin d'être entièrement occupées, couvrent un territoire comparable à Paris intra-muros.

Le filon du pétrole

Et si Marseille était le 3^e plus grand port du monde ? Un rêve ? Non, une réalité dans le pétrole ! A raison de 59,5 tonnes traitées chaque année, les terminaux de Fos et de Lavéra jouent des coudes avec Rotterdam et Houston. Et, avec plus de 3 000 escales par an, c'est toute l'Europe qui se trouve approvisionnée via la cité phocéenne. Mais une question se pose : les restructurations que connaît l'industrie du raffinage nuiront-elle à la position de Fos ? *B. B.*

Après des années de désamour, le port et la ville se redécouvrent enfin grâce à la réhabilitation de la Joliette, lancée dans le cadre d'Euroméditerranée. C'est le plus vaste chantier de rénovation d'Europe : 7 milliards d'euros d'investissement, 480 hectares, 15 000 logements, des hôtels, des bibliothèques, un collège et un parc. Le centre de la ville se déplace du Vieux-Port, où il était à l'étroit, vers l'Ouest, le long des bassins Est. Hier en déshérence, ces quartiers refaits de fond en comble sont le Marseille du XXI^e siècle. Jamais depuis le XIX^e siècle, la ville n'avait entrepris un tel effort. Le symbole de cette modernisation est la tour CMA CGM (*lire encadré p. IX*), véritable prouesse technique signée Zaha Hadid, l'une des stars de l'architecture.

Reste un problème de taille : celui du sous-équipement du port. Une question soulevée de longue date par la CGT, rejointe, ironie du sort, par la Cour des comptes. Dans son rapport de 2011, elle aussi estime que le port manque d'outillage. Il n'y a pas à Fos de portiques assez hauts pour décharger les derniers-

EN CHIFFRES

- **Trafic global :** 88 M de t (+3% en 1 an), dont :
- **Pétrole brut :** 36 M de t (1^{er} port français)
- **Produits pétroliers raffinés :** 18,4 M de t (1^{er} port français)
- **Produits métallurgiques :** 22 M de t (1^{er} port français)
- **Passagers :** 2,33 M (+13% en 1 an) dont 809 300 croisiéristes
- **Effectif :** 1 048 personnes

(Sources : données 2011 issues du GPMM et du ministère de l'Écologie et du Développement durable.)

nés des porte-conteneurs géants. Le port est par ailleurs mal desservi. Les accès routiers aux bassins Est forment un bricolage, une addition de routes tracées sans plan d'ensemble. Les dessertes ferroviaires, elles, sont insuffisantes. Or, comme l'écrit la Cour des comptes, « l'une des grandes forces des principaux concurrents de Marseille, en particulier des ports nord-européens, de Barcelone ou encore de Gênes, est de disposer de connexions étroites et multiples (commerciales, ferroviaires, routières, fluviales, etc.) avec un arrière-pays économiquement puissant et dynamique. Pour les grands ports européens, la bataille économique se livre désormais entre des "systèmes intégrés" et elle se gagne autant à terre que sur mer. » Des investissements sont cependant prévus. « Le port va investir 70 à 80 millions par an dans les années qui viennent, et il faut compter sur un effet de levier : ces opérations vont faire venir des financements privés », estime Patrick Daher. Il est ainsi question d'un nouveau terminal gazier à Fos, en coopération avec EDF et GDF. Mais un obstacle demeure : Marseille n'a pas le statut de métropole. Les élus de la cité phocéenne et de Fos-sur-Mer travaillent chacun de leur côté. Ce manque de concertation se traduit par des déficiences parfois très concrètes sur le terrain : il n'y a, par exemple, pas de transports en commun reliant Marseille à Fos. La bataille du port n'est donc pas encore gagnée.

BRUNO BIROLI

(*) Source : GPMM.

francebleuprovence.fr

235 000 auditeurs quotidiens* et vous ?

103.6 Marseille vu d'ici

france bleu provence

SYNDICATS

Le ticket choc

Les secrétaires généraux de la CGT des dockers et de la CGT des agents portuaires, Ludovic Lomini et Pascal Galéoté, dressent un premier bilan de la réforme de 2008

Ludovic Lomini, le combatif

Dans son bureau de la Maison des Dockers, trône un buste de Lénine. Et, sur les murs, une affiche du Congrès des dockers de 1902 rappelle les combats passés de la profession. Le secrétaire général de la CGT des dockers des bassins Est, Ludovic Lomini, vient de prendre ses fonctions, succédant à Daniel Manca. Il a bataillé contre la réforme de 2008, puis participé au dur combat social de l'hiver 2010-2011. Rencontre avec un homme soucieux de l'avenir du port. Réactions à chaud sur quelques thèmes phare.

La réforme de 2008

« Adoptée sous la pression des armateurs et du gouvernement, elle montre aujourd'hui ses limites. La manutention est passée dans le privé, et les employeurs font ce qu'ils veulent. Mais les navires ne sont pas au rendez-vous, et les promesses concernant l'emploi ne sont pas tenues. »

Les bassins Est

« Nous sommes prêts à faire notre part pour maintenir l'activité dans ces bassins, mais ils souffrent d'un manque d'infrastructures. Et si l'Etat et les employeurs ne font pas eux aussi un effort, on n'arrivera à rien ! »

Pascal Galéoté,
secrétaire général
de la CGT des agents
du GPMM

Ludovic Lomini,
secrétaire général
de la CGT
des dockers
des bassins Est



L'idée n'est pourtant pas de faire de Marseille une ville balnéaire, et de transformer le port en marina ! »

Les dockers

« Un jour, on attaque les marins, un autre jour, ce sont les dockers... C'est toujours le personnel qui est tenu responsable des difficultés économiques du port, jamais les employeurs. On dit que les dockers sont des privilégiés, mais nous sommes comme les autres ouvriers, victimes de la mondialisation. En 2001, nous étions presque 1000, aujourd'hui, nous ne sommes plus que 410. »

Le trafic avec le Maghreb

« On ne capte que 10% du trafic potentiel avec cette zone géographique. Les efforts pour développer les échanges avec les pays du Maghreb doivent donc constituer une priorité. »

La croisière

« Marseille est une ville portuaire. Certaines personnes ont l'ambition d'y développer la croisière, alors qu'elle ne crée pas d'emplois, sauf précaires. Le syndicat est parvenu à la création d'emplois de dockers dans cette activité (environ 700 journées annuelles). Mais il a fallu batailler pour obtenir ce résultat, et cela ne compense pas les pertes d'effectifs. Cette activité occupe de plus en plus les espaces industriels, au détriment du trafic fret. »

Propos recueillis par BRUNO BIROLI





La forme 10 remise à flot

C'est l'un des grands espoirs des bassins Est. Après des années d'abandon, la forme de radoub 10, qui a été rachetée par le groupement Chantier Naval de Marseille, filiale du génois San Giorgio del Porto, associé à STX France, devrait reprendre du service en 2014. A sa création, dans les années 1970, cette cale sèche géante (465 m de long, 85 de large et 17 de profondeur), la plus grande d'Europe, servait à la réparation des superpétroliers. Elle a sombré avec eux, quand l'apaisement des tensions au Moyen-Orient a rendu ces immenses tankers inutiles. Quarante ans plus tard, c'est le boom du marché de la croisière (lire p. X) qui pourrait permettre de relancer son activité. « En cas d'avarie ou de problème technique, les paquebots n'ont d'autre choix, aujourd'hui, que retourner dans les chantiers navals qui les ont fabriqués, explique Jean-Claude Terrier, directeur général du Grand Port maritime de Marseille (GPMM). C'est une perte de temps considérable pour les armateurs. » Les paquebots sont aussi contraints d'être carénés à date régulière pour nettoyer leurs coques, et ces arrêts techniques sont l'occasion de multiples opérations de maintenance. Même si elles durent rarement plus de dix jours, ces interventions génèrent plusieurs dizaines de millions d'euros de chiffre d'affaires. Seul hic : la forme 10 nécessite des investissements pour redevenir opérationnelle. Il faudrait notamment étanchéfier le bateau-porte qui sert d'écluse. Coût des travaux : environ 12 millions d'euros. Or les nouveaux propriétaires se font tirer l'oreille pour mettre la main à la poche. Les croisiéristes, dont les « megaships » seraient les premiers bénéficiaires de cette renaissance, seront-ils sollicités ? Le sujet fait débat. B. B.

La forme de radoub 10 dans le port de Marseille



Pascal Galéoté, l'inflexible

Le secrétaire général de la CGT des agents du GPMM (Grand Port maritime de Marseille) représente environ 1000 personnes. Révélé au grand public par la grève de l'hiver 2010-2011, il répond à ses détracteurs.

Le Nouvel Observateur La réforme de 2008 marque-t-elle, selon vous, un progrès ?

Pascal Galéoté La réforme a consisté à transférer au privé l'outillage, les grues, les portiques, elle n'a rien amélioré. Au contraire : elle a fragilisé les petites entreprises de manutention en renforçant les grandes. Et, en termes de trafic, elle n'a pas tenu ses promesses. Ses promoteurs garantissaient que le port repasserait au-dessus de la barre du million de conteneurs (comme en 2007, *ndlr*). Quatre ans plus tard, ce n'est toujours pas le cas ! En 2011, 945000 conteneurs seulement ont transité par Marseille. On s'aperçoit donc aujourd'hui que la question du statut du personnel n'était pas le problème central.

Quelles sont, pour la CGT, les causes du déclin du port ?

Des années de sous-investissements ! Hambourg a dépensé 5 milliards d'euros en dix ans pour son port, Marseille, dix fois moins en trente ans. Prenons la question des accès : le port n'est relié que par une voie ferrée. Or le rail est

indispensable pour faire circuler rapidement les conteneurs ou les véhicules. Le port de Barcelone, lui, a cinq embranchements de chemin de fer. Les marchandises destinées à Lyon devraient passer par Marseille. Mais, par manque de connections avec l'arrière-pays, elles arrivent à Lyon via Anvers. Il sera très difficile de renverser la tendance, car la chaîne logistique est telle, aujourd'hui, qu'il est toujours plus facile pour les transitaires de passer par la mer du Nord plutôt que par Marseille.

Que répondez-vous à ceux qui accusent les syndicats CGT d'être les principaux responsables de ce déclin ?

On s'est régalés à stigmatiser des catégories professionnelles pour masquer le manque d'infrastructures. Pendant trente ans, la gestion du port a découlé d'une petite popote interne. Il n'y a jamais eu ni la volonté ni l'argent pour faire de Marseille un grand port. Ce n'est pas propre à Marseille : il n'y a pas de politique portuaire globale en France. Le Medef se contente de rendre la CGT responsable de tous les maux, ce qui lui évite de s'interroger sur l'absence de démarche constructive chez ses membres, comme prospecter les débouchés commerciaux naturels du port vers le Maghreb. Le Havre a su le faire et devenir la porte d'entrée de Paris. Pas Marseille.

Propos recueillis par B. B.

MÉTIER DU PORT

Des hommes à la mer

Ils voguent sur des pilotines ou des porte-conteneurs de 300 mètres de long. Rencontre avec des passionnés de navigation

Rémi Lesto

Profession pilote

Propreté, simplicité et confort : les locaux du syndicat professionnel des pilotes de Marseille, situés sur le Vieux-Port, ont tout d'une timonerie. Syndicat doit s'entendre ici au sens originel du terme : non pas comme un regroupement défendant les intérêts d'une catégorie, mais en tant qu'organisation professionnelle. Une survivance des guildes et confréries du Moyen Âge. Les pilotes poussent le culte de leur spécificité jusqu'à offrir le café dans des tasses frappées au nom de l'organisation. Ils sont cinquante, et forment une sorte d'aristocratie portuaire. « C'est le plus vieux métier de Marseille », souligne l'un d'entre eux, Rémi Lesto.

Colbert, le premier, a réglementé cette profession dès le XVII^e siècle, mais son statut juridique date de Napoléon I^{er}. Comme les notaires, les huissiers et les commissaires-priseurs, les pilotes du port sont, depuis 1807, des officiers ministériels. « Nous sommes le bras armé de la capitainerie », poursuit Rémi Lesto. Le représentant de l'Etat en mer. » Leurs tâches ? Régulation et sur-



RÉMI LESTO
Il est l'un des cinquante pilotes du port. Regroupés en un syndicat façon guilde du Moyen Âge, ces hommes forment une aristocratie des mers méconnue.



veillance. Ils guident les navires dans le port, empêchent son accès aux bateaux suspects ou dangereux, et luttent aussi contre le dégazage en sanctionnant les embarcations qui s'y risquent. Le syndicat fonctionne comme une coopérative ouvrière. La rémunération des pilotes provient des droits qu'acquittent les navires – les tarifs sont négociés chaque année avec les principaux intéressés. Les pilotes ne touchent pas directement cet argent : celui-ci est versé dans une caisse, puis réparti de façon égalitaire, une fois les frais de fonctionnement déduits. Chaque pilote possède ainsi 1/50^e des actifs du syndicat, qu'il revend à son successeur quand il part à la retraite. Il touche alors environ 300 000 euros.

Attention : ne devient pas pilote qui veut ! Il faut passer, avant 35 ans, un concours de l'Administration des affaires maritimes et, pour cela, être titulaire d'un brevet de capitaine de la marine marchande et avoir soixante-douze mois de navigation effective à son actif. Le niveau est élevé : le candidat doit, par exemple, connaître comme sa poche les fonds, de Saint-Tropez aux Saintes-Maries-de-la-Mer. Pour les heureux reçus,

c'est le début d'un long apprentissage. Le novice seconde un pilote pendant sept à huit mois, puis commence à manœuvrer de petits vaisseaux avant de passer à des unités plus grosses. Il est au sommet de son art après dix années d'expérience, capable d'œuvrer aussi bien sur un bananier que sur un monstre de croisière. La pilotine est l'un des bateaux que les pilotes du port de Marseille conduisent le plus souvent. « C'est un 4x4 des mers, capable de sortir par tous les temps », précise Rémi Lesto. Cette petite embarcation surpuissante est « blindée comme un char d'assaut » pour pouvoir se mettre à couple sans dommage contre la muraille d'acier d'un grand navire quand la mer est démontée. Le syndicat, possédant son propre chantier naval, fabrique lui-même ses pilotines. Les pilotes travaillent une semaine sur deux. Pendant leur tour de service, ils vivent dans la station de pilotage, prêts à bondir dans une pilotine à n'importe quelle heure. Il s'écoule parfois moins d'une demi-heure entre deux départs en mer. En moyenne, un pilote effectue chaque jour cinq atterrissages – un terme marin qu'a repris l'aéronautique.

Le pilotage automatisé pourrait-il menacer la profession ? « Pas de risque ! » estime Rémi Lesto. La taille toujours plus démesurée des navires joue en sa faveur. « Rendez-vous compte, explique-t-il. Un pétrolier, c'est comme un camion de 30 tonnes avec un moteur de Solex. Un minéralier de 300 mètres de long équivaut à 20 000 bus à la queue leu leu, mais dont seulement dix auraient un moteur. » D'où une force d'inertie terrible, qui rend l'entrée et la sortie d'un port très délicates. Ajoutez les poussées du vent sur les superstructures et l'effet des courants, et un pilote chevronné se révèle indispensable aux côtés du commandant. Le système du syndicat, peu ou prou identique dans tous les ports français, est pourtant dans la ligne de mire de l'Union européenne. Elle y voit une entrave à la libre concurrence. La fonction de sécurité de ces organisations suffira-t-elle, sur le long terme, à protéger leur statut ?

BRUNO BIROLI

(*) 1, rue Henri-Tasso, 13002.



Le pilote approche en pilotine les cargos, puis embarque à bord (ci-dessous) pour aider aux manœuvres dans le port



Rodolphe Mouchotte

Le briscard des océans

Il est seul maître à bord d'un géant des mers. Le commandant Rodolphe Mouchotte, 46 ans, dirige depuis 2006 le *CMA CGM Medea*, un porte-conteneurs nouvelle génération – son bâton de maréchal. A son bord, pas moins de 9 400 conteneurs de vingt pieds chacun ! De sa passerelle, le paysage de Fos se dessine : un complexe industriel et des herbes

RODOLPHE MOUCHOTTE

Les tours du monde, il connaît. C'est même son quotidien depuis vingt ans qu'il veille à mener à bon port des cargaisons entières de conteneurs.

Le *Medea*, dirigé par le commandant Mouchotte

folles, au-dessus desquelles planent des goélands criards.

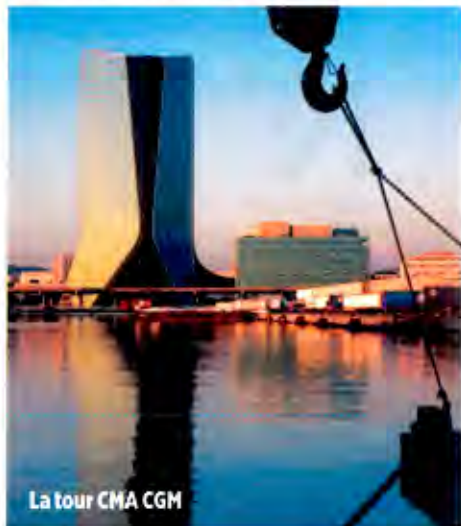
« C'est l'amour de la mer et l'attrait des voyages qui m'ont conduit à choisir ce métier », explique ce natif de Bois-Colombes (92) qui a débuté en naviguant le long des côtes d'Afrique. Sous sa houlette, un équipage somme toute restreint : 25 à 30 hommes, selon le nombre de jeunes officiers en formation. Les marins sont roumains ; les officiers, français. En vingt ans de carrière, le commandant Mouchotte a vu la navigation changer. Il est loin, le temps du cabotage incertain, quand les bateaux allaient d'un port à l'autre au gré des cargaisons qu'ils trouvaient. Aujourd'hui, on tend à toujours plus de régularité. « Une rotation entre l'Europe et la Chine, par exemple, est censée durer soixante-dix-sept jours », précise Mouchotte entre deux appels qui font grésiller son talkie-walkie. C'est à Fos que les bateaux s'arrêtent le plus longtemps – deux jours. Normal, le port n'a que deux portiques assez hauts pour décharger les grands vaisseaux.

Ceux-ci n'ont cessé de grandir. En quinze ans, la longueur des porte-conteneurs est passée de 250 à 350 mètres, voire 400. La timonerie est désormais à une hauteur vertigineuse, l'équivalent d'un immeuble de dix étages. « Les effets de mécanique sur la coque sont proportionnels à la taille du navire, raconte le commandant. Plus on est haut, moins on a de contact avec la mer, et plus la perception des éléments comme la hauteur de la houle devient délicate. Il faut tenir compte de cette donnée si on ne veut pas endommager le bateau. »

Derniers préparatifs, ce jour-là, avant le grand départ. Direction Busan, en Corée du Sud. La cambuse se remplit de dizaines de boîtes de lait UHT, de salades en conserve, de

Plus belle la tour

Inaugurée en 2011, elle symbolise à elle seule la restructuration du port. Toute vitrée, haute de 147 m, la tour de la CMA CGM (Compagnie maritime d'affrètement et Compagnie générale maritime), première compagnie française de porte-conteneurs, domine le nouveau quartier d'affaires Euroméditerranée dont elle est la première grande réalisation. Conçu par la « starchitecte » Zaha Hadid, cet édifice, qui abrite le siège social de l'entreprise, fait souffler un vent de modernité sur le patrimoine architectural de la ville. Une certaine douceur émane aussi de ses courbes. La tour s'impose comme le phare de la cité phocéenne. B. B.



La tour CMA CGM

Voyager au long cours

Chaque navire a ce qu'on appelle une cabine de l'armateur. Elle est réservée au propriétaire, le jour où il veut prendre le large, mais reste le plus souvent inoccupée. De plus en plus d'armateurs cherchent à rentabiliser cet espace, et l'ouvrent aux passagers. Une occasion de renouer avec les voyages au long cours d'antan, sur des paquebots qui prenaient leur temps. Le confort, en général, est simple, la pièce, spacieuse, et l'on partage les repas avec les officiers. La compagnie de transport maritime CMA CGM propose plusieurs formules (compter environ 100 euros par jour à bord) qui vont du saut de puce d'un port méditerranéen à l'autre, au tour du monde... en forcément 80 jours ! B. B. Plus d'infos auprès de Marie-Paule Aubert au 04-88-66-65-01 ou ho.maubert@cma-cgm.com

paquets de farine. La douane monte à bord inspecter les réserves de cigarettes et d'alcool. Le commandant Mouchotte, lui, ne se sépare jamais de l'intégrale de Joseph Conrad, qui accompagne ses voyages et donne du relief à son temps libre. Seule l'évocation de la piraterie vient troubler notre homme. Elle sévit au passage de la corne de l'Afrique. Pas de garde armée à bord du *Medea*, le navire compte sur sa vitesse pour distancer un éventuel assaillant. Mais « le stress monte à l'approche de cette zone, admet Mouchotte. J'ai la hantise de l'avarie qui immobiliserait le bateau. » B. B.

La croisière a le vent en poupe

En renforçant ses infrastructures destinées aux grands paquebots, le port a misé avec succès sur le marché touristique



Ni la crise ni le naufrage du *Costa Concordia* n'ont inversé la tendance. En 2012, le port de Marseille aura accueilli 930 000 passagers de croisière, confirmant une croissance continue à deux chiffres (+14% de 2011 à 2012). « Nous devrions dépasser l'an prochain le seuil du million de croisiéristes, si bien qu'on aura doublé notre activité entre 2005 et 2013 », se réjouit Jacques Truau, président du Club de la croisière Marseille-Provence. Difficile aujourd'hui d'imaginer qu'en 1995, les quais marseillais accueilleraient seulement 18 000 amateurs de croisière. « Le port a alors pris conscience du potentiel de ce marché sur le bassin méditerranéen », indique Jacques Truau. De plus, ce créneau collait à l'objectif de la municipalité de faire du tourisme un moteur économique. »

Signe que la croisière a conquis ici ses lettres de noblesse, la ville accueillera fin novembre le très couru salon international Seatrade Med. Car Marseille offre aux croisiéristes une belle palette d'excursions, la Ville Mère rivalisant avec le pays d'Aix, la Camargue, le Luberon et la Sainte-Victoire, à moins d'une heure de route. Mais le port a surtout des atouts naturels pour jouer dans la cour des grands, où

En 2013, le seuil du million de croisiéristes devrait être atteint dans le port de Marseille.

Gérard Depardieu, patron du paquebot *MSC Divina*, inauguré en mai dernier



Barcelone, Gênes et Civitavecchia (Rome) constituent ses principaux concurrents européens. Des bassins profonds lui permettent d'accueillir des paquebots de plus de 350 mètres de long. « Le développement de la croisière se fait sur ce segment des grands villages flottants, qui permet des économies d'échelle importantes et des prix plus agressifs », relève Georges Azouze, président de Costa Croisières France et de l'Association française des compagnies de croisière (AFCC). Et le port de Marseille peut accueillir en simultané cinq de ces navires de plus de 3 000 passagers.

Un partenariat public-privé a en effet permis d'inaugurer en 2008 un terminal moderne de 6 200 m² destiné aux grands paquebots, le Marseille Provence Cruise Terminal (MPCT), exploité par le trio MSC Croisières, Costa Croisières et Louis Cruise Line. Une autre gare va voir le jour l'été prochain dans l'ancien hangar de fruits et légumes n°24, avec 2 000 places de parking surveillées. Autant d'infrastructures essentielles pour viser le marché des « têtes de ligne » qui voient embarquer et débarquer les passagers depuis Marseille, contrairement à celui des simples escales. « Ces structures de pointe renforcent le port sur le mar-

ché de la croisière », souligne Erminio Eschena, directeur général de MSC Croisières France. Surtout qu'il bénéficie, avec le TGV et l'aéroport de Marignane, d'atouts formidables pour acheminer les passagers. »

A ce titre, le développement international de l'aéroport représente un enjeu fort pour élargir la clientèle des « têtes de ligne ». « Ce marché rapporte bien plus à l'économie locale », explique Jacques Truau. Un passager en escale dépense environ 60 euros, quand le panier moyen monte à 200 euros pour un croisiériste de « tête de ligne ». « De façon générale, le Club de la croisière estime, pour 2011, à 110 millions d'euros les retombées économiques de ce secteur pour la ville. Malgré tout, l'engouement populaire ne suit pas. Le baptême en mai dernier du *MSC Divina* n'a pas mobilisé les foules, et très peu les plaisanciers, en dépit de la présence à bord de Sophia Loren et Gérard Depardieu. Du côté des commerçants, des marges de progression restent à gagner sur les escales. « Sur 100 personnes accostant à Marseille, une vingtaine seulement vient visiter le centre-ville », affirme Laurent Carratu, président de Terre de Commerces. Outre l'ouverture dominicale, nous travaillons à améliorer l'accueil et la présentation des produits. »

Avec cinq postes à quai pour les grands navires, Marseille a la capacité d'accueillir 1,5 million de croisiéristes. « Nous atteindrons cet objectif à l'horizon 2015 », assure Jacques Truau. Le port aura alors rénové sa forme de radoub 10, dédiée en priorité à la réparation de bateaux de croisière (lire encadré p. VII), et élargi son entrée nord afin d'en permettre l'accès, quelles que soient les conditions climatiques. Même le mistral ne pourra plus empêcher ces géants des mers de venir jeter l'ancre dans la cité phocéenne.

CAROLINE DELABROY

La Ville tend la main au port



Faire en sorte que le port de commerce et la ville se parlent pour impulser un développement concerté. Cette ambition, longtemps affichée mais jamais suivie d'effets du temps où l'établissement public portuaire se nommait Port autonome, devrait trouver un épilogue favorable le 10 décembre. C'est en effet ce jour que le premier adjoint Roland Blum, présentera au conseil municipal la charte ville-port que le conseil de surveillance du Grand port maritime de Marseille (GPMM), a pour sa part signée en septembre dernier. Le document, qui a pour socle un rapport du médiateur Yves Cousquer (voir ci-après), tient en cinq articles. Le premier pose un constat: les bassins de Marseille, souvent perçus tel "un corps étranger par certains des édiles" et malmenés par les conflits sociaux, se sont affaiblis. Mais la réforme portuaire se concrétisant et le projet Euroméditerranée se poursuivant, une opportunité se présente d'inverser la tendance en préservant "une vocation industrielle". Mais pour cela, Port et Ville ne peuvent plus évoluer sans rien voir de l'autre. D'où le projet ville-port qui précise des objectifs de développement et propose "une vision d'avenir partagée". Des mots qui traduisent une nécessité de se parler, de coopérer, sur laquelle la Communauté urbaine et le Conseil général des Bouches-du-Rhône auront également à se prononcer. Ainsi que d'autres collectivités.

Bref, chacun "à sa place et dans ses prérogatives", est appelé "à contribuer dans un esprit de réalisation collective", à de grands chantiers. Pour cela, le rapport Cousquer propose donc une méthode. Ce faisant, le projet d'une charte, longuement négocié entre les parties prenantes, est un enjeu majeur. Pour le GPMM qui veut rompre avec l'image d'un port vide en créant de l'activité et des emplois. Pour la ville qui construit son nouveau visage et pour qui le port reste un poumon économique.

Jean-Luc CROZEL

Marseille doit redevenir une ville maritime. Un territoire où coexistent le port et la cité, avec même, "des porosités urbaines et fonctionnelles entre les deux". Bref, faire en sorte qu'il n'y ait plus de grilles partout, mais que les Marseillais puissent voir leur port et que celui-ci puisse apporter des richesses à sa ville.

Cet objectif appelé à devenir réalité, repose sur trois séquences. Au sud, là où sont les Docks, le Silo et les futures Terrasses du port, "la vitrine du rayonnement portuaire urbain". Au centre, c'est-à-dire en remontant de la Joliette au-delà de la tour CMA CGM, "le port industriel tourné vers la Méditerranée". Là sera le cœur du trafic marchandises. C'est aussi là, en allant vers le nord, que renait la réparation navale, portée par les escales des grands navires de croisière (voir ci-dessous).

Au nord enfin, au-delà de la forme 10 et face à l'Estaque, la plaisance et le tourisme. Tels sont, dans les grandes lignes, les ingrédients que ce que le rapport Cousquer a nommé "un processus de renouveau".

TERMINAUX PASSAGERS

Actuellement, les départs pour la Corse se font près de la Joliette et au Cap Janet. Il en va de même pour le trafic passager sur le Maghreb. Une répartition certes imposée par les chantiers en cours, mais aussi et surtout par l'augmentation de la taille des navires. Une tendance appelée à se renforcer et que connaît déjà le monde de la croisière. Pour la Corse, où le renouvellement de la flotte de la SNCM est envisagé, le rapport Cousquer évoque des postes à quais d'une capacité supérieure à 200 mètres. Ce que ne permettent pas aujourd'hui les bassins d'Arenc. D'où la préconisation, entre 2014 et 2016, d'accentuer les reports sur le Cap Ja-

net, par ailleurs plus facile à sécuriser pour le trafic international. Cela nécessitera aussi d'améliorer les dessertes et les modes de transport. Vaste chantier.

UNE VITRINE VILLE-PORT

Entre le terre-plein du môle J4, où le Mucem achève sa construction, et Arenc, où s'élève la tour CMA CGM et où doit sortir de terre le projet Quai d'Arenc du groupe Constructa, sont appelés à se bâtir de nouveaux espaces publics. C'est donc là que les porosités vont s'étoffer et que le nouveau visage de la ville-port va forcer ses traits. Place de la Joliette étendue, démolition de l'actuel siège social du GPMM, réouverture au public d'une partie de la digue du large rendue accessible par navettes, espaces plus verdoyants: tout est à faire.

ESPACES LOGISTIQUES

Espace dédié à la Méditerranée, les bassins Est ont besoin d'une assise logistique. La ville aussi, d'ailleurs, qui a besoin d'approvisionner ses commerces. D'où la recommandation du rapport Cousquer de consacrer des hectares supplémentaires à cette activité. Au cœur de ce pôle, le projet d'un terminal de transport combiné à Mourepiane. Le groupement chargé de l'exploiter a été retenu et sa réalisation libérera les espaces du Canet, lesquels intégreront Euroméditerranée. Le projet qui est en cours de finalisation, permettra aussi de concentrer en un seul lieu des flux de conteneurs et de faire en sorte qu'ils soient acheminés par rail, plutôt que par la route, comme c'est essentiellement le cas actuellement.

CHANGER LE NORD

Le rapport Cousquer évoque pour ce territoire

au pied de la chaîne de la Nerthe, l'éclosion d'un pôle d'attraction pour la plaisance et le tourisme. Requalification des eaux de l'Estaque, maison de la mer, extension des plages de Corbières, centre aquatique: des opérations de désenclavement vont aussi être nécessaires.

Pour tous ces projets, il reste à arrêter les traits définitifs et surtout les financements qui parfois devront être partagés. Ainsi le suppose la charte ville-port.

J.-L.C.

Et la métropole ?

Au terme de la réunion des ministres sur l'agglomération marseillaise qui s'est tenue le 6 septembre à Matignon, la décision de régler la question institutionnelle de la métropole a fait mention d'un renforcement du rôle de l'État, afin d'accélérer la mutation du port de Marseille et conforter son rôle économique.

"Cela montre que le Grand Port Maritime, dont la fonction première est d'être un aménageur, exerce un rôle métropolitain. Si demain la métropole se met en place, cela ne fera, à mon sens, que fluidifier davantage encore les relations entre les collectivités", estime Yves Cousquer.

Le point de vue est partagé par Marc Reverchon. Le Conseil de développement du GPMM qu'il préside (il s'agit d'une instance de concertation qui rassemble les acteurs qui interviennent dans la vie du port) a en effet débattu de la charte. "Tout le monde a convenu que la nécessité d'un développement concerté avec la Ville était nécessaire. Je pense que le projet de métropole ne fera qu'amplifier la démarche. D'autant que personne ne conteste les compétences du GPMM".

J.-L.C.

ÉLARGIR LA PASSE NORD

La digue du large rallongée d'environ 60 mètres

Élargir l'entrée nord du port de Marseille. Le dossier, qui figure dans le rapport Cousquer et est justifié par la taille croissante des navires de croisière, a été évoqué lors du salon Seatrade Med. Le port qui attire les géants des mers et voudrait accueillir plus de 1,5 million de passagers en 2015, doit aussi se prémunir contre le Mistral qui chaque année, rend nécessaire la suppression d'une dizaine d'escales. Au-delà de 50 km/h, le vent rend en effet difficile l'entrée dans le port.

Ce n'est pas tout. La remise en état de la forme de radoub n°10, la plus grande du sud de l'Europe, pour les besoins de la réparation navale, attirera aussi d'autres navires à la taille imposante.

C'est la raison pour laquelle le conseil de surveillance du GPMM qui s'est tenu vendredi, a étudié les conditions d'un élargissement de l'entrée nord. Un projet évalué à 32,5 millions d'euros, qui verra "le raboutage" de deux digues transversales, dont celle de Mourepiane. Mais l'élément marquant est le choix fait de



rallonger de 60 mètres environ, la digue du large. Cela afin de contrer les effets de la houle. Ce chantier devrait mobiliser à lui seul près de 17 millions d'euros. Les études vont être lancées en 2013, les travaux pourraient débuter en 2014 et le chantier bouclé à partir de 2016. Dans le même

temps, le GPMM finalise les modalités de la remise en état de la forme de radoub n°10, concédée au terme d'un appel à candidature, au consortium Chantier Naval de Marseille, San Giorgio, Mariotti et STX. Un investissement d'environ 20 millions d'euros, dont le point central est la remise en

état du bateau-porte qui commande la mise en eau de la grande forme. Le GPMM doit encore finaliser avec les collectivités locales et l'État le montant des participations financières. Le consortium espère une mise en service au plus tard fin 2014.

J.-L.C.

Marseille pourrait devenir le grand port naturel de... Lyon

Au-delà de la signature de la charte Ville-Port, de grands projets se dessinent



À la quasi-unanimité du conseil municipal (sauf trois élus des 15^e-16^e arr.), la charte Ville-Port a été approuvée lundi matin. Dans un bel élan d'œcuménisme, l'ensemble de l'hémicycle, de l'extrême droite au Front de gauche, en passant par les écologistes, le PS et la droite locale, tous se félicitent de ce document. "Le grand port maritime de Marseille est aux ordres de l'État mais si demain il passe sous l'égide de la métropole, on pourra arranger ça". Le sénateur-maire UMP, Jean-Claude Gaudin, mettait ainsi fin à un débat constructif sur l'avenir du port, étroitement lié à celui de la ville. Ce projet, porté par Roland Blum, le Premier adjoint, met en exergue le potentiel du 5^e port européen avec ses 2,3 millions de passagers et ses 98 millions de tonnes de marchandises. Cette charte séquence le port en trois zones: du J4 à Arenc, sorte de vitrine où "le

port est dans la ville", puis d'Arenc à la forme 10 avec son aspect industriel et commercial avec les croisières. Là, la passe nord sera élargie (32,7 M€) pour des bateaux de plus de 365 mètres. Le trafic de conteneurs sera accru, un terminal construit à Mourepiane et des raccords faits avec notamment la voie ferrée qui passe derrière la cité Consolat. Sur place, les riverains veulent éviter ces nuisances futures. Se pose aussi le pro-

blème du stockage des "boîtes" dans le massif de la Nerthe. "C'est pourquoi les élus des 15^e-16^e votent contre ce rapport", explique Samia Ghali. D'autres travaux sont programmés à la forme 10 afin que la plus grande cale sèche de Méditerranée puisse réparer de grands bateaux de croisière.

Enfin entre forme 10 et tunnel du Rove, la 3^e zone, place à un futur centre aquatique pour attirer les touristes et

l'augmentation du nombre d'anneaux pour les plaisanciers toujours plus nombreux dans la rade. Autant de desseins qui réjouissent les décideurs locaux, à l'image d'Eugène Caselli, président PS de la communauté urbaine pour qui cette charte est "un exemple, un axe fort et stratégique pour la future grande métropole". Et d'estimer qu'au-delà de "ce catalogue de très bonnes intentions on doit formaliser ces actes avec un calendrier des investissements".

Et déjà d'espérer, comme l'avait évoqué en son temps l'UMP Renaud Muselier avec son projet de "grand Marseille" puis Gérard Collomb, le maire PS de la cité des Gaules, que "le grand port maritime de Marseille deviendra le port naturel de Lyon". Dans les 10 ans à venir, au moins, le chantier à engager est immense (450 M€). C'est à ce prix que la ville et le port joueront gagnant-gagnant.

Éric ESPANET

Cinq grands chantiers fondateurs

Cette charte votée à l'unanimité par le conseil municipal de lundi sera guidée dans sa tâche par cinq chantiers fondateurs. Il est question du renforcement des dessertes du port et des liens avec les pôles économiques du territoire, du développement des synergies Ville-Port à l'Estaque, de celui des synergies Ville-Port

au centre-ville et au niveau du secteur central des bassins, de l'adaptation des bassins de Marseille aux nouveaux navires de grande taille et aux activités industrielles, logistiques et commerciales (croisières) et de reconquête commerciale des trafics du port avec le renforcement de l'hinterland (arrière-pays).

VII. – LE TOURISME

✓ **1.** Les hôtels cherchent leur bonne étoile

La Provence – 19.07.2012

✓ **2.** Aix - Un hôtel, la tête dans les cinq étoiles

La Provence – 13.08.2012

✓ **3.** L'exil des soirées marseillaises

La Provence – 01.09.2012

✓ **4.** La ville toutes voiles dehors

La Provence – 23.09.2012

✓ **5.** Régime de croisière pour la ville

La Provence – 15.11.2012

✓ **6.** Les croisiéristes en ligne directe avec le centre-ville

La Provence – 23.11.2012

✓ **7.** C'est le futur palace du Panier

La Provence – 29.12.2012

Les hôtels cherchent leur bonne étoile

Les établissements marseillais n'ont plus que 4 jours pour se faire classer, au risque de perdre... leur classification

La vue sur le Vieux-Port est imprenable. Et il fait beau. Autant de raisons d'apprécier l'ambiance du salon/bar du Sofitel de Marseille. Après tout, on est dans un cinq étoiles. Un degré inédit de qualité officialisé par la réforme de 2009 programmée par le ministère du Tourisme et qui entrera en vigueur le 23 juillet. Date à laquelle ceux qui n'ont pas procédé à leur reclassement et sollicité un audit privé perdront leurs étoiles.

Il s'agit en l'espèce de moderniser les établissements hôteliers français, ainsi que d'optimiser leur lisibilité à l'international, notamment par la création d'une cinquième étoile, niveau maximal de notation des hôtels.

Au Sofitel Vieux-Port, tout a été fait très rapidement. "On a commencé à se positionner pour le reclassement dès 2007", explique Gersende Gueit, en charge de la communication de l'hôtel. "On a eu le temps de se préparer, de sensibiliser le personnel et de le former", ajoute-t-elle. L'objectif ? Créer un

"On a commencé à se positionner dès 2007."

GERSENDE GUEIT (SOFITEL)



Entre 2007 et 2009 - date à laquelle l'hôtel a obtenu ses 5 étoiles -, le Sofitel a dépensé près de sept millions et demi d'euros.

/PHOTOS THERRY GARRO

service plus haut de gamme, mais aussi plus fourni, pour répondre à l'unique attente qu'implique une cinquième étoile : la perfection.

Logiquement, d'importants travaux ont été menés au sein de l'établissement. Entre 2007 et 2009 - date à laquelle l'hôtel a obtenu ses 5 étoiles -, le Sofitel a dépensé près de sept millions et demi d'euros. Résultat : de nouvelles salles de soins, un sa-

lon de restauration, un bar et des suites repensées de manière toujours plus luxueuse. Le Sofitel a fait peau neuve, et "le chiffre d'affaires a suivi", explique Mme Gueit. On peut aujourd'hui y croiser un panel de clientèle fortunée.

Mais n'allons pas imaginer que le cas du Sofitel est représentatif du panorama hôtelier de Marseille. Seuls deux hôtels bénéficieront au 23 juillet des

5 étoiles nouvellement installées par le ministère du Tourisme.

"Plus facile pour eux que pour nous"

Dans la cité phocéenne, 26 hôtels se situent entre la troisième et la quatrième étoile : 15 établissements en ont deux sur leur devanture. Mais pour tous, la démarche a été la même : réaliser un audit de classe-

ment obligatoire, à leur charge. Un chemin de croix commun à tous, mais avec un poids plus ou moins lourd à porter selon les structures : les coûts, souvent importants lorsque l'on cherche à gagner une étoile, ont été plus faciles à supporter pour les grandes chaînes que pour les indépendants. À l'Hôtel Azur (lire ci-dessous), cours Franklin Roosevelt, le constat est amer : "C'est tou-

jours plus facile pour eux que pour nous", explique Mehdi Mellouki, directeur. Doté de deux étoiles à ce jour, il rêve d'en posséder une troisième. Mais les coûts des multiples aménagements ont rapidement refroidi la petite structure. Après l'audit, les démarches continuent. C'est à la préfecture d'attribuer les étoiles. Elles resteront valables pour 5 ans. Après quoi le processus

d'évaluation devra recommencer.

Et à quelques jours de la date fatidique, les établissements se pressent pour solliciter les organismes d'audit. Pris de cours par le temps ou plongés dans des travaux, nombre d'hôtels ont attendu le dernier moment pour postuler au nouveau classement. N'est pas le Sofitel qui veut.

Pierre MILLET-BELLANDO

L'ANALYSE

Les établissements marseillais ont joué le jeu



Alors que seuls 44 % des établissements français seront référencés avant la date du 23 juillet, le département des Bouches-du-Rhône fait bonne figure. Avec 242 hôtels sur 406 référencés, soit près de 60 %, le bilan est positif. Juste devant, le département du Rhône, avec 61 % de reclassement.

À Marseille les chiffres parlent d'eux-mêmes. 54 hôtels sur un peu plus de 100 se sont reclassés. Un seul ne possède qu'une étoile, il s'agit d'un Formule 1. Logique de la part d'une chaîne dont

la stratégie commerciale repose sur des prix bas.

15 établissements sont dorénavant classés 2 étoiles, 21 possèdent 3 étoiles, 5 ont 4 étoiles, et deux en possèdent 5. Il s'agit du Petit Nice Passédat et du Sofitel Vieux-Port. À l'origine de la bonne position de la ville de Marseille et du département des Bouches-du-Rhône, plusieurs éléments. L'aspect touristique de la zone apparaît comme un moteur de rénovation évident. Et alors qu'une grande partie de la France connaît un été plutôt tris-

te, le soleil marseillais attire. De quoi motiver les hôteliers à obtenir des étoiles. De la même manière, le projet Marseille capitale européenne 2013 a réveillé les consciences des hôteliers.

La Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence a elle aussi eu son rôle à jouer : "Un guichet unique a été ouvert dans le département pour accompagner et sensibiliser les hôteliers". Mieux aidés, les professionnels auraient mieux envisagé les enjeux du reclassement.

P.M.-B.

La course effrénée de l'Hôtel Azur pour retrouver sa classification

L'Hôtel Azur, sur le cours Franklin Roosevelt, s'appête à perdre ses étoiles pour un court moment. Car très vraisemblablement, l'hôtel n'aura pas bouclé ses démarches de reclassement pour le 23 juillet. Le directeur de l'établissement, Mehdi Mellouki, a pris rendez-vous avec l'agence d'audit pour le 30 juillet prochain. Et les précieuses étoiles lui seront rendues "d'ici un mois", selon ses prévisions.

Pour l'instant, l'Hôtel Azur est un deux étoiles. "Un bon deux étoiles", même, aux dires de son directeur. Dirigé par la famille Mellouki depuis trois générations, l'établissement n'aura vraisemblablement aucun problème à retrouver son grade actuel. "On n'a jamais cessé de moderniser et d'adapter l'hôtel avec les années", certifie Mehdi Mellouki. Peu ou pas de travaux à faire à l'Azur, donc, mais le vrai défi de cette nouvelle classification réside ailleurs.

Attendre les trois étoiles

L'établissement rêve en effet de passer de deux à trois étoiles, et c'est un grand pas. Un pas qui peut revenir très cher. Parmi les deux conditions pour obtenir une étoile supplémentaire, la mise en place d'un ascenseur. "Environ 100 000 euros de frais", trop pour l'Hôtel

Azur, qui malgré une clientèle fidèle, ne pourrait pas se le permettre. "À nous d'essayer de compenser auprès de l'audit sur d'autres points".

Autre condition, il faudrait aussi casser quelques murs pour agrandir des chambres. "Mais c'est vrai que la priorité reste de s'adapter aux normes de sécurité", explique Mehdi Mellouki.

Car l'enjeu est ici : les hôtels, s'ils ne respectent pas les normes de sécurité, peuvent être fermés définitivement. Dès lors, pendant la période de trois ans qui a séparé la mise en place de la réforme de sa date limite, les hôteliers ont dû faire un choix : travailler au respect des normes de sécurité et assurer leur survie ou

"Certains ont mis la clé sous la porte."

MEDHI MELLOUKI (HÔTEL AZUR)

travailler à leur reclassement. Pour beaucoup, le choix a été dur : "Certains ont mis la clé sous la porte", explique M. Mellouki. On comprend dès lors le choix de certains hôteliers de résoudre en priorité leurs problèmes de sécurité.

D'autant qu'être privé de ses étoiles



Mehdi Mellouki aimerait bien obtenir une troisième étoile sur la devanture de son hôtel, mais le chemin reste long.

n'est pas une fatalité. "On n'aura plus d'étoile pendant un moment, mais on continuera à travailler", concède le patron de l'Azur. Une période d'un mois et demi ne sera pas pénalisante pour l'hôtel, qui repose d'ores et déjà sur une clientèle solide. La valeur ajoutée des

étoiles, et surtout de trois étoiles, réside dans la perspective de faire partie d'un système de mesure international, ce qui implique encore plus de clients. Une motivation à laquelle s'ajoute celle de devenir plus qu'un "bon deux étoiles".

P.M.-B.

RÈGLEMENTATION

TROIS GRANDS CRITÈRES DE SÉLECTION

La nouvelle classification du ministère du Tourisme se base sur trois éléments principaux que sont les équipements, le soin apporté par l'hôtel aux questions de développement durable ainsi que le service au client. Pour chaque domaine, des dizaines de points de contrôles sont vérifiées.

Le nombre de points de contrôle varie, de 165 pour l'obtention d'une étoile à 416 pour obtenir les cinq étoiles :

1 ÉTOILE : 165 POINTS

Accueil physique garanti au moins 8 heures par jour, lavabo dans toutes les chambres...

2 ÉTOILES : 206 POINTS

Espace de vie d'au moins 30 m², acceptation de paiement par carte de crédit...

3 ÉTOILES : 260 POINTS

Espace de vie de 50 m² minimum, accès physique garanti 12h par jour par une personne pratiquant une langue européenne.

4 ÉTOILES : 338 POINTS

Espace de vie de 70 m² minimum, chambres équipées tout confort, présence du personnel 24h/24 si plus de 30 chambres.

5 ÉTOILES : 416 POINTS

Espace de vie de 90 m² minimum, service personnalisé, possibilité de dîner à l'hôtel 5 jours/7, surface des chambres simples de 20 m² minimum...

Un hôtel, la tête dans les cinq étoiles

AIX Le Renaissance, en chantier dans le quartier Sextius-Mirabeau, comptera 133 chambres. Ouverture au printemps 2013

Le quartier Sextius Mirabeau n'en finira donc jamais de s'agrandir. Depuis des mois, les Aixois ont pu découvrir aux abords de l'avenue Juvénal un nouveau bâtiment colossal, tout près d'immeubles. Une dernière réalisation qui clôt ainsi la Zac commencée dans les années 90. Coût total de cette construction de 10 500 m² : 35 millions d'euros.

Face au prochain conservatoire, à deux pas du Grand Théâtre de Provence, du Pavillon Noir et de la Cité du livre, voici donc venu l'hôtel Renaissance Aix, du groupe Marriott, positionné de telle sorte qu'il va relier le centre ancien à Encagnane.

Bâtiment de cinq étages ne comptant pas moins de 133 chambres, sept salles de réunion, un parking souterrain, un spa, une piscine intérieure, sept salles de réunions, deux restaurants, un jardin paysager de 1000 m²... cet hôtel cinq étoiles ne cache pas ses ambitions : proposer un lieu unique à Aix de par ses dimensions et sa créativité.

Troisième hôtel de la ville classé "5 étoiles" après Le Pigonnet et la Villa Gallici, le Renaissance Aix a pris son temps pour transformer l'essai.

Deux ans de travaux

Christian Carrasou-Maillan, créateur et à la tête de la chaîne hôtelière Vacances bleues pendant près de 33 ans, réfléchissait avec le groupe Marriott à



Le gros œuvre de ce futur hôtel 5 étoiles devrait être terminé mi-août. Livraison prévue en mars 2013.

/ PHOTO SERGE MERCIER

l'implantation d'un hôtel d'envergure à Aix, "un produit nouveau. Eux voulaient se développer en France, je souhaitais me lancer dans un autre projet sur ce territoire que j'aime", lance-t-il. Il se met en contact avec les promoteurs, le groupe Primosud avec qui il s'associe. Ils sont désormais cinq partenaires.

Les travaux commencés au premier trimestre 2011 de-

vraient être terminés en mars 2013 pour l'ouverture.

"Il a fallu beaucoup discuter, réfléchir ensemble avec le groupe Marriott, avec l'architecte des Bâtiments de France et celui de la Zac. Beaucoup de contraintes et de travail mais au final, nous sommes fiers de ce que cela va devenir", reprend Christian Carrasou-Maillan, désormais président de l'hôtel. Sur place, du béton, des bruits

assourdissants de marteaux-piqueurs, de la poussière, près de 80 ouvriers travaillant quotidiennement... et une ossature déjà sacrément impressionnante en forme de "U".

L'entrée se fera depuis l'avenue Mozart, face à un espace aéré sur lequel devrait être construite une fontaine, pensée par Christian Ghion, le designer. Avec l'artiste Gérard Tra-

quand, il s'occupe d'ailleurs de la direction artistique du site.

Une suite présidentielle de 74 m²

À l'intérieur, de grandes baies vitrées, de l'espace et un imposant escalier en colimaçon, avant de monter dans les nombreux étages. Cette grosse machine internationale devrait donner un bon coup de pied

Tout ce que va proposer cet hôtel de luxe

133 chambres (minimum 30 m²) dont 6 "Junior suites" (44 et 51 m²), deux suites et une suite présidentielle (74 m²).

210 € la chambre double en basse saison, 280 € en haute saison. Junior Suite : entre 330 et 455 €. La présidentielle de 550 à 985 €.

7 salles de réunion, séminaires, salles privatives soit 440 m² d'espace de réunion, un parking souterrain de cent places, une salle de fitness, une piscine intérieure, un hammam, un spa...

44 couverts : le restaurant gastronomique en rez-de-chaussée et une brasserie (140 couverts avec terrasse) chapeautés par le chef Jean-Marc Banzo qui déménage "Le Clos de la Violette".

aux idées reçues sur la Provence, loin des éternelles cigales et des nappes bariolées. Ici, design, bon goût et services impeccables feront loi.

Au premier étage, vous pourrez toujours rêver à la suite présidentielle de 74 m² ou aux chambres avec terrasses au 5^e étage pour penser un jour vous rapprocher un tout petit peu plus des étoiles.

Aurélie FÉRIS

L'exil des soirées marseillaises

Phénomène de mode, les soirées se réinventent ailleurs. Est-ce un choix ou plutôt une nécessité?

Par Nicolas Herrera

Un paradoxe : pour sortir dans la cité phocéenne, il faut quitter Marseille ! Voilà un choix des plus surprenant. Et pourtant c'est le lot quotidien des Marseillais. Les saveurs de l'été sont propices à l'évasion et aux festivités (apéro bateaux, théâtre Silvain, Rock Island) néanmoins les saisons se suivent et la problématique reste la même. Malgré un succès grandissant, il existe une complexité croissante de la part des organisateurs pour créer des événements en centre-ville. Un parcours du combattant attend les plus téméraires. Aujourd'hui il est difficile de trouver ne serait-ce qu'un lieu pour un événement. La donne risque de changer avec l'annonce de la création d'un lieu festif sous la Major. Mais quand ? Pour le moment les problèmes de voisinage, d'autorisations de la mairie, d'insécurité sont toujours très vivaces. Un véritable casse-tête quotidien pour les organisateurs. Et pourtant ils se démènent pour cette ville qu'ils aiment. Toujours à la recherche de nouveaux concepts, la cité phocéenne fait office de laboratoire. Et les idées ne manquent pas...



Vibrer au son d'une musique est essentiel pour les Marseillais. Malgré un exil en dehors de la ville, les soirées ne désemploient pas. / PHOTOS DR

GREGORY LEVAKIS Gérant du Golf Borély

"Il n'existe aucun soutien"



Un des rares moments que le golf peut organiser.

Être le directeur d'un établissement a aussi son lot de complication. Et encore plus quand il s'agit d'un golf. Fort de 700 membres, Gregory Levakis doit répondre à des demandes de ses adhérents. "C'est un club, il existe une vie sociale. Nous avons besoin d'événement pour le faire vivre", soupire-t-il. "Je dois refuser mariages et anniversaires. Toutes les demandes pour la musique sont refusées. Et cela même au milieu du golf où il n'y a pas

d'habitation à moins de 500 mètres. La musique n'est tolérée que lors de date exceptionnelle comme le 14 juillet", s'étonne-t-il. Pour le moment, il survit. Ainsi il attend toujours une autorisation pour un mariage de 350 personnes. "Nous avons besoin de soutien afin de réveiller cette ville".

LAURENT CHOUKY Gérant LCH événements

"Inspirons-nous de Barcelone"

Soirée du Golf D'Allauch, Manu-beach à la Valentine. Des soirées dont la réputation n'est plus à faire. Laurent Chouky, l'organisateur, regrette d'organiser ses événements en périphérie de la ville mais il n'a pas le choix. "Il existe deux problèmes. Tout d'abord l'insécurité. En effet les gens sortent pour faire la fête et pour cela vous devez avoir l'esprit tranquille. Ensuite les nuisances sonores. Il est difficile d'organiser le moindre événement sans autorisation de la mairie. Et ce sésame est quasiment impossible à avoir. Nous n'avons plus le choix", explique Laurent. Seule solution :



Débusquer le lieu est la nouvelle problématique.

l'exil. Ainsi il délaisse le centre-ville pour la périphérie afin de profiter de lieux moins habités. Aujourd'hui il propose même des soirées en catamaran et à Saint-Tropez, le temple de la fête. Pour ce dernier il fournit le transport en bus afin d'éviter tout accident. Mais il voit plus loin. "Nous devons nous inspirer de Barcelone, créer une zone dédiée à la fête. Nous avons besoin que tous les acteurs locaux se mobilisent. À nous de nous mobiliser pour faire vivre cette ville. Il s'agit avant tout de convivialité et de rapport humain", rajoute-t-il. Amoureux de sa ville, il désespère de devoir s'exiler. Un jour...

C. MELLON

"C'est un combat de tous les instants"



Le collectif est devenu le référent des soirées atypiques.

Créateur des Apéro-Bateaux, le collectif Borderline a su s'adapter aux nouvelles problématiques par des soirées atypiques (bus, tramways, etc.). Néanmoins les difficultés sont présentes sous d'autres formes. "Il faut toujours être en alerte. Les lois changent, il faut s'adapter. Nous sommes carré vis-à-vis de la loi", reconnaît Christian Mellon. "Notre renommée nous donne accès à des lieux comme le théâtre Silvain. Mais pourquoi les autorisations ne sont données qu'à certains. Tout le monde pourrait en profiter. C'est dommage", s'interroge ce responsable. "Une autre difficulté vient des Marseillais, public exigeant et sélectif. Mais cela nous incombe de créer l'événement qui mobilise du monde".

BANANNA WINTOUR ET MOKIC Organisateurs des soirées "Deep Blue" à l'Hôtel Radisson

"Il faut un mouvement fédérateur. Un héros!"

Ces noms ne vous disent rien et pourtant ils font partie de vos soirées. Il s'agit de Banana Wintour et Mokic, deux organisateurs de fêtes. Ces deux amoureux de musique ont trouvé leur bonheur : un toit, une piscine, le Radisson. Investir un hôtel pour créer un nouveau type de soirée, voilà l'idée. "Cela nous facilite la vie. L'hôtel gère tout le côté administratif : sécurité, nuisance sonore, etc. Nous sommes dans un partenariat, une confiance totale. Nous pouvons laisser libre cours à nos envies ! Nous sommes conscients de la chance que nous avons", se réjouit Mokic. Néanmoins ils restent lucides sur la difficulté d'organiser un événement sur Marseille. "Ici le résultat doit être immédiat, or il



L'hôtel Radisson offre des facilités aux organisateurs.

faut laisser du temps afin que l'alchimie prenne. Il faut reconstruire un dialogue entre artiste et gérant", complète Banana Wintour. "Les fermetures de la buvette Disco ainsi que de la cabane du Roucas montrent les difficultés d'organiser des soirées. Cela ne me correspondait pas mais on a besoin de ces soirées. Elles font vivre la ville", renchérit Mokic.

Nostalgique du Passe-temps, ils regrettent ce lieu intemporel rempli de liberté et essaient de recréer cette ambiance. "Les soirées sont gratuites, ouvertes à tous. Les gens viennent comme ils veulent. Si tu te sens à l'aise alors tu t'ouvres aux autres. Il s'agit de liberté !", s'enthousiasment nos compères.

Quant à 2013, le scepticisme est de rigueur.

"On attend mais l'on devient plus la capitale de l'intolérance 2013. C'est incompréhensible. Il faut faire bouger les choses", constate Mokic. "Il faudrait un mouvement fédérateur. Se réunir sous la même bannière afin de faire avancer les choses. Un style de syndicat. Pour cela il faut un héros, un mec qui peut mener ce genre de bataille", poursuit Banana Wintour.

Pour le moment l'été se prête à leurs joutes musicales mais eux-mêmes le savent, "il faudra se renouveler, créer de nouveaux concepts si nous voulons perdurer. Bien entendu toujours avec cette âme qui nous fait vivre".

La ville toutes voiles dehors

Huit ans après avoir accueilli l'Acte 1 de la Coupe de l'America, Marseille veut s'imposer sur la scène internationale



Parmi les trois compétitions accueillies cette semaine dans la cité phocéenne, le Match Race France oppose 12 équipages à bord de monocoques monotypes J80 de 8 m de long.

/ PHOTO DR

Accueillir l'élite mondiale en le faisant savoir et en attirant le grand public"; telle est pour Jean-Bernard Constant, la recette du succès de cette Semaine mondiale de la voile à Marseille; semaine dont la cité phocéenne attend de fortes retombées en terme d'image et de notoriété, dans le sillage des deux grands événements qui avaient marqué les esprits à l'époque: l'arrivée de The Race en 2001, et l'Acte 1 de la Coupe de l'America en 2004.

Pour le président du Pôle France et membre dirigeant de

l'YCPR, club organisateur du Match Race France et soutien logistique de l'European Tour, "il y a désormais un véritable savoir-faire dans cette ville, avec des infrastructures, des clubs qui s'impliquent à fond et un volant de bénévoles quasi professionnels capables de répondre à toutes les demandes en matière de voile de compétition." Quant aux Marseillais que l'on dit frieux par rapport à la mer et la voile, Jean-Bernard Constant souligne que "2 500 personnes se sont inscrites à Régate en Vue pour vivre de

l'intérieur cette semaine de compétition, soit près de 10% du total des spectateurs accueillis en dix ans. Et lors des régates de l'America, il y avait 1 500 bateaux de plaisance sur l'eau; du jamais vu de mémoire des organisateurs"

"Marseille a toujours conservé une notoriété importante, malgré l'échec de l'America, finalement attribuée à Valence et la concurrence de l'Espagne et de l'Italie, explique Franck David, directeur du circuit Mod70 European Tour. C'est l'endroit en Méditerranée qui offre le plus de

possibilités de navigation avec un stade nautique naturel qui combine toutes les conditions météo et de régate au plus près de la ville. Mais il manquait de grandes manifestations récurrentes qui puissent s'inscrire dans la durée avec les meilleures machines et les meilleurs équipages. Car le nerf de la guerre, c'est l'argent. Et pour attirer les sponsors sur un événement, il faut leur garantir qu'il y aura du monde et de belles images". Et ce Breton qui a fait ses études à Luminy, d'exprimer un souhait: "J'espère que cette esca-

le de l'European Tour va marquer le début d'une autre belle histoire entre Marseille et la voile".

Pour Paul D'Ortoli qui préside l'Office de la mer et organise la Med Race, "le fait d'avoir travaillé depuis la Coupe de l'America sur des événements plus populaires et mais aussi plus complémentaires, en mettant dans la boucle les entreprises et les médias, porte aujourd'hui ses fruits. Cependant, s'il faut savoir saisir les opportunités, il faut aussi rester pertinents quant au choix des

événements afin de justifier les budgets engagés, notamment par les collectivités".

Une dynamique "voile" qui semble en tout cas bien engagée puisque l'an prochain, Marseille accueillera le Championnat du Monde des J80, opposant près de 150 bateaux. La ville travaille d'autre part sur deux projets internationaux de premier plan que sont les championnats du monde des séries olympiques Forty Niner et Forty Niner FX et leurs 200 équipages en provenance du monde entier, Philippe GALLINI



Quinze jours de régates non stop

L'European Tour (du 24 au 30 septembre) met aux prises cinq trimarans MOD 70 de 21 m de long (photo ci-contre/photo DR) considérés comme les bateaux monotypes les plus rapides du moment, capables de filer 35 nœuds (65 km/h) avec 8 équipiers.

Le Match Race France (du 25 au 30 septembre) oppose 12 monocoques J80 (8 mètres) manœuvrés par 4 équipiers dont un équipage entièrement féminin.

La Med Race (du 14 au 23 septembre) accueille deux finales nationales: celle du Championnat de

France des Solitaires disputée sur Bénéteau Figaro II (10 m) avec 19 bateaux en course et celle du Championnat des Equipages sur M34 (10,34 m), avec 10 bateaux en course.

Une Semaine mondiale la voile à Marseille qui se déroule également à terre avec des animations destinées aussi bien aux VIP, qu'aux sponsors et au grand public, grâce notamment à la mise à disposition par la ville de son site du Roucas Blanc avec l'appui du Pôle Voile Paca que préside Jean-Bernard Constant (en médaillon à droite/photo DR), constituant un véritable stade nautique avec son plan d'eau dédié et son village "olympique".



Régime de croisière pour la ville

Marseille s'apprête à accueillir le Seatrade Med et 1 million de croisiéristes seront reçus en 2013

Marseille vaut mieux que l'image qu'on lui donne et le succès de l'activité croisière en est une preuve. C'est en substance ce que le sénateur-maire Jean-Claude Gaudin est allé dire aux journalistes parisiens, à l'occasion de la présentation dans la Capitale du salon Seatrade Med qui se tiendra à Marseille du 26 au 29 novembre. Une manifestation perçue dans la cité phocéenne telle une consécration, car le port est devenu en l'espace d'une décennie une place qui s'est hissée au premier rang français pour ce que les professionnels appellent "les escales tête de ligne". C'est-à-dire les croisières qui débutent et s'achèvent à Marseille.

C'est ainsi qu'au terme de 2012, un total de 910 000 croisiéristes, dont 313 000 en "tête de ligne", a utilisé les services du terminal croisière géré par les compagnies organisatrices MSC, Costa Crociere et Louis Cruise. Mieux, "en 2013, nous allons passer le cap du million de passagers. Nous devrions en recevoir 1 150 000, dont plus de 340 000 en tête de ligne, c'est-à-dire embarquant ou débarquant à Marseille", a promis hier Jacques Truau, le président du Club de la croisière Marseille-Provence.

C'est dire si l'outil, qui doit d'ailleurs être complété, est apprécié par les professionnels. Mieux, l'activité étant en plein essor et les retombées pour la ville évaluées à 210 millions d'euros, le Grand Port Maritime envisage d'élargir la passe nord afin de sécuriser le passage des paquebots dont la longueur atteint les 300



Un bateau de la compagnie MSC quitte le port de Marseille pour une croisière en Méditerranée

/PHOTO J.-L.C.

mètres. Il s'agira aussi de remédier à ce qui reste un point faible: la sensibilité au vent. Au-delà de 25 nœuds, c'est-à-dire près de 50 km/h, les escales deviennent en effet problématiques. Ce projet très réclamé devrait mobiliser près de 35 millions d'euros.

Bref, Marseille entend profiter à plein des croisières et le Seatrade Med va lui en fournir l'occasion à quelques semaines de l'année 2013, durant laquelle Marseille sera Capitale Euro-

péenne de la Culture. C'est donc l'année prochaine que la barre symbolique, et espérée depuis longtemps, du million de passagers croisiéristes sera franchie, avec 430 escales d'ores et déjà programmées, soit 29 de plus que cette année. La taille croissante des géants des mers qui embarquent plus de 3 000 personnes à leur bord, explique aussi cette envolée.

Jean-Luc CROZEL

jlcrozel@laprovence-presse.fr

Gaudin: "Une surmédiation détestable"

Le sénateur-maire UMP de Marseille, Jean-Claude Gaudin, a affirmé hier en marge de la conférence de presse parisienne "qu'il y a depuis un an une surmédiation détestable" des problèmes de sécurité que connaît Marseille...

"Cela a commencé avec les occupations de Roms, puis il y a eu

les exécutions capitales de voyous, au point que maintenant, quand on a le meurtre d'un buraliste (...), ça fait l'ouverture du journal de 20 heures. Des meurtres, il y en a d'autres ailleurs. Nous voulons faire de Marseille une ville libre, ouverte, accueillante." a commenté Jean-Claude Gaudin.

Les croisiéristes en ligne directe avec le centre-ville

Des solutions ont été trouvées pour les conduire au plus près du Vieux-Port

Demande forte et récurrente de la municipalité aux opérateurs marseillais de la croisière, le stationnement des paquebots au plus près du centre-ville n'est pas envisageable techniquement compte tenu de la configuration actuelle des bassins Est. Le plan d'eau de La Joliette notamment ne permet pas d'accueillir par tous les temps des navires de plus de 200 m de long. Or, comme le rappelle le directeur du Grand port maritime de Marseille (GPMM), Jean-Claude Terrier, 64 % des

Des cars et des navettes maritimes admis à circuler dans l'enceinte portuaire.



Transformer la longue marche vers le Vieux-Port en une agréable promenade. / PHOTO FLORIAN LAUNETTE

434 escales prévues en 2013 concernent des unités géantes de plus de 290 m.

Les paquebots continueront donc à être reçus au môle Léon-Gourret où se concentre d'ailleurs l'essentiel des investissements "croisières" pour les années à venir.

En revanche, il semble parfaitement possible de mieux orienter les passagers vers le cœur historique et économique de la cité phocéenne, en facilitant leur acheminement grâce notamment à la mise en place de navettes routières et maritimes qui

pourraient entrer en service dès l'an prochain. La première de ces solutions consiste à permettre aux autocars qui viennent chercher les croisiéristes à leur

descente de bateau, d'emprunter les voies de circulation intérieures du GPMM, leur évitant ainsi les embouteillages urbains. Les autocars ressorti-

raient de l'enceinte portuaire au niveau de la gare maritime de La Major pour rejoindre le nouveau boulevard du Littoral.

La seconde solution concerne la mise en place de navettes maritimes entre le terminal croisières (MPCT) du môle Léon-Gourret et le Vieux-Port. Armés par Les Navettes Provençales, filiale de la Société coopérative du l'aménagement, ces bateaux passeront par l'extérieur du port - la traversée intérieure leur sera autorisée par mauvais temps -, pour une durée de trajet d'environ 30 minutes. **Philippe GALLINI**

YACHTS ET PAQUEBOTS TIENNENT SALON

Pour la première fois de son histoire, Marseille accueille du 27 au 29 novembre au parc Chanot, le Seatrade Med, plus grande convention euro-méditerranéenne de l'industrie de la croisière avec ses 130 délégués représentant 28 compagnies de croisières et ses 3500 à 4000 visiteurs. Le Seatrade Med intégrera également la 11^e édition du salon de la croisière Top Cruise (150 agents de voyage attendus) et la convention Syren sur la maintenance et la transformation des superyachts.

C'est le futur palace du Panier

L'Intercontinental Hôtel-Dieu, qui affichera 5 étoiles, proposera 200 chambres en avril. Petite visite guidée...



L'Intercontinental Hôtel-Dieu ouvrira ses portes le printemps prochain. Un Américain aurait déjà réservé sa chambre.

/REPORTAGE PHOTOS FREDERIC SPEICH



L'hôtel vu de l'intérieur. Les chambres donneront essentiellement sur la place Daviel, le quai du Port et évidemment la Bonne-Mère.



Les arcades de l'hôtel, minutieusement restaurées, surplombent une immense terrasse où sera aménagée une brasserie.



L'Intercontinental Hôtel-Dieu proposera un restaurant gastronomique que dirigera Lionel Levy.

/PHOTO DR



Le hall d'entrée. C'est là qu'on pourra réserver une des 200 chambres du palace.

/PHOTO DR

Welcome ! ou plutôt "Have a nice day !" ... À moins que "Hello !" ne suffise. À l'Intercontinental Hôtel-Dieu, le personnel peaufine peut-être déjà son anglais. C'est qu'on connaît le premier client. Un Américain qui sera là début mai. Pas encore achevé et déjà réservé. L'Hôtel-Dieu va entamer sa nouvelle vie dans quelques mois. "Cet Américain fait partie des 65 millions de membres qui possèdent la carte de fidélité intercontinentale", explique Madelijn Vervoord, directrice générale. Voilà pourquoi il savait que l'Hôtel Dieu existe."

Et que va-t-il trouver en arrivant ? L'Intercontinental c'est d'abord un palace, un hôtel 5 étoiles qui s'ajoute aux deux établissements de ce type que possède déjà la ville, le Petit Nice et le Sofitel. Mais en matière de capacité, il est le premier de la liste : 200 chambres qui donnent essentiellement sur le Vieux-Port avec en fond, découpant l'horizon, la Bonne-Mère.

De son balcon de l'Hôtel Dieu, le client traversera donc le port du regard. Et si le panorama ne l'excite pas (impossible !), il pour-

ra toujours aller ronronner dans le Spa de 1 000 m², plonger dans la piscine ou réveiller ses muscles dans une salle de fitness. Et si ses objectifs sont avant tout gastronomiques, Lionel Levy lui ouvrira les portes de son restaurant, après l'inévitable apéritif que le client prendra sur la terrasse qui surplombe Daviel.

100 M€
C'est la somme investie par Axa.

À l'Hôtel Intercontinental, on a décidé de choyer le client. Qui le méritera forcément. Car dans ce palace, il faudra mettre un minimum de 275 € (la nuit) pour pousser les portes d'une chambre. Reste à savoir combien ils seront chaque année à dormir au pied du Panier.

Dans les premiers mois, la direction se contentera de s'aligner sur la fréquentation moyenne des hôtels marseillais qui attirent surtout du monde en

mai, juin, septembre et octobre, soit pendant les congrès. "Mais il ya un vrai potentiel pour l'été, assure Madelijn Vervoord. Marseille possède les Calanques, la mer, une offre culturelle qui s'enrichit. D'ailleurs, nous ouvrirons dans le cadre de l'année culturelle 2013. Puis, il ya la Provence, Aix et d'autres villes attirantes." La directrice a confiance en Marseille. Mais elle a surtout confiance en l'équipe, unique à Marseille, que l'Hôtel-Dieu a mis en place pour la promotion. "Nous avons cinq personnes qui voyagent uniquement pour faire la promotion de notre hôtel à Marseille. Nous sommes les seuls à le faire ici."

À Cannes, à Barcelone mais aussi à Las Vegas, on a loué la beauté du Vieux-Port, du Panier, d'un palace dont on a voulu qu'il garde son esprit du XVIII^e siècle, époque où il était une des créations phares de l'architecture hospitalière française. Et pendant les 36 mois de travaux, il a fallu bien des "petites mains" et du travail d'horloger pour conserver l'authenticité du bâtiment.

"Pour les portes par exemple,

"Au total, 300 ouvriers et compagnons ont travaillé sur ce chantier."

on est allé chercher à l'extérieur des menuiseries du 18^e, proches de ce qu'on pouvait trouver dans ce bâtiment", souligne Florence Comte, responsable du programme chez le promoteur Cogedim. "Tout a été fait pour garder l'esprit de l'Hôtel-Dieu, poursuit la chef de chantier. On a gratté les murs pour retrouver les couleurs d'origine. On a fait appel à un compagnon de Pézenas pour le travail des portes. Au total, 300 ouvriers et compagnons ont travaillé sur ce chantier." Où on a aussi et surtout conforté les voûtes qui contribuent largement à la splendeur d'un bâtiment exceptionnel, classé aux Monuments Historiques. L'Américain du mois de mai devrait donc être séduit.

À moins que l'environnement, en terme de propreté et de sécurité, laisse à désirer. Mais c'est une autre histoire.

Jean-Jacques FIORITO



Une vue aérienne de l'hôtel avec ses immenses escaliers et sa terrasse aménagée. Il illuminera tout un quartier.

/PHOTO DR

VIII. – LA CULTURE

✓ **1.** Sublimes fontaines de Marseille

La Provence – 08.07.2012

✓ **2.** Une virée mythique de près d'un siècle au musée de la moto

La Provence – 21.08.2012

✓ **3.** Aix – Musée Granet : objectif 100 000 visiteurs annuels

La Provence – 02.09.2012

✓ **4.** Rock entre quatre murs

Marseille l'Hebdo – 12.09.2012

✓ **5.** Le Moulin reprend son souffle

La Provence – 21.09.2012

✓ **6.** Le Mucem, côté réserves

La Provence – 02.12.2012

✓ **7.** Le Palais Longchamp retrouve son lustre

La Provence – 21.12.2012

Sublimes fontaines de Marseille

Un livre, "Fontaines de Marseille, ou les chemins de l'eau" rappelle l'importance et la symbolique de ces monuments

Par Olivia ANDREZ

C'est l'histoire de deux amoureux de la nature et de l'eau, qui décident de révéler la beauté et le passé des fontaines de Marseille. Un ouvrage qui rassemble une soixantaine de clichés. Traditionnellement, la distribution de l'eau dans la cité phocéenne était réglementée par des fontainiers, qui possédaient les clés des regards du réseau. De là est née l'expression "tu as toujours de l'eau si tu es gentil avec le fontainier". Marseille n'est en fait devenue ville de fontaines qu'à partir de la fin du XIXe siècle. L'ouvrage "Fontaines de Marseille, ou les chemins de l'eau", (Label Livre Éditions), né de collaboration entre Jean-Marie Huron, photographe et d'Olivier Emran, écrivain, retrace cette histoire et l'évolution de l'architecture des fontaines, véritables chefs-d'œuvre de l'Homme. Leur très bel ouvrage qui devrait également aboutir à un don symbolique, puisque la moitié des recettes de la vente du livre devrait financer la construction d'une fontaine à Tombouctou. Cette ville au nord du Mali est en proie aux rebelles islamistes, qui détruisent les mausolées et les tombeaux des saints musulmans depuis fin juin. Jean-Claude Gaudin, qui a présenté le livre a salué "ce combat pour la vie".

► Sélection de photos, dont une exclusive pour La Provence.



La Fontaine de la préfecture (6^e arrondissement), en plein cœur de Marseille. Le contraste est saisissant entre l'imposant bâtiment historique, où fût déclarée la Commune de 1871, d'un côté, et les couleurs disco, l'aspect moderne d'un système à débordement de la fontaine de l'autre. Eclairée la nuit, de rose de bleu jaune et violet, elle attire de nombreux visiteurs qui profitent du spectacle. / PHOTO JEAN-MARIE HURON



La fontaine du XXII^e centenaire (10^e arrondissement), aux 26 jets symbolisant les vingt-six siècles d'existence de Marseille. Appelée "Arbre de l'Espérance", elle est plantée à l'entrée principale du parc, inauguré en 2001. Cet arbre fontaine est un véritable arbre de vie. Niché dans la sculpture, l'observateur attentif y découvrira deux oiseaux. Dans son ombre projetée au sol, des dalles sur lesquelles figurent des milliers de noms de personnes nées à Marseille, qui ont participé à la souscription. / PHOTO JEAN-MARIE HURON



La fontaine de la Buzine, édifée en 1867 par un rocailleux anonyme. Le promeneur est ici sur les traces du "Château de ma Mère". Marcel Pagnol, tombé amoureux de la magie du lieu, avait acheté le domaine en 1941. L'écrivain y retrouva le canal de son enfance avec ses aubépines et ses clématites. Ce cliché est une exclusivité pour les lecteurs de "La Provence", la Buzine figure sous un autre angle dans l'ouvrage. / PHOTO JEAN-MARIE HURON

L'INTERVIEW de J.-M. HURON, photographe

"Les fontaines contribuent au lien social"



Les deux auteurs du livre : J.-M. Huron, photographe et Olivier Emran pour les textes.

Comment est né ce projet ?

Travaillant pour Les Eaux de Marseille, j'étais en déplacement pour un reportage, avec le service technique qui gère l'entretien et la propreté des fontaines. À la

fin de la journée, ça a été comme une évidence : un patrimoine aussi beau, je devais partager cela avec le public. J'ai cherché un éditeur intéressé par le projet. Label Livre Éditions a répondu présent. Ils m'ont ensuite mis en relation avec un écrivain pour accompagner mes photos de texte. Et trois ans plus tard, le livre a été publié.

Que symbolise l'eau pour vous ?

J'affectionne l'eau et ce qu'il y a autour, les animaux pour les cours d'eau naturels et les gens pour les fontaines. Les hommes viennent se réunir et se rencontrer autour de l'eau dans une ville. Les fontaines contribuent au tissu social. "L'eau n'est pas nécessaire à la vie, c'est la vie" disait Antoine de Saint-Exupéry. Je partage cette vision. On vient de l'eau on y retourne. C'est le cycle de la vie.

Y a-t-il une démarche écologique derrière ce projet ?

Oui et non, car je montre la beauté de la nature, mais au travers de ce qu'a sculpté l'homme, la fontaine. Je suis convaincu que la nature aura toujours le dessus sur l'homme, peu importe le degré de pollution, d'erreurs de sa part. La nature s'adapte. Alors oui, mon travail s'inscrit dans un mode de vie respectueux de la nature, mais je ne suis pas un militant écologique pour autant, juste un amoureux de la beauté et de la force des choses.

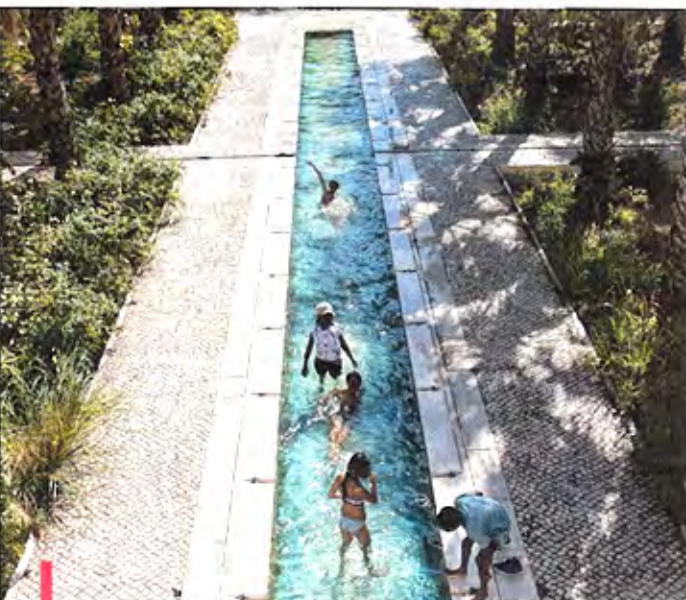
Quelle est votre fontaine préférée ?

Toutes ont quelque chose d'unique, mais la fontaine de La Buzine, qui se trouve dans le domaine du château éponyme, m'attire tout particulièrement. Il s'agit d'une fontaine cascade du XIXe siècle de toute beauté, très romantique. J'aime son côté rocailleux et sauvage. En plus, le château avait appartenu à Pagnol.

Les incivilités menacent les 180 fontaines

Marseille abrite 180 fontaines, dont 80 fontaines dites ornementales. Leur eau est à la base potable, mais elle est recyclée, ce qui rend sa consommation peu recommandée, sauf aux points d'eau potables indiqués, nombreux à Marseille. L'entretien des fontaines est quotidien et leur nettoyage effectué deux fois

par an, au minimum, par la Société des Eaux de Marseille (SEM), qui déplore de fréquentes incivilités. La Fontaine du Cours Julien souffre de fréquentes dégradations et de nombreuses souillures. Elle devrait être rénovée prochainement, mais "un appel au civisme a été lancé par la SEM pour protéger notre patrimoine".



Autre fontaine du parc du XXVI^e centenaire. Les auteurs du livre ont souhaité montrer la vie autour des points d'eau. Sa structure rappelle les rails d'une voie ferrée. Le parc a en effet été créé sur le site occupé pendant plus d'un siècle par la gare de triage du Prado. / PHOTO JEAN-MARIE HURON



La fontaine de la place Castellane (6^e arrondissement). Elle culmine à 30 mètres de hauteur et rend hommage à l'eau à travers ses quatre axes : le Rhône pour la rue de Rome, la déesse Amphitrite pour l'avenue du Prado, la source du boulevard Baille et enfin la Durance, le torrent, rue Louis-Maurel. / PHOTO JEAN-MARIE HURON

Une virée mythique de près d'un siècle au musée de la moto

"Des touristes étaient venus visiter le musée, dans le quartier du merlan (14^e). Ils ont regardé la dizaine de répliques de motos installées à l'accueil. Puis les vieilles pièces dans les vitrines. S'apprêtant à partir, ils ont découvert qu'il y avait quatre étages!" François Sassu, le directeur du Musée de la Moto, peut raconter une multitude d'anecdotes sur "son" musée. Depuis 22 ans, il partage son enthousiasme avec les visiteurs dans ce lieu où la bécane est reine. Quelque 250 modèles. Certaines sont rares, d'autres sont vraiment chères ou au contraire ne valent pas grand-chose, mais elles semblent toutes avoir traversé le 20^e siècle sans avoir pris une ride.

250 modèles

Le premier étage (1900-1930) se consacre aux prémices des deux roues. Le deuxième (1930-1950) est fortement marqué par la guerre alors que le troisième (1950 à nos jours) regorge de motos japonaises aux couleurs flashy.

La mise en scène est réfléchie: des fresques italiennes qui accompagnent de vieilles Guzzi, des mannequins armés pour la période 39-45, des disques de Johnny et de la période yéyé pour la Paloma Super Flash des années 60... François Sassu présente ces engins avec passion, dévoilant leur avancée esthétique et mécanique. Il faut le voir s'extasier devant la boîte de vitesse de la New Hudson 600 cc de 1913: "Un moyeu Armstrong incroyable pour l'époque".

De la motosacoche des frères Dufaux en 1904, en passant par la Sport 14 Guzzi, la BMW R75 Afrika Korp ou encore la Triton de 1972... Il pourrait passer des heures à parler de chaque modèle. "Des visites libres ou guidées



François Sassu récupère de vieilles bécanes, "en bon état", ou complètement désossées, et travaille dessus pendant plusieurs mois pour les présenter au public.

F.V.

sont proposées selon l'envie du client", précise-t-il.

Car le Musée de la Moto attire évidemment les motards venus de toute la France mais aussi des familles curieuses et des groupes scolaires. "Quoi qu'il en soit on ne vient pas ici par hasard", reconnaît-il. Jean-Paul est originaire de Saint-Étienne. Motard depuis 40 ans, il avait entendu parler du musée par ses amis. "C'est magnifique, tout est très sympa, l'accueil, le lieu, la mise en scène... et le prix est dérisoire (2,20 euros) par rapport à ce que propose le musée", s'enthousiasme le visiteur avant de promettre de "revenir avec ses potes". "Le clou du spectacle est au quatrième étage", insiste-t-il.

En effet, cet étage a la particularité de présenter des expositions à thème. Ce jour-là, les engins du Français Jean Nougier, "un génie de la mécanique qui était toujours volontaire à 90 ans" lorsque François Sassu l'a rencontré, ou du Marseillais François Gaussois, y sont entreposés, avec photos d'époque et palmarès sur les murs. Plus loin, un espace est réservé aux animations pour les enfants.

Car, outre sa fonction muséale, le bâtiment s'ouvre également aux plus jeunes.

Florian VIDAL

POUR LES ENFANTS

Au quatrième étage du musée, des animations sont proposées aux plus jeunes. Les 8-12 ans auront l'opportunité de mener une réflexion en groupe sur les différentes énergies: eau, biomasse, géothermie...

Les 4-6 ans devront, eux, "habiller" des motards mannequins avec l'équipement complet (casque, gants, bottes) pour une sécurité maximale. Mais ce qui a le plus de succès est le jeu de Fantomare. Il s'agit, avec 8 indices, de retrouver "les motos possédées" disposées dans le musée et de repartir ensuite avec son diplôme de détective.

→ 18 traverse Saint-Paul, Quartier du Merlan (13^e), 04 91 55 48 43, ouvert tous les jours sauf dimanche, lundi et jours fériés de 10 h à 17 h.

Musée Granet : objectif 100 000 visiteurs annuels

AIX Les lieux avait rouvert en 2006 à l'occasion de l'exposition sur Cézanne

Trois mois après son ouverture le 26 mai 2012, l'exposition "Les chefs-d'œuvre du musée Frieder Burda", au musée Granet à Aix, franchissait le cap des 60 000 visiteurs, avec 60 212 entrées enregistrées au soir du dimanche 26 août. En tenant compte du fait que l'exposition phare de l'été aixois prendra fin le 30 septembre prochain, et que les visites "hors expo temporaire" s'avèrent généralement satisfaisantes, le seuil des 100 000 visiteurs annuels pourrait être atteint le 31 décembre prochain.

Le chiffre n'est pas anodin. Le palier symbolique des 100 000 avait été évoqué par les élus communautaires avant les travaux qui avaient transformé le musée vieillissant d'à peine 700 m² (et qui peinait à attirer 30 000 curieux chaque année) en bâtiment moderne et plus spacieux.

Tous les publics

Depuis 2006, c'est presque un parcours sans faute qui a été accompli par le musée aixois. Outre les grandes expositions à vocation internationale - Cézanne 2006 ayant explosé tous les compteurs, l'ancien palais de Malte ayant vu passer cette seule année-là plus de 480 000 visiteurs (voir notre encadré) - les saisons qui se sont suivies ont moissonné une bonne récolte. L'année la



L'expo "Les chefs-d'œuvre du musée Frieder Burda" a d'ores et déjà franchi le cap des 60 000 visiteurs. / PHOTO SERGE MERCIER

moins spectaculaire a été 2007 avec la réouverture des collections permanentes en juin et ce, malgré l'enrichissement des fonds grâce à la donation Meyer. En 2008, l'exposition

consacrée à la BD et celle dédiée au peintre Granet avaient attiré plus de 98 000 personnes. Un score honorable dû également au développement d'une politique culturelle en di-

BURDA, À SUIVRE

L'exposition qui se poursuit jusqu'au 30 septembre présente une partie de la prestigieuse collection d'art contemporain du musée Frieder Burda situé à Baden-Baden, en Allemagne, regroupant 53 chefs-d'œuvre.

rection de tous les publics, notamment les scolaires (17 000 enfants avaient parcouru les salles du musée en 2008) ou via "les nuits étudiantes".

Depuis l'excellente saison Picasso-Cézanne en 2009, le musée a su franchir le cap des 100 000 visiteurs annuels aisément. La collection Burda devrait permettre à l'institution de garder un rythme de croisière. Les professionnels du tourisme aixois n'ont qu'à se frotter les mains : en 2013, à l'occasion de Marseille Provence capitale culturelle, le musée Granet jouera une nouvelle fois gros en s'associant aux musées marseillais en accueillant "Le grand atelier du midi" - un panorama artistique de 1880 à 1960, qui illustre les différents mouvements ayant jalonné le XX^e siècle. La saison s'annonce riche, d'autant que s'ouvrira en 2013 l'annexe du musée dans la chapelle des Pénitents blancs destinée à recueillir la collection Planque...

Julien DANIELIDES

Rock

entre quatre murs

CONCERTS

Finis les concerts en plein air, en attendant que les "grandes salles" (Dôme, Silo, Dock, Espace Julien, Friche et bientôt Moulin) ne redémarrent leurs programmations, les "petites salles" reprennent concerts et soirées.

Du Poste à Galène à la Meson, de l'Embobineuse au Dan Racing, les cafés-rock, les petites salles de jazz, les lieux musicaux divers, ne manquent pas dans la ville, dans le centre, mais aussi dans les quartiers. Profitons de l'accalmie de fin d'été, avant que les "gros" ne redémarrent, pour aller voir un peu ce qui se trame du côté des "petits". Ceci dit de manière absolument non-péjorative, car, dans ces petites salles, qui peuvent parfois accueillir plus de 200 personnes, vous aller constater qu'il y a aussi quelques jolis rendez-vous à ne pas manquer.

Les lieux rock-rock-rock

Parmi les salles les plus originales de la ville, L'Embobineuse, à La Belle-de-Mai, pointe son nez en *number one*. Par sa programmation, punk et underground, L'Embobineuse fait bouger les lignes culturelles et tente de sortir Marseille d'une torpeur et d'une bienséance que l'on pourrait presque qualifier de "méditerranéennes". N'exagérons rien non plus, L'Embo joue sur du velours en étant le "correspondant" régional d'un circuit rock national original; qui fait tourner les plus grosses pointures de l'underground. Ce mois de septembre y démarrera avec deux groupes le lundi 17 (les Mar-

seillais de Bye Bye Laïka, electro-rock et les Strasbourgeois de Electric Electric, noise-rock) et les autres rendez-vous seront le 21 avec Jawohl mi amor, Poil et Ssissi Empire, le 24 avec Black Dice et Post Coitum, le 26 avec L'Ocelle Mare et Radikal Satan et enfin le 29 avec Poino, Familea Miranda et Fillette. Des groupes français pour la plupart (marseillais, lyonnais, bordelais), mais aussi espagnols, anglais et américains en ce qui concerne Black Dice.

Autre scène à jouer la carte la plus rock possible, mais avec sans doute davantage de groupes marseillais, La Machine à Coudre. Plus dans la veine pub-rock, La Machine, rue Jean-Roque, est en plein centre de la ville, netre cours Lieutaud et rue d'Aubagne. En ce mois de septembre on y entendra le 15 Elektrolux (pour la sortie de leur nouvel album, *Robert Mitchum*) ainsi que Tommy and the Cougars et le 21 Fantasticus. Seulement des groupes marseillais, y compris une entorse au rock, le 20, avec le flamenco de Antonio Negro.

Troisième salle à miser essentiellement sur le rock, même si on y accueille des artistes de tous poils, Le Poste à Galène, à la rue Ferrari, le plus important en capacité d'accueil parmi ces lieux. Au Poste, on commence régional avec Hugo Kant (electro-jazz) le 15 septembre, puis Gaïo + Isaya le 21;

mais c'est le metal de Tristania (le 23) et le rock-folk de Piers Faccini (le 27) qui sont les gros rendez-vous de ce mois, en attendant Rachida Brakni le 6 octobre ou Kas Produkt le 23 novembre. Enfin, n'oublions pas le Dan Racing, pub-rock "historique" de la rue Poggioli (à La Plaine), lequel propose un concert tous les vendredis et samedis soirs, parfois de groupes de reprises. Ce sera DaBF (vendredi 14), The Waddles (samedi 15), Lost Asylum (vendredi 21), Uncanny (samedi 22), Coverage (vendredi 28) et Voidborn (samedi 29).

Les salles éclectiques

Flamenco, jazz, pop, musiques du monde, dans les autres petites salles de Marseille on s'adonne à des plaisirs musicaux variés. Le plus éclectique d'entre ces lieux est peut-être La Meson, rue Consolat (entre Réformés et Cinq-Avenues), un lieu de flamenco mais ouvert à tous les registres, en particulier le jazz (la salle participe en octobre à la programmation de Jazz sur la Ville) et la musique yiddish avec le groupe Kabbalah, un habitué des lieux, qui ouvre la saison le 28 septembre avec un concert entrée libre ouvert à tous. Puisqu'il était question de jazz, allons jusqu'à l'Estaque à la découverte du vieux gréement Inga des Riaux, au Port de la Lave. Les soirées y ont lieu généralement le vendredi: le 14

Kabbalah (ci-contre), Black Dice, Elektrolux (en noir et blanc) et Tristania (tout en bas), à retrouver respectivement sur scène à la Meson, à l'Embobineuse, à la Machine à Coudre et au Poste à Galène.



soirée swing et manouche, le 21 l'If Trio avec Christian Bon, Frédéric Mennillo et Franck Lamiot et le 28 l'Audrey Fougeret Quartet. Terminons ce tour d'horizon avec le Nomad'Café, boulevard de Briançon (dans le 3^e) qui rouvrira ses portes le 5 octobre, avec le Kawawatei (rue de la Loubière, dans le 6^e) qui s'intéresse aux musiques mais aussi aux arts du monde (soirée flamenco le 15, Trio Clair de Lune le 28, atelier de découverte de flûte peule le 29, etc) ou encore avec le Duke, "bistrot moderne", le bar à musique d'Endoume qui multiplie les apéro-mix, soirées DJ, sound-system et concerts live.

En bonus

De la Cité de la Musique et sa "Cave à Jazz" aux pubs musicaux tels que le Red Lion ou l'Intermédiaire, des lieux centraux du cours Julien (Oogie, Bicoq, Café Julien) aux totalement excentrés des environs de Marseille (l'Escale à Aubagne, le Jas'Rod aux Pennes-Mirabeau, le Korigan à Luynes), du Waaw au Lollipop Music Store ou au Mama Shelter, de L'Eolienne au Trolleybus, Marseille compte encore bien d'autres lieux et salles où aller écouter de la musique en dehors des sentiers battus. A vous d'être curieux, et de suivre tout au long de l'année l'agenda de Marseille l'Hebdo... ■

Patrick Coulomb



LES ADRESSES

- Le Poste à Galène, 103, rue Ferrari (5^e) ☎ 04 91 47 57 99.
- L'Embobineuse, 11, bd. Bouès (3^e) ☎ 04 91 50 66 09.
- La Machine à Coudre, 6, rue Jean-Roque (1^{er}) ☎ 04 91 55 62 65.
- Le Dan Racing, 17, rue Poggioli (6^e) ☎ 06 09 17 04 07.
- La Meson, 52, rue Consolat (1^{er}) ☎ 04 91 50 11 61.
- Inga des Riaux, Port de la Lave, l'Estaque (16^e) ☎ 06 07 57 55 58.
- Kawawatei, 27, rue de la Loubière (6^e) ☎ 09 81 25 66 82.
- Le Duke, 59, rue d'Endoume (7^e) ☎ 04 91 90 74 21.
- Cité de la Musique, 4, rue Bernard du Bois (1^{er}) ☎ 04 91 48 74 62.

Le Moulin reprend son souffle

RÉNOVATION La salle de concert mythique de Saint-Just connaît une seconde jeunesse. Ouverture le 28 septembre

Sur la nouvelle façade, un signe distinctif nous rappelle ses origines. La salle de concert de Saint-Just est repartie sur de nouvelles bases après des années de travaux et des péripéties longues comme les ailes... d'un Moulin. La touche historique du lieu s'arrête là, dans les détails. L'ancien cinéma de quartier des années 50 peut envisager aujourd'hui un avenir plus serein après avoir connu plusieurs mues, de nombreuses mauvaises surprises et moult rebondissements.

Hier matin, Nicolas Christin, directeur et programmateur du Moulin, ne boudait pas son plaisir en accueillant ses invités dans ce qui sera désormais le "Club" du Moulin: un espace musical pouvant accueillir 350 personnes, dédié aux découvertes et aux groupes émergents. "Dans la décennie, on pourra suivre les artistes sur le long terme", s'emballait le responsable.

Une configuration réduite et intimiste accolée à une grande salle qui pourra contenir, elle, 1 500 personnes. Pour la première fois de sa longue histoire, le Moulin présentera donc une double configuration. Les habitués du lieu pourront également retrouver le grand balcon qui surplombe la scène principale. Avec le plaisir de pouvoir bien circuler entre les travées, les aménageurs ayant gardé à l'esprit un certain souci de confort pour les spectateurs. Cage scénique flambant neuve, acoustique au "top", selon ses promoteurs, le Moulin nouvelle formule aura tous les aspects d'un grand.

"De tous les sinistres et problèmes que nous avons subis, nous avons réussi à sortir un beau projet", s'enflamme Nicolas Christin. Problèmes de voisinage, une source découverte en 2008, une décharge dissimulée sous la dalle de la grande salle, des anciens fauteuils de cinéma cachés dans les remblais sous la scène et sous une partie du balcon, rien n'aura pourtant été épargné à l'équipe pendant les travaux. "On commençait à se poser beaucoup de questions, mais heureusement, on n'a pas trouvé de cadavre", s'amuse, avec du recul, Nicolas



Avec plus de 20 ans d'expérience dans la programmation de concerts, le Moulin, implanté au 47 bd Perrin (13^e), vient se repositionner sur l'offre globale des concerts à Marseille.

Christin. Tous les partenaires publics ont sorti leurs carnets de chèques pour que cette réalisation puisse voir le jour.

1 535 000 euros, auxquels il faut ajouter les fonds propres de la structure : 307 000 euros. Coût total du plan de financement : 1 842 000 euros. "C'est un outil ambitieux qui, à partir d'un bon vieux cinéma des années 50, va pouvoir nous faire entrer dans les salles de musiques actuelles 3^e génération", résume Nicolas Christin. Encore beaucoup de grains à moudre, on l'espère, pour les années à venir.

Philippe FANER



En chiffres...

QUELQUES REPÈRES SUR LES TRAVAUX

Au total, ce sont 1 400 jours de travaux qui ont été nécessaires pour que le Moulin puisse être en état de marche dès la fin du mois. Il reste encore quelques aménagements à effectuer sur le plateau scénique pour qu'il soit opérationnel. On a utilisé pour sa réalisation 8 500 mètres de câbles électriques, 5 000 m² de placo, 1 500 m² de laine de roche, 650 litres de peinture, 500 mètres linéaires de poteaux métalliques.

RÉSIDENCES ET DIFFUSION

Le nouvel aménagement permettra l'accueil de résidences pour les artistes professionnels et des formations techniques en direction des opérateurs de spectacle vivant. Une fourchette de 50 à 80 concerts par an est prévue, entre les productions et les locations.

ÉVOLUTION DE LA JAUGE

En 1993, une première campagne de travaux a fait évoluer la jauge de 700 à 1 200 places. Dans la double configuration à venir, un Club pouvant accueillir 350 personnes sera associé à une grande salle de 1 500 personnes. En fond de scène, à l'étage supérieur, les loges réservées aux artistes ont été entièrement renouvelées.



Dutronc, IAM, Nasser...



"Couvrir un champ large de programmation musicale et rester un outil polyvalent": c'est l'ambition affichée par toute l'équipe du Moulin. La soirée inaugurale est prévue le vendredi 28 septembre, avec Thomas Dutronc à l'affiche.



La première quinzaine du mois d'octobre (du 3 au 15) aura une coloration marseillaise. Avec notamment le 12, IAM (29 et 30€) et le 13, Nasser and friends (15€) ainsi que de nombreux autres invités (15€).





À la Belle-de-Mai, le Centre de conservation et de ressources du Mucem s'est posé sur l'ancien terrain militaire Bugeaud. Destiné à accueillir les collections du futur musée marseillais, le bâtiment est un gigantesque entrepôt. Le monolithe de béton rugueux, dès qu'il est entaillé ou percé, laisse exploser un béton blanc, lisse et resplendissant. / PHOTOS PATRICK NOSETTO

Le Mucem, côté réserves

Le bâtiment joue sur l'opposition du côté sombre de la conservation et l'éclat des lieux de travail



Socs et charnières. manèges forains et cirques miniatures, fauteuils de dentiste et canoës, costumes de travail ou de fête... l'histoire de l'homme, de ses outils agricoles et artisanaux, de ses objets du quotidien façonnés depuis des siècles, prennent possession petit à petit, semi-remorque après semi-remorque, du "ventre" du Centre de conservation et de ressources (CCR) du Mucem. Minutieusement s'opère le déménagement des collections du Musée des Arts et Traditions Populaires, première délocalisation d'un musée national. À la Belle-de-Mai, les réserves du musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée sont déjà à l'heure 2013. C'est le premier bâtiment livré et occupé par ses usagers du programme de constructions lié à l'année "Capitale européenne de la Culture".

Dans ces murs, Aurélie Filippetti a tenu sa conférence de presse sur la programmation MP2013. Et cela a été, semble-t-il, un coup de foudre puisque la ministre de la Culture vient de proposer Corinne Vezzoni, l'architecte du CCR du Mucem, à la candidature en tant que chevalier des Arts et des Lettres. Une nouvelle reconnaissance pour l'architecte marseillaise qui, après les Archives départementales à Arcenc, réussit un exploit: faire de ce qui doit être un banal entrepôt, fut-il celui des collections d'un musée, un des plus intéressants objets architecturaux de la ville.

La fonction du bâtiment a dicté sa conception. Monolithe à l'abri de la lumière, isolé de l'extérieur pour permettre la conservation d'œuvres fragiles, le CCR du Mucem se présente donc sous la forme d'un cube rugueux de béton. Mais, dès qu'il est entaillé, percé, excavé, c'est un béton blanc lisse resplendissant qui explose. À l'image d'une terras-

se au sud qui accueillera bientôt une œuvre marquant l'année capitale européenne de la Culture.

Corinne Vezzoni a pris pour référence l'œuvre du sculpteur espagnol Eduardo Chillida qui travaille une matière première brute et sombre mais qui, une fois creusée et polie, fait circuler la lumière sur des surfaces blanches. Tenue par le maître d'ouvrage, le ministère de la culture, à un budget serré (1 150 € le m²), Corinne Vezzoni a privilégié la façade du bâtiment dont l'empreinte au sol, 72 mètres sur 72 mètres, fait écho à celle du Mucem sur le J4. À l'image des planches grossières d'une caisse bois (une de celles qui pourrait contenir les œuvres démenagées) le béton des façades conserve les veines du bois naturel des banches (moules) qui ont servi à le couler. Les murs se dressent comme un empilement de planches, à l'image des strates d'une coupe géologique. La couleur, rappel de celle des friches industrielles

Un écran architectural pour des objets du quotidien devenus des œuvres artistiques.

du quartier, a été obtenue par une coloration du béton à la sortie des camions-toupies. Un ouvrier a versé à ce moment-là les sacs de pigments. "Le béton n'avait pas le temps de se malaxer de manière homogène, ce qui donne ces variations de teintes", explique Corinne Vezzoni. Un nuancier sur lequel rebondit la lumière.

Tous les Marseillais connaissent les lieux sur lesquels s'est posé le bâtiment. C'est là que, longtemps, on a fait ses "trois jours", première étape du service militaire. L'équipe d'architectes a conservé beaucoup d'éléments de ce terrain militaire, le site Bugeaud adjacent à la caserne du Muy. Pas un seul platane n'a été coupé, des hangars ayant jadis servi au stockage de machines militaires abriteront les pièces les



Les 7 000 m² des magasins aux "climats différents" commencent à accueillir les collections transférées du Musée des arts et traditions populaires. Un grand déménagement sur les mois à venir. / PHOTOS PATRICK NOSETTO

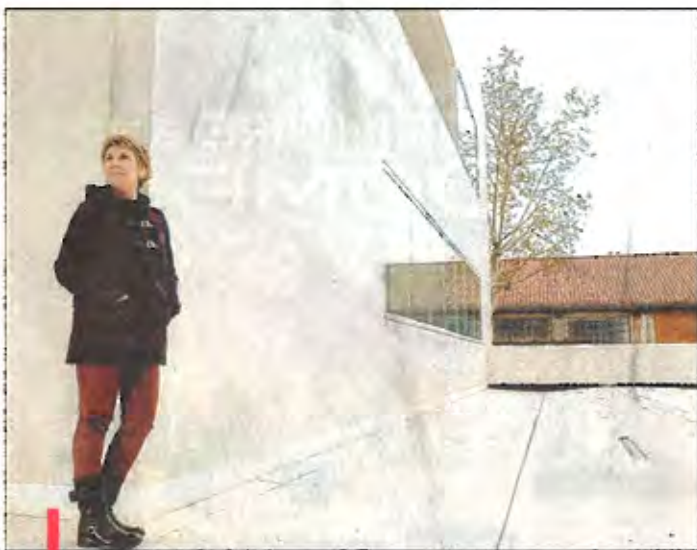
plus volumineuses du Mucem, gage de la pacification de ces lieux. Jusqu'au bâtiment des chambrées des trouffions qui sera réaménagé en chambres pour les chercheurs travaillant au Centre de conservation et de ressources.

À l'intérieur, béton blanc au mur, gris au sol, surfaces vitrées autour de patios centraux laissent couler la lumière dans un espace déjà approprié par les équipes du musée. Les couloirs débouchent sur des échappées visuelles. Côté technique, tout est apparent comme dans une grande usine. Les archis ont joué le côté machinerie, comme dans un sous-marin. Économie toujours, le sol des deux patios intérieurs cloisonnés est couvert de billes blanches de céramique. Ce sont les "rebuts" d'un fabricant de sanitaires qui

Une expo à la mi-2013

En parallèle à l'ouverture du Mucem, les réserves accueilleront une exposition préparée par Jean Blaise, directeur de la culture, du patrimoine et du tourisme à Nantes auquel Jean-Marc Ayrault a confié la manifestation "le voyage à Nantes". À Marseille, Jean Blaise proposera à un écrivain une ballade dans le ventre des réserves, d'y choisir des objets "exilés" sur les étagères des magasins comme introduction à un texte qui sera dit et enregistré. Une façon inédite de faire revivre ces œuvres de l'homme reléguées dans ce lieu de conservation. Et présentées dans la salle d'expositions du rez-de-chaussée des réserves.

s'en sert pour polir lavabos et bacs de douche. Ça ne coûte que le prix du transport. Le bâtiment est avant tout un espace de protection : 7 000 m² d'immenses salles souterraines compartimentées en fonction des objets conservés : bois, tissu, papier, métaux... Une trentaine de centrales crée les climats appropriés (température et hygrométrie) dans ces différents magasins. Salle de quarantaine, de dépoussiérage et de désinsectisation, atelier de restauration complètent le ventre de ce bâtiment dans lequel le grand public ne pourra accéder qu'à l'occasion de l'ouverture de la salle d'exposition. Avec ces Réserves, Corinne Vezzoni laisse une nouvelle empreinte d'une architecture paisible et talentueuse. Luc LEROUX



L'architecte marseillaise Corinne Vezzoni et son associé Pascal Laporte ont remporté le concours lancé en 2004 par le ministère de la Culture. Un partenariat public privé a depuis été établi. Le bâtiment a une empreinte au sol de 72 m sur 72 m, exacte réplique du Mucem sur le J4. Patios intérieurs vitrés, échappées visuelles, béton brut ou blanc... les réserves offrent aux équipes du musée un lieu de travail paisible.

Le Palais Longchamp retrouve son lustre

Il rouvrira ses portes en juin 2013 pour accueillir "Le Grand atelier du Midi"

Il a fallu être patient. Mais ça y est : après cinq ans de fermeture au public, le musée des Beaux-Arts va rouvrir ses portes en juin prochain, tout comme le musée d'Histoire naturelle, tous deux abrités dans les ailes du Palais Longchamp. Une visite de chantier était organisée hier à la presse en présence de Jean-Claude Gaudin, sénateur maire de Marseille. "C'est un bâtiment extraordinaire de Napoléon III, je suis heureux de sa rénovation, a-t-il déclaré. Les travaux réalisés sur l'ensemble du bâti représentent un investissement de 21 millions d'euros pour la Ville sur un total de 26 millions. Je remercie les mécènes impliqués dans ce projet, Total, Suez Environnement, la société Edf."

Les façades extérieures du bâtiment ont été rénovées. Mais



Le Musée des Beaux-Arts accueillera 120 toiles pour le "Grand atelier du Midi".

L'escalier monumental mène au Musée des Beaux-arts. Ci-contre, "le Funny zoo", espace de promenade ludique.

PHOTOS PATRICK NOSETTO

un gros chantier attendait aussi les architectes à l'intérieur. Les peintures qui ornent l'escalier monumental (photo) et les plafonds ont retrouvé leurs couleurs. La grande verrière de la salle principale, oblitée par des faux plafonds, a été dégagée et l'éclairage zénithal d'origine révèle un splendide espace. Enfin, la climatisation et l'électricité de l'édifice ont été mises aux normes muséales.

"Le Musée des Beaux-arts est l'un des plus beaux de France, explique Luc Georget, conservateur. C'est l'une des quinze premiers musées créés en France à la Révolution, doté du "butin" révolutionnaire. Ses collections se sont enrichies au fil du temps. Aujourd'hui, il compte 8000 œuvres. Les écoles française, italienne et du nord sont bien représen-

tées, avec des chefs-d'œuvre de Rubens, Philippe de Champaigne, Corot, Millet, Courbet." Ce ne sont pas ces collections permanentes qu'on découvrira à la réouverture, mais d'autres chefs-d'œuvre venus du monde entier pour l'exposition "Le grand atelier du Midi", organisée en deux volets, l'un au musée Granet à Aix, l'autre au Musée des Beaux-arts à Marseille. Le volet marseillais se concentre sur les peintres ayant séjourné en Provence, depuis le Van Gogh arlésien jusqu'aux fauves et jusqu'à Bonnard.

En marge de cette rénovation, le jardin zoologique a été réaménagé en "Funny zoo", un espace de promenade ludique, où soixante animaux colorés ont été installés dans les cages.

Marie-Ève BARBIER



IX. – MARSEILLE-PROVENCE 2013

- ✓ **1.** Capitale européenne de la culture – Les vrais gagnants ?
Méridien Mag n°16 – Sept-Octobre 2012
- ✓ **2.** Le " Pavillon M ", phare de 2013
La Provence – 05.10.2012
- ✓ **3.** Escale culturelle
Le Nouvel Observateur – Du 25 au 31.10.2012
- ✓ **4.** Marseille – Le grand pari
Télérama n°3277 – Du 3 au 09.11.2012
- ✓ **5.** Que restera-t-il de Marseille-Provence 2013 ?
Le Point n°2097 – 22.11.2012
- ✓ **6.** 2013 : la culture dégage sa com
La Provence – 01.12.2012
- ✓ **7.** Le bon logement : la clé du succès de Marseille 2013
La Provence – 03.12.2012
- ✓ **8.** 2013 : Echec interdit
L'Express n°3206 – Du 12 au 18.12.2012
- ✓ **9.** Randonnée : le sentier péri urbain ouvrira en 2013
La Provence – 27.12.2012

CAPITALE EUROPÉENNE DE LA CULTURE

LES VRAIS GAGNANTS ?



ENQUÊTE

SNCM : le changement de modèle, pour quand ?

ENTRETIEN

Roger Reuter, le redresseur productif régional

STRATÉGIE

La révolution à Troc.com

À LA UNE

Marseille-Provence 2013

Les vrais gagnants ?



MP2013

Quatre petits mois. C'est le peu de temps qu'il reste avant le lancement officiel de Marseille-Provence 2013, Capitale européenne de la Culture les 12-13 janvier prochains. À la veille de l'événement, force est de constater qu'on est loin de l'euphorie de 2008 quand le territoire (130 communes dont Arles, Aix-en-Provence, Martigues, Aubagne, Salon-de-Provence et Marseille) remportait le titre. Certes, grâce aux 660 M€ investis, la métamorphose urbaine est en marche dans la cité phocéenne mais la manifestation peine encore à convaincre intra muros. En revanche, à l'extérieur, dans les petites communes, la dynamique semble enclenchée ...

DOSSIER RÉALISÉ PAR SERGE PAYRAU, CAROLINE GARCIA, LAURENCE BOTTERO ET A.D.

C'est à Melina Mercouri, alors ministre grecque de la Culture, et à son homologue français, Jack Lang, que l'on doit la création en 1985 du label de Capitale européenne de la Culture (CEC). Depuis Athènes la première, 46 villes ont connu cet honneur, dont trois en France : Paris en 1989, Avignon en 2000 et Lille en 2004. Et c'est précisément depuis la réussite de la métropole nordiste (c.f encadré), où l'événement a attiré pas moins de 9 millions de visiteurs et bénéficié de l'adhésion de 82 entreprises partenaires (13 M€, soit 17,6% du budget global), que les candidates (deux sont désignées chaque année) se livrent à une concurrence acharnée pour décrocher le précieux sésame. Toutes appâtées par une arithmétique déclinée un peu trop systématiquement par l'ancienne capitale des Flandres mais qui reste à étayer avec de sérieuses statistiques : un retour sur investissement immédiat de l'ordre de 6 euros à raison d'un euro investi. Avec plus d'un milliard d'euros de dépenses qui seront engagées d'ici à 2020 par les 9 communes du territoire dans la réalisation de grands équipements culturels, le calcul est assurément mobilisateur.

Pour décrocher la timbale en 2013, pas moins de huit communes françaises s'étaient portées candidates : Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Strasbourg, Nice, Saint-Etienne et Amiens. Mais la

cité chère à Jean-Claude Gaudin n'a pas eu beaucoup de peine à emporter la mise face à Lyon, Toulouse et Bordeaux en *short list* au vu des critères de sélection. La ville pauvre, qui ne dispose pas d'équipements culturels dignes d'une grande métropole, s'est très rapidement imposée comme celle qui avait le plus besoin d'un événement coup de fouet.

La suite est connue et donne chroniquement du grain à moudre aux médias et autres détracteurs, qui veulent y déceler la confirmation d'une incapacité, qui serait toute marseillaise, à organiser sereinement des chantiers.

Des sarcasmes

Faut-il rappeler les épisodes largement médiatisés ! les problèmes de gouvernance au sein de l'association MP 2013, chargée de coordonner l'ensemble des travaux de préparation, qui se sont traduits par le départ du directeur général Bernard Latarjet et l'arrivée aux commandes de François Chougnat, ancien directeur du parc de la Villette ; les guerres de clochers entre Aix, Marseille et Toulon qui se sont soldées par le retrait de cette dernière, amputant le budget de l'événement de 7,35 M€ et les valse-hésitations de la première, qui ont fait perdre de précieux mois et entraîné des dégâts collatéraux. À l'instar de l'imbroglie entourant l'exposition consacrée à Albert Camus*. Enfin, fin août, le Canard Enchaîné révélait que l'un des bâtiments phares de la mani- ▶



► festation, le hangar J1, ne pourra finalement pas ouvrir toute l'année faute de ... climatisation. Pas tout à fait vrai. Le frais n'a en effet pas été prévu mais le bâtiment sera néanmoins ouvert tout au long de l'année. Au final, si certaines réalisations ne seront pas toutes prêtes à Marseille pour le lancement de l'événement- cas de l'emblématique MuCEM (Musée des Civilisations d'Europe et de la Méditerranée), le plus grand de France en dehors de Paris - il n'en demeure pas moins que la cité portuaire se réveillera en 2014 dotée de grands gestes architecturaux. Si les Marseillais peinent à s'approprier l'événement, en dehors de la ville-centre, les communes, tout en étant conscientes qu'elles ne partent pas avec les mêmes avantages patrimoniaux et culturels que certaines, se mobilisent pour honorer

le terme de "territoire", contenu dans la promesse de candidature. Et aussi, pour "que le territoire franchisse un pallier et qu'après 2013, il ne soit plus tout à fait le même", résume Rudy Vigier, coordinateur de MP 2013 pour l'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile. Dans le concert des petites communes qui entendent bien tirer de l'événement-capital un brin de notoriété, Arles (1,1 M€ apportés au budget de l'association) impressionne par son engance à s'être emparée de l'affaire (c.f plus bas). Avec une programmation ambitieuse qui s'est arrangée pour "faire venir de grands artistes contemporains", explique Hervé Schiavetti. Pour la ville, la manifestation capitale aura également le mérite d'activer la réalisation d'équipements structurants comme le futur Parc des Ateliers qui sera révélé cette année-

là. Imaginé par le concepteur du musée Guggenheim de Bilbao Frank Gehry et au cœur d'un parc-jardin conçu par l'architecte-paysagiste belge Bas Smets, les bâtiments neufs et d'origine formeront un vaste campus culturel réunissant le bâtiment de la Fondation LUMA et sa galerie d'expositions ainsi qu'un théâtre, des résidences d'artistes et un restaurant.

Ceux qui en seront et les autres

Pour Gardanne, la plus petite entité du vaste territoire culturel qui s'est investie dès le début dans le projet (participation de 367 K€), c'est l'occasion ou jamais de forger une nouvelle image, exploitant son passé industriel à des fins scientifiques. "Une voix originale" que le maire Roger Meï, "s'efforcera de faire entendre. Nous avons de

UN BUDGET DE 91 M€

La manifestation dispose d'un budget de 91 M€, dont 22,05 M€ apportés par la Ville de Marseille et la communauté urbaine Marseille Provence Métropole, 12,25 M€ par l'État, le CG13 et la Région chacun, 7,35 M€ par Aix-en-Provence et la communauté d'agglomération du Pays d'Aix (CPA), 2,45 M€ par l'UE. Quant aux autres territoires : Arles (1,1 M€), Aubagne (1,1 M€), Martigues (1,4 M€), Istres (800 K€), Gardanne (367 K€), Salon (367 K€). Certaines sommes proviennent des intercommunalités. À noter par ailleurs, la participation de territoires associés : la Vallée des Baux (100 K€), Rhônes Alpes Durance (150 K€) et Port Saint-Louis (50 K€). La contribution des entreprises atteint à ce jour 13,4 M€ pour un objectif fixé à 14,7 M€.

LE MÉCÉNAT ÉCONOMIQUE DANS LES ANCIENNES CAPITALES EUROPÉENNES DE LA CULTURE

Villes	Année du titre	Apports
Anvers	1993	4,7 M€
Lisbonne	1994	2,6 M€
Luxembourg	1995	6 M€
Stockholm	1998	5,5 M€
Brugge	2002	6,4 M€
Lille	2004	13 M€

Sources : Étude sur les Capitales et Villes européennes de la Culture (1995-2004) - UE



beaux projets mais il faut toujours rester vigilants et batailler pour exister pleinement dans ce vaste concert de territoires. Nous avons pour cela créé un collectif des petites collectivités participant au projet avec en son sein des villes comme Istres, Martigues, Salon-de-Provence, Aubagne, Arles et des petites intercommunalités".

Pour d'autres, comme Salon-de-Provence (investissement de 367 K€), le coup de projecteur offert par l'événement permet aussi de faire un peu de marketing territorial et pallier un déficit d'image. Ainsi, la commune, plantée entre pays d'Aix, d'Arles et de l'Étang de Berre, "s'est mise à exister en terme de territoire grâce à ce projet. Salon a toujours été repliée sur elle, MP 2013 est une formidable opportunité pour s'ouvrir sur sa région", explique Jean-Claude Fabre, adjoint au maire de Salon-de-Provence

délégué à la culture.

Comme en Arles, la manifestation devrait réactualiser certaines propositions restées pierres mortes. Ainsi de la création d'une véritable salle d'exposition.

Alors au final, qui seront les vrais gagnants ? Quel retour sur investissement de l'énergie déployée et deniers publics dépensés pendant les années de préparation dans les petites communes ? Une habitude de travailler ensemble ? Une compétence dans l'ingénierie de grands projets ?

Pour Hervé Schiavetti, le maire d'Arles, nul doute : "si, à Marseille, ils ne sont pas idiots, c'est eux qui en tireront le plus de profits". Ulrich Fuchs, le directeur général adjoint de l'association Marseille-Provence 2013, qui a occupé les mêmes fonctions dans la ville autrichienne de Linz en 2009, est nettement plus nuancé, notamment face

à la concurrence de villes à la tradition culturelle plus ancrée comme Aix et Arles. "En 2010 en Allemagne, la Ruhr était candidate autour de la ville d'Essen, porteur du projet. Or, ce sont les villes de Dortmund et de Bochum qui en ont le plus bénéficié".

L'homme reste prudent sur les retombées économiques à escompter. "Cela dépend de nombreux paramètres. Nous pouvons espérer une hausse de la fréquentation touristique de l'ordre de 10 à 20%. À Linz, elle avait augmenté de 15% mais sans la crise, nous aurions eu de bien meilleurs résultats". D'où sa prudence... ■

"Un premier projet, confié à Benjamin Stora, a été brutalement annulé par Maryse Joissains, la maire (UMP) d'Aix-en-Provence et présidente de CPA, qui l'a finalement confié à Michel Onfray, auteur de "L'ordre libertaire : la vie philosophique d'Albert Camus". La ministre de la Culture Aurélie Filippetti a du coup retiré le soutien financier de l'Etat.

LILLE 2004 : UN BILAN SANS NUANCES

La formule de Martine Aubry, l'emblématique maire de Lille, est restée célèbre : dans son discours de clôture des festivités, elle a déclaré que le titre avait fait gagner "10 ans de notoriété" au territoire. Doté d'un budget de 73,7 M€, dont 13 M€ apportés par 82 entreprises partenaires, l'événement aurait, selon le bilan établi par les services de la Ville, mobilisé 193 villes pour 2,8 millions de billets émis.

De décembre 2003 à novembre 2004, l'Office de tourisme de Lille a accueilli 822 942 visiteurs, contre 308 000 de décembre 2002 à

novembre 2003.

Le taux d'occupation moyen des hôtels est passé de 63% à 70,3%. En terme d'emploi (source : Insee - Association Lille Horizon 2004), il a progressé dans tous les secteurs concernés (hôtellerie, restauration, culture) de 7% à Lille et de 1,5% pour la région Nord-Pas-de-Calais. Et dans le détail, de 15% dans l'hôtellerie à Lille, de 22% dans les activités culturelles à Lille intra-muros (4% au niveau régional), de 7% dans la restauration sur l'ensemble de l'agglomération et de 13% en centre ville.

LIVERPOOL 2008 : UN PACTOLE DE 900 M€

À Liverpool, les retombées économiques du grand show culturel de 2008 sont estimées à 800 M€, soit environ 900 M€. L'événement a attiré plus de 3,5 millions de nouveaux visiteurs, une fréquentation qui s'est soldée par une recette d'environ 198 M€ et un taux d'occupation moyen des hôtels sur l'année de 77%. La quasi-totalité des sites touristiques et culturels de la ville ont enregistré des hausses de fréquentation, jusqu'à 65% de plus qu'en 2007. Et en terme de notoriété, Liverpool a conquis l'intérêt de ses compatriotes. Elle est devenue la 3^{ème} ville préférée des Britanniques.



“Marseille va suivre la voie de Glasgow, Liverpool, Lille ou Linz”

Ulrich Fuchs

directeur général adjoint Marseille-Provence 2013

Tous les équipements seront-ils prêts pour le lancement ?

Ulrich Fuchs : Non mais rien de surprenant. Cela avait été clair dès le début. Dans toutes les capitales européennes de la culture, les inaugurations se sont ainsi échelonnées tout au long de l'année. Le seul point d'interrogation porte sur le MuCEM, que l'on avait prévu d'ouvrir au public comme bâtiment brut dans le cadre de journées portes ouvertes dès le premier week-end, avant l'ouverture officielle de deux expositions fin mai. Il ne sera pas prêt. Des doutes entourent également le CeReM, que l'on voulait également faire découvrir au public dès le lancement. Mais ce nouveau quartier culturel sera prêt pour le 1^{er} trimestre.

Vous occupiez les mêmes fonctions à Linz en Autriche, qui avait le titre en 2009. Quel regard portez-vous sur les deux manifestations ?

U.F. : Linz est une ville moyenne de 200 000 habitants, qui avait investi 300 M€ pour un nouveau musée et des rénovations. À Marseille, nous sommes dans une ville de 800 000 habitants et sur un territoire de 1,9 million d'habitants, où près de 900 M€ ont été investis. Autre différence, à Linz, c'est le monde politique qui a porté le projet, alors qu'à Marseille, il a été impulsé par les milieux économiques. Je note d'ailleurs que l'implication des entreprises, avec 14,7 M€ est un résultat conséquent pour une ville pauvre. Les 11 M€ récoltés à Linz l'avaient été dans une ville plutôt riche mais où il avait fallu convaincre le monde économique.

Comprenez-vous les nombreuses critiques dont il fait l'objet ?

U.F. : Je comprends les déceptions des acteurs culturels. À Marseille, nous avons reçu suite à l'appel à projets 2 500 propositions. Avec un budget de 91 M€, nous ne

pouvions pas toutes les réaliser. D'autant qu'il ne sera investi qu'à 60% dans les manifestations culturelles, le reste doit servir au fonctionnement de l'association. Et le ratio était du même ordre à Linz (62%) et à Liverpool (58%).

À quelques mois de l'ouverture, le climat était-il aussi tendu à Linz ?

U.F. : J'ai également connu une situation difficile à Linz où nous avons été très critiqués par la presse. Puis la situation s'est renversée après le lancement, et à la fin de l'été 2009, l'enthousiasme était général. Au sein de l'équipe de 80 personnes de MP 2013, je suis le seul qui ait l'expérience de l'événement et je suis serein. Je suis persuadé que Marseille va suivre la voie de Glasgow, Liverpool, Lille ou Linz et que le projet va changer l'identité culturelle du territoire. ■

PROPOS RECUEILLIS PAR SERGE PAYRAU



1 MILLIARD D'EUROS DANS LES ÉQUIPEMENTS

Entre 2009 et 2020, la somme investie dans les infrastructures culturelles par l'État, la Région, le Département, les communautés d'agglomération et des partenaires privés dépassera le milliard d'euros. De nouveaux lieux ouvriront leurs portes à **Marseille** : parmi les plus emblématiques, le Musée des Civilisations d'Europe et de Méditerranée (MuCEM), le Centre Régional de la Méditerranée (CeReM) et le Musée Regards de Provence, le Fonds Régional d'Art Contemporain Provence-Alpes-Côte d'Azur (FRAC) et la Tour-Panorama de la Friche Belle de Mai. **Aix-en-Provence** inaugurera un nouveau Conservatoire de musique de la Ville, alors que l'Eden Théâtre rouvrira ses portes à **La Ciotat**. À cela s'ajoutent la rénovation et l'extension d'équipements existants. Des chantiers principalement attribués aux entreprises locales. Mais tous ne seront pas prêts à temps. Comme le MuCEM et le CeReM qui devaient l'être pour le lancement les 12 et 13 janvier et qui ne le seront que fin janvier - début février.

“Jusqu’ici, on a regardé le train passer. Cette fois, on a décidé de suivre la locomotive de Marseille-Provence 2013”

Jean-Claude Fabre
adjoint au maire de Salon-de-Provence en charge de la culture



Le G6 de la culture s’organise dans les Bouches-du-Rhône

La rencontre est informelle mais a lieu tous les mois. Élus et responsables des services culturels d’Aubagne, Gardanne, Istres, Martigues, Salon-de-Provence et Arles ont décidé de se rencontrer régulièrement pour échanger sur leurs projets, leurs idées et ... leurs difficultés à suivre le rythme d’Aix et de Marseille dans le projet de Capitale européenne de la Culture auquel elles ont adhéré aux côtés des deux mastodontes. Un front commun pour pouvoir, elles aussi, bénéficier du retour de notoriété que peut offrir l’évènement phare de l’année 2013. C’est dans ce cercle inédit que sont ainsi nés “les Festins de Méditerranée”, un évènement au prétexte culturel en rotation dans les six villes en 2013, mais qui vise aussi à valoriser leurs territoires respectifs. “Jusqu’ici, on a regardé le train passer, concède Jean-Claude Fabre. Cette fois, on a décidé de suivre la locomotive de Marseille-Provence 2013”. L’adjoint au maire de Salon-de-Provence en charge de la culture le reconnaît, sa ville souffre d’un déficit d’image dans un département où Marseille et Aix-en-Provence accaparent l’attention. La commune a mis sur la table quelque 380 K€€ Elle a pensé un temps s’inscrire dans la dynamique de l’intercommunalité salonnaise, qui d’abord intéressée, a finalement renoncé. Une somme



importante pour une municipalité de moins de 40 000 habitants mais une goutte d’eau par rapport aux 7,5 M€ investis par certaines voisines. Mais la commune du Nord du département voit là une occasion de se positionner dans la dynamique du territoire tout en obligeant les élus à penser autrement. “Nous travaillons avec les entreprises locales, la patrouille de France, les associations et la population pour préparer l’évènement, explique la directrice des affaires culturelles de la ville, Marie-Christine Perrier. Le projet rassemble au-

delà des acteurs et du public habituels”. Reste à savoir si les visiteurs seront au rendez-vous en 2013. À 60 kilomètres de Marseille et à 30 d’Aix-en-Provence, Salon doit trouver les arguments pour capter l’attention. La cité compte notamment sur l’œuvre monumentale que réalisera Felice Varini sur la terrasse du château de l’Empéri, propriété municipale qui domine la ville. Une coproduction entre la Ville de Salon et Marseille-Provence Métropole, dont les contours financiers et juridiques doivent encore être définis. ■ c.g

Arles : Ne pas passer à côté de l'histoire

Fort d'un secteur culturel qui regroupe 10% des actifs de la ville voire 20% avec les secteurs du patrimoine et du tourisme, le maire d'Arles, Hervé Schiavetti, a milité pour que ce soit le territoire de la Provence, et pas seulement Marseille, qui soit Capitale européenne de la Culture. En l'occurrence, la ville, qui compte quelques valeurs sûres dans le secteur privé, comme Harmonia Mundi, une maison d'édition de disques et de livres (130 personnes, un C.A de 60 M€), ou encore de l'emblématique éditeur Actes Sud (150 employés, un C.A de 70 M€), a des armes à fourbir. Le secteur public n'est pas en reste avec notamment le Musée départemental d'Art qui emploie 400 personnes.

Conforté par cette assise culturelle, Hervé Schiavetti a très vite cherché à fédérer autour de MP 2013. "J'avais trouvé la candidature d'Avignon en 2000 très audacieuse alors que la ville n'est pas une grande métropole. Et j'avais déjà regretté

à l'époque qu'elle n'ait pas associé Arles et Nîmes. Lorsque l'occasion s'est représentée, j'ai milité pour que Marseille soit candidate avec Aix et Arles", se souvient l'édile de la ville, qui est aussi le vice-président du Conseil général des Bouches-du-Rhône. Pari gagné en terme de mobilisation. Sur les 2 197 projets déposés auprès de l'Association MP 2013 dans le cadre de l'appel à projets, environ 90 émanaient du Pays d'Arles.

Pour la ville phare du Sud-Ouest du département, au demeurant commune pauvre de 55 000 habitants, MP 2013 constitue une formidable vitrine et un moyen de faire passer un message. Arles fait partie du Parc naturel régional de Camargue et, à ce titre, un territoire extrêmement protégé par la loi du Littoral. En tant que "site d'expérimentation environnementale", la ville ne peut pas bâtir comme elle veut, sa densité de population est extrêmement faible et toutes les activités ne sont pas envisageables. L'évènement, qui a généré 100 M€ d'investissements sur la



"Si, à Marseille, ils ne sont pas idiots, c'est eux qui en tireront le plus de profits"

Hervé Schiavetti,
maire d'Arles

commune, permet de donner "un nouvel élan" au secteur culturel. Un enjeu certes "marchand mais tout à fait compatible avec la protection de l'environnement". ■ S.P

QUAND LES ENTREPRISES (S')INVESTISSENT

Cinq partenaires officiels (La Poste, EDF, Eurocopter, Orange et la SMC), trois fournisseurs officiels (Air France, SNCF, Accor), des partenaires grands projets (Fondation Total, AG2R La Mondiale, CDC, Caisse d'Épargne Provence-Alpes-Corse) ou simplement, des supporters... Pour financer l'évènement, les entreprises ont été mises à contribution. Et pour les sensibiliser, des réunions ont été organisées, en partenariat avec les organismes patronaux, un peu partout sur le territoire, avec des tournées dans les zones d'activité ainsi qu'une journée spéciale au siège parisien du Medef. "Tous nos partenaires ont un intérêt économique sur ce territoire,

mais pour autant, les 2/3, n'y ont pas leur siège social. Marseille Provence 2013 représente, pour certaines entreprises, une opération de relations publiques et leur offre l'opportunité d'inviter leurs clients dans un cadre privilégié. Pour d'autres, c'est aussi une vitrine technologique. Aussi, certains dirigeants en profitent pour y associer leurs salariés", explique Hugues De Cibon, directeur du mécénat et du marketing/tourisme. Si l'objectif financier initial était d'atteindre les 14,7 M€, à l'heure actuelle, 13,4 M€ ont déjà été glanés (une valeur à la fois en numéraire et en nature). Pour les entreprises, la carotte fiscale (60% de déduction sur l'IS) a sans doute contribué au

phénomène. "Nous avons benchmarké ce qui s'était fait dans les autres capitales européennes de la culture comme les typologies d'entreprises qui avaient été mobilisées. Mais nous avons adapté notre offre à la nature de notre tissu et au contexte économique". C'est ainsi qu'est née la catégorie "supporter" qui n'existait pas ailleurs. Un supporter investit de 5 à 30 K€ quand un partenaire officiel débourse 1,5 M€, un partenaire grand projet de 300 à 600 K€, un partenaire projet de 40 à 100 K€. Le fournisseur (Onet, La Truffe Noire, RFF, RTM, Resotainer.fr) s'engage en don ou en nature à hauteur de 100 K€ quand le fournisseur officiel peut monter jusqu'à 500 K€. L.B

“À l’époque, Gênes n’était pas du tout considérée comme une ville culturelle. L’enjeu était de se faire reconnaître dans cette nouvelle identité”

Enrico Da Molo
administrateur délégué de l’association GeNova 2004, en charge de l’organisation l’événement en 2004



Comment **Gênes** a capitalisé sur l’événement

Entre les cités ligure et phocéenne, les points communs sont évidents. Elles sont toutes deux des ports de première importance et des villes industrielles de premier plan. Elles sont aussi les capitales de régions économiquement fortes – la Ligurie pour la première, Paca pour la seconde. Alors forcément, le parallélisme est tentant d’autant que Gênes eut à organiser en 2004 la manifestation européenne, la même année d’ailleurs que Lille en France. “Dès l’annonce officielle en 1998, notre travail s’est focalisé sur deux aspects, d’un côté les interventions structurantes, de l’autre le programme culturel”, se souvient Enrico Da Molo, administrateur délégué de l’association GeNova 2004, en charge de l’organisation de la manifestation. Les travaux de réaménagements ont mobilisé pas moins de 200 M€, apportés par les fondations des établissements bancaires, l’État, l’Europe et la Ville. Le programme culturel définitif – arrêté fin 2003 et centré uniquement sur la ville génoise – a nécessité un engagement de 36 M€. “À l’époque, Gênes n’était pas du tout considérée comme une ville culturelle. Tout l’enjeu était là : se



faire reconnaître dans cette nouvelle identité”, poursuit Enrico Da Molo. Et pour modifier une image, c’est bien connu, il faut communiquer. Ainsi les journalistes – étrangers notamment – ont été conviés pour vivre en direct les préparatifs. Ainsi, aucun espace publicitaire n’a-t-il été acheté dans

la presse internationale. Et à l’exception de quelques-uns dans les médias italiens, tout a été négocié via “des accords avec la Repubblica, Il Corriere della sera ou la Stampa. La Rai et Mediaset (groupes audiovisuels, ndlr) ont consacré des émissions spéciales”. Alors que 2 millions de visiteurs étaient attendus, ils ont été 3 millions. Mieux, depuis l’événement, le tourisme culturel engrange une croissance entre 5 et 10% selon Enrico Da Molo. Autre retombée positive, le Festival de la Science, initié expressément pour l’événement et testé un an avant en 2003, est un rendez-vous assuré depuis dix ans. Inspiré du concept d’Edimbourg, il a battu des records de fréquentation dès sa première édition avec 136 000 visiteurs “contre” 80 000 pour l’édition écossaise. C’est Manuela Arata, qui siège au Conseil National de la Recherche, qui en assume l’organisation depuis le début. Chaque fin du mois d’octobre, 210 000 visiteurs continuent de se presser dans la villa natale de Christophe Colomb. À la découverte d’une ville qui a prouvé qu’elle pouvait être à la fois un port important, une cité industrielle et une métropole culturelle. ■ L.B

UNE ÉTUDE-BILAN SUR LES CEC

Un bilan des événements “Capitale/Ville européenne de la Culture” et “Mois Culturels” existe pour les années 1995-2004. Cette étude analyse tant les aspects organisationnels et financiers que les retombées culturelles, économiques et sociales. Il est structuré en deux parties qui peuvent être téléchargées à l’adresse suivante : http://ec.europa.eu/culture/key-documents/doc926_fr.htm.

Le volet I porte sur l’événement et ses conséquences. Le volet II contient, pour les 29 capitales étudiées, une analyse ville par ville.

Le "Pavillon M", phare de 2013

L'espace Bargemon et ses abords mis en scène pour la capitale européenne de la culture. Un bel outil de promotion

Pour "Marseille capitale européenne de la culture 2013", le pavillon M. sera hissé à deux pas de l'Hôtel de Ville. Un phare, un symbole, une vraie porte d'entrée pour marquer 2013 à l'espace Bargemon et ses abords.

La Ville de Marseille va créer une structure éphémère qui, du 12 janvier 2013 au 31 décembre de la même année sera ouverte tous les jours pour accueillir des millions de visiteurs attendus pour cet événement culturel. "Il s'agit d'un accélérateur de croissance, ce Pavillon M représentera les valeurs qui nous ont permis de gagner tous ensemble pour fédérer le monde économique et culturel de Marseille et des villes voisines. Ces valeurs sont l'accueil, l'ouverture et le partage", explique avec enthousiasme Didier Parakian, adjoint au maire UMP chargé du développement des entreprises marseillaises à l'exportation.

À 100 jours des trois coups de cette manifestation, la présentation du "Pavillon M" marque la concrétisation de ce rendez-vous culturel. Dans un site entièrement relooké, à l'extérieur (lire ci-dessous) comme à l'intérieur, ce passage obligé des visiteurs sera un lieu de guichet pour venir y chercher les places des diverses manifestations, un site où se trouveront des bornes de réservation et d'accueil où on sera ren-

3

C'est en millions d'euros le prix de cet équipement de promotion entièrement financé par la Ville.

seigné sur tout ce qui se fera en 2013 grâce à six hôtes (habillées par des créateurs de mode locaux) qui parleront cinq langues étrangères. Il s'agit aussi de créer un lieu d'exposition fixe présentant l'excellence de Marseille à travers un parcours scénographique et ludique. Il sera placé sous le signe de l'interactivité et du renouvellement : expositions muséales, projections sur écrans vidéos, salle à grand spectacle (l'hémicycle du conseil municipal!), films en 3D relief.

"Le Pavillon M est un lieu réceptif et événementiel avec un espace entièrement dédié à la valorisation des atouts

de Marseille et de son territoire : l'histoire, le patrimoine, la culture, la gastronomie, le rayonnement international ou le dynamisme économique", explique-t-on à la Ville. Une véritable vitrine pour vanter le Marseille qui avance. Bien loin des clichés éculés.

Avec enthousiasme, Didier Parakian a présenté ce Pavillon M, hier, lors du déjeuner de presse de préparation du conseil municipal qui aura lieu lundi matin. Ce jour-là, les élus auront à se prononcer sur cette délibération "exploitation du pavillon Marseille".

Il sera alors question, aussi, des tarifs de location des espaces privatifs de

200 m², 400 m² et de l'espace d'exposition, du règlement intérieur. Mais aussi de l'office de tourisme et des congrès de Marseille qui souhaite disposer au sein de ce pavillon d'un espace d'information. Pour, là aussi, promouvoir Marseille.

Cette création séduisante sera officiellement présentée en décembre. D'ici là, les structures qui vont habiller Bargemon seront bien avancées.

Les Marseillais se diront alors que le concept de capitale européenne de la culture prend forme.

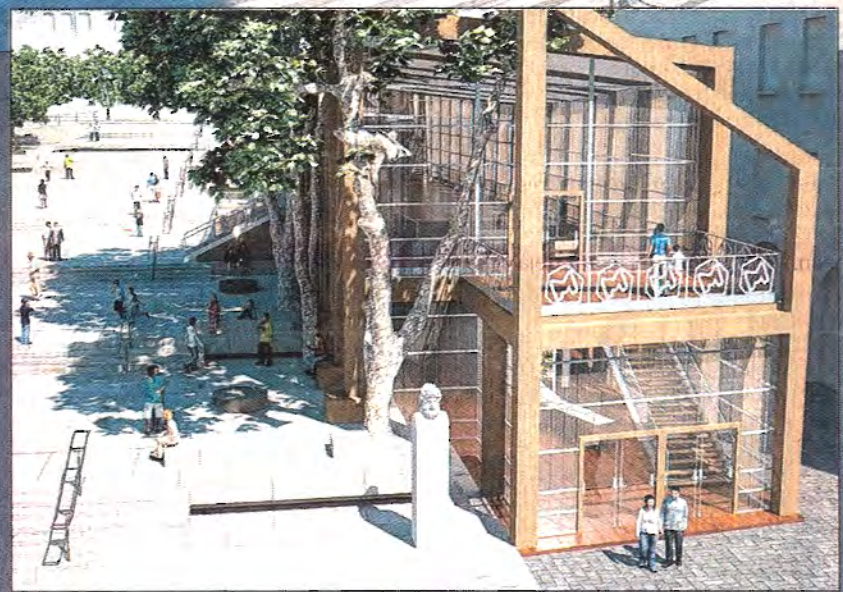
Et se concrétise.

Éric ESPANET



L'espace Bargemon va être entièrement "relooké" pour les besoins de l'événement : une porte d'entrée 2013 incontournable pour des millions de visiteurs attendus dès janvier.

/ ILLUSTRATIONS PACKAGE ET EXMAGINA



LE COMMENTAIRE de P. Malta, scénographe

"C'est une vague, de l'éphémère, du jamais vu"

Philippe Malta, scénographe, metteur en scène, "travailleur de l'espace", comme il se définit lui-même, a été choisi pour mener à bien cette aventure. Ce Marseillais d'adoption de 50 ans est un spécialiste des grands événements. À Marseille, dans les années 90, il crée une sphère géante sur le Prado agrémentée d'un énorme ruban rouge de 2 km dans le cadre de la journée mondiale du Sida, puis pour la Coupe du monde de football, en 1998, Philippe Malta a eu en charge l'organisation et la conception de tous les sites dédiés au ballon rond dans toute la ville. Cet artiste a également signé en 2000, le pont transbordeur revu et corrigé.

Pour Marseille 2013, capitale européenne de la culture, il a laissé libre cours à sa grande imagination. Il travaillera en collaboration avec la société locale Package, une filiale de G.L Events implantée à Lyon qui avait assuré la réalisation d'une partie du pavillon de la France à Shanghai. "À Bargemon, ce sera de l'éphémère, du jamais vu. Une sorte de vague créée avec des structures de bois et de grands panneaux translucides, d'immenses vitres anti UV pour que la lumière soit magnifiée. À Marseille, la lumière est exceptionnelle", précise Philippe Malta. Dès la mi-octobre, il sera à pied d'œuvre pour transformer Bargemon. Effet de surprise garanti.

E.E.

QUELQUES CHIFFRES CLÉS

3 C'est en millions d'euros le coût de cet équipement éphémère financé uniquement par la Ville de Marseille.

600 En mètres carrés la surface des deux espaces polyvalents qui seront aménagés dans l'espace Bargemon.

3D Durant toute l'année 2013, l'hémicycle du conseil municipal sera transformé en vaste salle

de projection pour des films en 3D relief. Une salle à grand spectacle ouverte au public.

15 C'est le 15 octobre prochain que débutera le chantier qui modifiera entièrement Bargemon, à l'extérieur comme à l'intérieur.

650 En M€ l'investissement public et privé pour Marseille capitale européenne de la culture dont 40 % provenant de la Ville.



Le hangar J1 se rénove pour Marseille-Provence 2013

RENDEZ-VOUS

Escale culturelle

Réconcilier le port et la ville est l'un des enjeux de la manifestation Marseille-Provence 2013, qui verra plusieurs grands événements investir les installations portuaires

Tout sourire, il a appuyé sur le bouton. Ce 3 novembre 2011, le maire de Marseille Jean-Claude Gaudin ne cache pas sa satisfaction de voir disparaître la passerelle piétonne qui, depuis trois ans, reliait la gare maritime de la Major à celle aménagée au premier niveau du hangar J1, situé à la Joliette. Une construction décidée à l'époque par le port, sans concertation, pour un résultat esthétique douteux et inopérant : l'ouvrage ne faisait que renforcer la frontière visuelle avec la ville. Dont acte. A l'occasion de Marseille-Provence 2013, où la ville devient la capitale européenne de la culture, l'autorité portuaire s'engage à détruire la fameuse passerelle et à mettre à disposition des organisateurs le deuxième étage du J1. « Entre le port et la ville, c'est une histoire d'amour un peu complexe, sourit Régine Vinson, chef de la mission ville-port auprès de la direction générale du port. Nos intérêts sont intimement liés. L'existence du port a structuré la ville, son rapport à la culture, son ouverture au monde. »

Encore tout récemment, le J1 était appelé à devenir le « lieu mythique », et même la « maison » de cette année européenne de la culture, accueillant le public et la billetterie. Outre une vue impressionnante sur les ferrées en partance pour l'Algérie et la Tunisie, ce bâtiment construit en 1930 dispose d'un plateau de 6 000 m² avec une hauteur de plafond de 23 mètres, sésames précieux dans une ville en manque de lieux

d'exposition. « Dans cet espace en surplomb, nous sommes déjà un peu partis, déjà dans un bateau », résume le directeur général de l'association Marseille-Provence 2013, Jean-François Chougnet, séduit par « cette architecture sans architecte ». Une étrange décision, pourtant, est arrêtée au cœur de l'été : le J1 sera fermé au public du 19 mai au 10 octobre 2013, soit entre les deux expositions majeures qu'il accueillera, l'une consacrée aux grandes cités de Méditerranée, l'autre à Le Corbusier.

Marseille-Provence 2013 minimise l'impact d'un tel choix : « Nous ne voulions pas dépenser des milliers d'euros en climatisation, et il faut bien le temps de monter et de démonter de grandes expositions comme celles-ci, justifie Jean-François Chougnet. Par ailleurs, l'année a toujours été conçue en saisonnalité. Cet été, ouvriront le Mucem, le Palais Longchamp, le Centre régional de la

«L'existence du port a structuré la ville, son rapport à la culture, son ouverture au monde.» Régine Vinson, chargée de mission auprès du GPMM.

Kader Attia investira la digue du Large avec une installation hommage à Alger

Méditerranée, etc. » L'association travaille en tout cas avec la ville à un « pavillon de Marseille », qui accueillera les visiteurs face à la mairie centrale. Côté port, on s'étonne un peu, sans plus de commentaires, de cette histoire de climatisation, le bâtiment ayant servi pendant des années sans que la chaleur soit un problème. Beau joueur, et après avoir investi 6 millions d'euros dans les travaux de rénovation, le port remettra néanmoins ce mois-ci les clés à l'association. D'autant que l'année 2013, sur le domaine portuaire, ne se résume pas au J1. Tout l'été, des navettes maritimes emmèneront les curieux sur la digue du Large pour découvrir une installation de Kader Attia, des blocs de béton blanchis à la chaux en forme de clin d'œil à la médina d'Alger.

Le port a également proposé à des artistes d'habiller visuellement des sites emblématiques, à commencer par le J1, le hangar à peinture ITM et le silo à sucre, à propos duquel l'artiste en résidence Zineb Sedira a mené un travail photographique. Elle finalise aussi un projet vidéo sur la mémoire du port. Une mémoire sensible, passionnelle : l'aménagement de la salle de spectacle du Silo, dans l'ancien silo à blé d'Arenc, a écrit l'an passé une nouvelle page. « Cette expérience nous fait construire l'idée du vivre ensemble, relève Régine Vinson. La problématique ne consiste pas, comme dans d'autres villes portuaires, à requalifier des espaces. Nous sommes dans un port vivant, qui est avant tout un outil économique. » Le J1 reprend la répartition spatiale du Silo : au sol, les activités portuaires en zone internationale et à l'accès restreint, au-dessus, les espaces ouverts au public. Quid de l'après-2013 ? « Le port ne se refermera pas. Un mouvement irréversible s'est engagé, veut croire Jean-François Chougnet. C'est trop important pour Marseille. »

CAROLINE DELABROY



Télérama

N° 3277
DU 3 AU 9 NOVEMBRE 2012

INDICÉES 21 OCTOBRE 2012
MARS 2013
TEL. LUX 3106 1000 A 300 €
ESP. 4,40 € ICH 5,75 ICHOM 1150 300 €
CPMAV N° 0918200864



MARSEILLE

Le grand pari

C'EST QUOI CE CHANTIER ?

Le 12 janvier, Marseille deviendra capitale européenne de la culture. En attendant, elle se creuse de tous côtés. Au bout, les infrastructures qui lui manquaient. Livrées à temps ?

Par Luc Le Chatelier Photos Olivier Metzger pour Télérama

Marseille, nuit de quart de lune, la Bonne Mère toute dorée se reflète dans les eaux calmes du Vieux-Port. Vision de carte postale, peut-être. Mais sublime. En revanche, ce n'était pas forcément très inspiré de prendre là, sur ce même quai, une chambre d'hôtel: dès 7 heures, quel tintouin! Tractopelles, camions, marteaux piqueurs, casques blancs et gilets fluo. La raison de ce ramdam? La première phase des travaux de la «semi-piétonisation» du Vieux-Port selon les plans de l'architecte star britannique Norman Foster (que personne n'a vu) et du paysagiste vedette français Michel Desvigne. A savoir, comme l'explique Emmanuel Dujardin, architecte de l'agence marseillaise Tangram mandaté sur ce chantier: «La réduction drastique de la circulation automobile autour du bassin, et surtout dans le bas de la Canebière où se croisaient il y a peu neuf voies de circulation; l'accès à l'eau rendu aux promeneurs par la suppression des barrières des clubs nautiques; et l'implantation d'"ombrières" – sortes de parasols en inox – sur le quai des Belges, désormais baptisé "de la Fraternité", pour abriter marché au poisson et activités culturelles.» Il n'y a pas de temps à perdre. Le site doit impérativement être prêt pour «la Grande Clameur» qui, le 12 janvier prochain, marquera l'ouverture de Marseille-Provence 2013 (MP2013) capitale européenne de la culture. Cornes de brume, cloches des églises, klaxons, casseroles et gigantesque ola, toute la ville est attendue. Et le monde entier avec elle!

En effet, les yeux braqués sur les excellents résultats de Lille, capitale européenne de la culture en 2004, les responsables de MP2013 visent les dix millions de visiteurs sur tout le périmètre des festivités, c'est-à-dire Marseille, mais aussi Arles, Aix, Aubagne, La Ciotat (cent trente communes et six communautés d'agglomération)... «Mais restons à Marseille, à la fois tête de pont et maillon faible du dispositif, tempère le poète Julien Blaine, adjoint à la culture de 1989 à 1995, quand

Robert Vigouroux était maire. Si les autres villes ont du patrimoine, de jolis musées et une solide réputation touristique, la cité phocéenne, elle, n'arrive pas à se défaire d'une foule de clichés pas tous usurpés: trop sale, trop pauvre, trop incivile, trop mal tenue par des élus incompetents ("Surtout ne rien faire pour qu'on ne puisse rien nous reprocher"), un syndicat irresponsable qui tient les services (FO et ses mémorables grèves des poubelles) et des flics ripoux (la BAC des quartiers nord)... » Stop!

MP2013 n'est pas la baguette magique qui règlera d'un coup tous les problèmes. Mais – et c'est déjà un premier succès à son actif – le titre de capitale européenne de la culture aura été un formidable levier pour débloquer les financements de nombreux chantiers en attente, et combler, du moins en partie, le considérable retard de la ville en matière d'infrastructures touristiques et culturelles. Au-dessus de la mairie, l'ancien hôtel-Dieu, un impressionnant hôpital construit dans la seconde moitié du XVIII^e siècle et qui, abandonné depuis 2006, tournait à la ruine et au squat, termine sa mue en palace cinq étoiles (agence Tangram). A la sortie du Vieux-Port, à l'emplacement de l'ancien J4, des grues signalent deux autres réalisations emblématiques du renouveau marseillais. Accolé au vieux fort Saint-Jean, rénové pour l'occasion, le musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (MuCEM) est un sobre monolithe de 72 mètres de côté matérialisé par une arborescence de béton noir signé Rudy Ricciotti. «Nous serons prêts pour la journée portes ouvertes, le 13 janvier», se rassure Bruno Suzzarelli, son directeur, apparemment point trop stressé. Juste à côté, tout en poutres d'acier et audaces ostensibles, la Villa Méditerranée, un centre culturel régional aux missions floues signé du mégalo milanais Stefano Boeri, montre ses muscles, et son retard. Sa livraison en juin relèverait du miracle.

A 200 mètres de là, la réhabilitation du J1, un ancien entrepôt portuaire, est quasi terminée: sur 6000 mètres carrés, l'architecte marseillaise Catherine Bonte a dégagé un vaste plateau d'exposition, avec cafétéria, ateliers de créations et vue imprenable sur la digue de la mer et le port de commerce. A la Joliette, le bâtiment du nouveau Frac (Fonds régional d'art contemporain), du Japonais Kengo Kuma, semble aussi tenir son calendrier. Et puis, sur tout ce secteur, il y a Euro-med, «le plus grand chantier urbain d'Europe», qui s'étend

Les yeux braqués sur les excellents résultats de Lille en 2004, Marseille vise dix millions de visiteurs.

sur près de 400 hectares. Bien sûr, il n'a rien à voir avec MP2013, mais il participe de ce décor de ville en plein boom. Démarré il y a vingt ans avec la belle rénovation des docks, il se poursuit aujourd'hui jusqu'au bassin d'Arenc, dont les silos ont été transformés en bureaux et salle de spectacle. La tour de Zaha Hadid, 145 mètres, majestueuse et solitaire, fait face au large. Elle ne restera pas

seule longtemps. Le promoteur immobilier Marc Pietri s'apprête à construire ici même trois autres gratte-ciel à plusieurs centaines de millions d'euros l'unité. Baptisé H99 (pour signifier sa hauteur), signé Jean-Baptiste Pietri (le fils de Marc), le premier sera un immeuble de logements de grand standing. Les deux autres: des bureaux vus par Jean Nouvel, un hôtel et des logements par Yves Lion. «Rassurez-vous, je suis Marseillais mais je ne suis pas fou!, s'amuse le promoteur. Partout, les grandes villes portuaires connaissent un développement formidable. Marseille accuse un peu de retard, mais MP2013 va nous apporter les musées et les infrastructures culturelles indis- »

Le chantier
du MuCEM, conçu
par l'architecte
Rudy Ricciotti,
fin octobre 2012.





Derniers travaux de la Villa Méditerranée. Architecte: Stefano Boeri.

» pensables pour finir de séduire les investisseurs internationaux. Ils sont déjà là, ils viendront plus encore, pour le site unique de Marseille, ses calanques, un arrière-pays magnifique, le ski pas loin, mais aussi le port de Fos, l'aéroport international, un réseau dense d'autoroutes et des dizaines de TGV tous les jours...»

Afin de parachever ce tour d'horizon, un arrêt s'impose à la Friche la Belle de Mai où l'architecte marseillais Matthieu Poitevin assure les finitions du Panorama, un cube translucide dédié à l'art contemporain, tandis que sa consœur Corinne Vezzoni vient de livrer le joli bâtiment des réserves du MuCEM. Enfin, le musée des Beaux-Arts, au palais Longchamp (inauguré en 1869), fermé depuis 2005, rouvrira solennellement le 13 juin prochain sur «Le Grand Atelier du Midi», une grande exposition menée conjointement avec le musée Granet d'Aix-en-Provence. Au programme, tous ces artistes qui, entre 1880 et 1960, se sont confrontés à l'ombre crue et à la lumière dure, aux bleus du ciel et de la mer, aux pins torturés par le vent, aux hommes et leurs maisons accrochées aux pentes arides. Quel beau pays! Quelle belle ville!

Mais quelle ville agaçante aussi. Quand, à admirer les façades, on bute sur un tas d'ordures. Quand, subjugué par la mer au loin, on manque de s'étaler dans un trou du trottoir.

LA MÉTROPOLE INFAISABLE

Gaston Defferre, initiateur de la décentralisation (loi de 1982), et maire de Marseille de 1944 à 1946 puis de 1953 à sa mort, en 1986, n'a pas voulu faire chez lui ce qu'il préconisait ailleurs: une grande métropole forte et cohérente. S'allier avec Aix-la-bourgeoise? Impensable! Les communistes d'Aubagne? Encore moins... Résultat, l'actuelle communauté urbaine Marseille-Provence Métropole, créée en 2000 et réduite à 17 communes parmi les plus pauvres, ne profite ni des retombées économiques du port (à Fos), ni de l'industrie de pointe et du tourisme (à Aix), ni même du commerce: le grand centre

commercial de Plan de Campagne est situé sur la communauté d'agglomération du Pays d'Aix! Dans ce contexte bloqué, la candidature de Marseille-Provence au titre de capitale européenne de la culture a pu apparaître comme la préfiguration d'une possible entente territoriale. Fausse joie. A deux mois des festivités, c'est plus que jamais «chacun pour soi». Inquiet de cette zizanie, le gouvernement a donc nommé en septembre dernier Laurent Théry, Grand Prix de l'urbanisme 2010, au poste (inventé pour l'occasion) de préfet délégué à la métropole. Un nouvel épisode de *Mission: Impossible?*

Quand, passé 23 heures, il n'y a plus ni tram ni métro. Et, après minuit, pas même un «Vélo», tous bloqués comme des citrouilles. Et que dire lorsqu'on reste coincé par un olibrius garé en triple file le temps de s'acheter un paquet de clopes... Clichés? Même pas. «*Tout le monde s'énerve, mais, de guerre lasse, tout le monde finit par s'en foutre. De la saleté, de la dégradation de l'espace public, du type garé n'importe comment...*» se désole Jean Viard, sociologue, élu PS du quartier du Vieux-Port. Seule parade trouvée par la mairie: installer des caméras de vidéo-verbalisation: «*Trois minutes en double file, et c'est 35 euros!*» Suffisant pour réveiller l'esprit civique des Marseillais? La capitale européenne de la culture 2013, en mettant la ville

sous le feu des projecteurs du monde, donnera-t-elle aussi à ses habitants l'envie du partage? A la veille des festivités de 2004, Lille avait dix-sept mille «ambassadeurs» volontaires dûment badgés, tee-shirtés, formés à sourire aux touristes. MP2013 aligne difficilement mille bénévoles. Attentisme? Manque de sens du collectif?... «*Non, c'est la faute aux élus, explose Pascal Urbain, architecte et urbaniste de l'agence Stoa. MP2013 est un projet sans réel porteur de projet! Personne, ni à la mairie, ni à la communauté urbaine, ni dans aucune instance ne veut l'incarner et mouiller sa chemise pour la culture! Alors, après avoir usé Bernard Latarjet, l'inventeur du projet MP2013, ils se reposent sur Jean-François Chougnat, son successeur, véritable homme de culture, mais pas très charismatique ni, surtout, marseillais. Vous allez voir: si c'est un succès, ils tenteront tous de tirer la couverture; si c'est un échec, ils tomberont tous sur Gaudin, le maire – qui ne veut pas mieux.*» Les élections municipales de 2014 s'annoncent saignantes...

En attendant, loin de ce désolant tintamarre, les artistes se préparent. Pas les grandes stars. Buren, Preljocaj, Varini, se réservent pour les beaux jours. Mais d'autres, plus anonymes, accrochés à leur territoire. Comme Dalila Ladjal et Stéphane Brisset, de l'association Safi, qui travaillent dans les quartiers nord autour des jardins partagés, de la biodiversité et d'un «champ de papillons» qu'ils surveillent avec les minots et des chercheurs de l'université. Ou la troupe d'Ici-Même, des Grenoblois. Eux peaufinent avec le Théâtre du Merlan des «Concerts de sons de ville» où ils nous emmènent les yeux bandés pour d'étranges promenades urbaines. Ou encore ces artistes-marcheurs. Eux ont concocté un sentier de randonnée de 250 kilomètres qui sillonne en grand huit la Capitale 2013. Leur topo-guide – prévu en mars – sera haut en couleur et points de vue décalés. Et puis, il y a le Off qui mijote, à l'instigation d'une bande de petits malins proches du fanzine satyrique *Le Ravi*. Leur premier coup: avant même que Marseille ne soit désignée, ils ont déposé tous les noms de domaine Internet comportant le mot «Marseille2013». Résolument rétifs à l'organisation labellisée, ils promettent de mettre un joyeux souk. Quatre temps forts à leur programme: «Poubelle la ville», «Kalachnik'Off», «Merguez Capitale» et «Mytho City»... Même si les chantiers ne sont pas terminés, les transports aléatoires, les taxis de mauvais poil, les festivités un peu floues et les artistes hors de contrôle, Marseille, comme toujours, en mettra plein la vue. Vivement le 12 janvier, qu'on clame! ●



Que restera-t-il de Marseille-Provence 2013 ?

Promesses.
La ville espère que l'élan culturel produit perdurera.

PAR CHRISTINE RIGOLLET

Il y aura la foule des visiteurs (2 millions), les retombées économiques (600 millions d'euros), les caméras braquées sur la ville, l'aura culturelle. Mais quand le rideau retombera, que restera-t-il de Marseille-Provence 2013 ? Aux commandes de l'année culturelle, Jean-François Chougnat se veut prudent : « Il y a des événements – comme *La Folle Histoire des arts de la rue* – qui ont déjà leur public. Portés par Marseille-Provence, ils vont monter en puissance et devraient perdurer. D'autres ont été créés spécifiquement. Je pense aux Ateliers de l'EuroMéditerranée, qui accueillent des artistes et des savants du monde entier pour partager les connaissances. Ou encore au programme *Quartiers créatifs* : des artistes en résidence au cœur de zones

sensibles en rénovation. Pour ceux-là, je voudrais bien que la flamme dure ! Maintenant, est-ce que, comme à Lille, Marseille-Provence deviendra une manifestation bienmale ou triennale ? C'est à la société civile et aux élus d'en décider. »

Au cœur de la programmation 2013, les découvertes culinaires vont s'imposer : « Cuisines en friche », « Grandes carrioles », « Balades gustatives », « Dinettes géantes »... Marseille, capitale européenne de la culture, en profiterait bien pour devenir aussi capitale méditerranéenne de la gastronomie. « Notre cuisine est certes reconnue, mais uniquement pour son aspect populaire et familial, explique Lionel Lévy, le chef d'Une table au Sud. Nous voudrions montrer qu'elle peut aussi faire preuve de rigueur et de professionnalisme. » Pour affirmer les produits, les savoir-faire et la gastronomie marseillaise et provençale, 38 chefs « militants » se sont donc regroupés au sein de l'association *GourMéditerranée*. « Les événements culinaires de l'année culturelle ne sont pour nous qu'une étape, assure Lionel Lévy. Nous poursuivrons au-delà

EuroMéditerranée. C'est en mars, au moment où Marseille sera capitale européenne de la culture, qu'ouvrira le musée des Civilisations d'Europe et de Méditerranée.

de 2013 notre festival culinaire, nos marchés de producteurs, nos cours de cuisine et nos "sardinades" sur le Vieux-Port. »

Réalisations. Et puis, quand les lumières s'éteindront, il restera le bâti. Car, qu'ils aient été prévus pour la manifestation ou que cette dernière ait servi de formidable accélérateur, musées, fondations, salles de spectacles, tours achèvent de s'ériger ou de se rénover sur le territoire marseillais. Sur l'esplanade du môle J4, le musée des Civilisations d'Europe et de Méditerranée (Mucem) et la Villa Méditerranée ouvriront respectivement en mars et juin. À côté, la fondation Regards de Provence occupera l'ancienne station sanitaire de Fernand Pouillon. Le hangar J1, situé sur les quais du port, sera mis à disposition de Marseille-Provence 2013 par les autorités portuaires pour des rencontres et de la création contemporaine.

Deux autres espaces consacrés à l'art contemporain verront le jour : le FRAC-Paca, à proximité de la place de la Joliette et la Tour-panorama à la Friche de Mai (où se

dressera aussi le centre de conservation du Mucem). La liste est encore longue des réalisations qui, pour accueillir les visiteurs du monde entier, vont métamorphoser Marseille: le pôle culture et loisirs de Longchamp, la Cité des arts de la rue dans les anciennes huileries l'Abeille, le Silo, le palais du Pharo rénové pour devenir un centre de congrès...

La volonté de modifier durablement la ville, de mobiliser un grand nombre d'acteurs locaux et méditerranéens, de réunir des villes peu habituées à travailler ensemble, de bâtir une programmation sur des thèmes qui correspondent aux enjeux du territoire donne de l'espoir à beaucoup. D'autres renâclent. Ces grosses structures ne profiteront pas à tous les Marseillais, et certainement pas à ceux des quartiers Nord, dénoncent-ils. Ils pointent aussi l'absence de lieux culturels intermédiaires et le déséquilibre dans l'aménagement de l'espace urbain. Bref, le scepticisme demeure. Rendez-vous en 2014 ■

Le sentier des artistes

« C'est le projet le plus léger de l'année culturelle: 2 kilos! Le poids de la peinture nécessaire au balisage », s'amuse Pierre Martinez, directeur de projets à Marseille-Provence 2013, et intarissable sur le GR 2013 (photo). « Ce sera le premier sentier de randonnée péri-urbain tracé par des artistes, ainsi que le premier objet totalement métropolitain. »

L'idée est venue de l'auteur et éditeur Baptiste Lanaspèze et d'artistes marcheurs – Nicolas Mémain, Christine Breton, Mathias Poisson... – qui, depuis dix ou quinze ans, organisaient des balades urbaines. « Nous cherchions un projet qui puisse procurer un sentiment de fierté et d'appartenance au territoire. » Dans le premier département de France pour le nombre de randonneurs (8 000), sur un territoire où l'on peut naviguer aussi bien entre collines et calanques qu'entre zones industrielles et lotissements des années 30, l'idée était atypique mais séduisante. Artistique, culturel, sportif, écologique, le cheminement le long de ce grand huit



de 360 kilomètres (dont le centre est la gare TGV d'Aix) a été accompagné par la Fédération française de randonnée (FFR). « Nous avons dû rentrer dans son cahier des charges, raconte Pierre Martinez. Elle a, de son côté, accepté d'éditer un topoguide d'un genre nouveau, car dessiné par nos artistes. » Il a fallu aussi négocier avec 39 communes et 6 communautés d'agglomérations procéder à des repérages pendant un an, identifier au préalable tous les ponts afin de permettre au sentier de franchir, par exemple, les quatre autoroutes qui circulent entre Aix et Marseille. Le GR 2013 vient d'être officiellement agréé par la FFR, dont le comité départemental va procéder au balisage. Il sera inauguré le week-end du 22 au 24 mars 2013 par une grande course-relais ■ C. R.

2013: la culture dégainé sa com

Films courts à partager et campagne d'affichage annoncent la Capitale européenne de la Culture

On appelle ça une "campagne virale". Ce qui signifie que des images, par le biais de plateformes spécialisées, envahissent les réseaux sociaux en un rien de temps, partagées, démultipliées et peu importe les commentaires finalement, l'essentiel est que ça circule. C'est ce qui est arrivé au film *Les boulistes* qui, via YouTube et Ebuzzing, et les sites internet de partenaires de Marseille-Provence 2013 (La Provence.com, EDF, La Poste...), fait le buzz depuis une semaine. Un deuxième film est en ligne depuis hier, un troisième le sera vendredi prochain. Ça y est, la Capitale européenne de la Culture s'affiche. Sur quel ton s'il vous plaît? Décalé, décidément très en vogue actuellement.

"On souhaitait trouver un ton, faire sourire, casser les codes, désacraliser la culture dans ce qu'elle peut avoir de segmentant", explique Christophe Imbert, directeur de la communication de MP-2013. Un travail avec l'agence Leg et la boîte parisienne Claudine Colin Communication, spécialisée dans l'événementiel culturel, a fait cheminer vers le slogan "Descendez à la capitale" et une campagne en deux temps: elle sera donc d'abord "virale" avec trois courts films et une chute unique: "La culture a trouvé sa capitale". Ensuite, elle sera portée par un réseau d'affichage, dès le mercredi 5 décembre, à Marseille et sur le territoire de MP-2013. Trois images vont être déclinées en grand format: Vieux-Port, Sainte-Victoire et flamands roses pour la Camar-

250 000 €

C'est le budget consacré à la com de MP-2013.

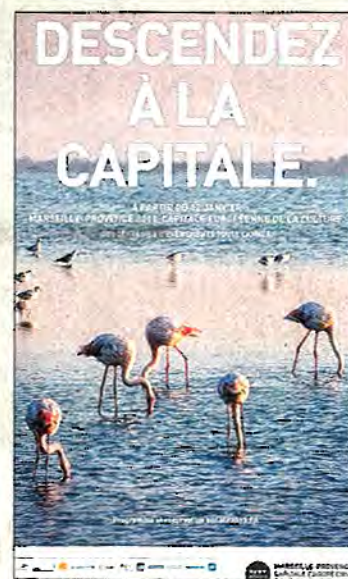
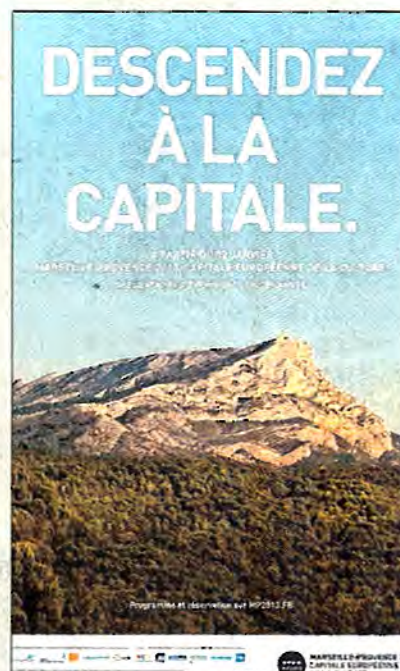
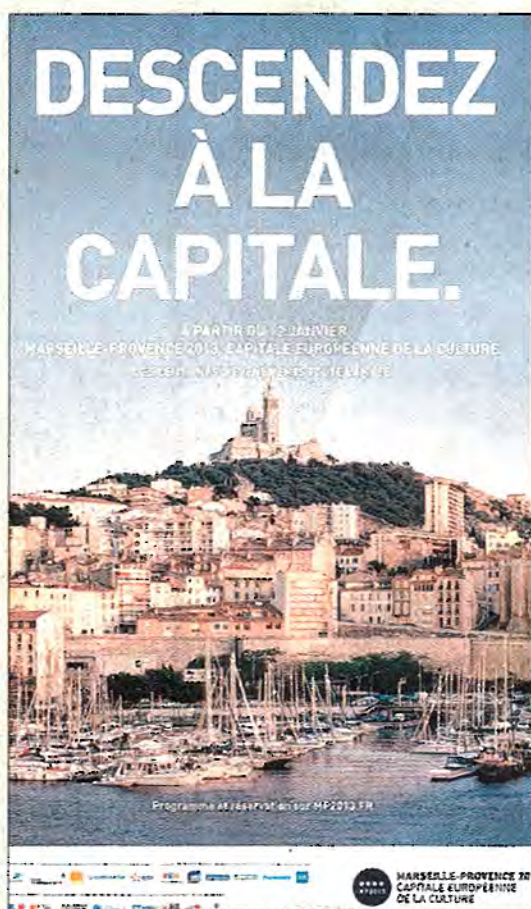
gue. "On a choisi trois images emblématiques du territoire pour que tout le monde puisse se les approprier", poursuit Christophe Imbert.

On verra ces affiches au fond des rames de métro, sur les bus, sur les réseaux des collectivités publiques, dans la presse. La Ville de Marseille met ainsi 350 faces à la disposition de la campagne, MPM joue le jeu, comme devrait aussi le faire le Conseil général des Bouches-du-Rhône.

Au niveau national, Marseille-Provence 2013 sera également visible avec de l'affichage digital (avec des boucles d'une dizaine de secondes sur les trois images): à Paris, dans les gares TGV de Lyon, Nantes, Lyon, Bordeaux, Lille. Dans certaines autres villes, boucles digitales et panneaux Mupi (Mobilier urbain pour l'information) seront combinés: Lyon, Grenoble, Nice, Montpellier, Toulon.

À Paris, il est également prévue une présence sur de grands mâts dédiés à la communication culturelle (80 faces) entre Noël et le week-end d'ouverture. Un quai de métro (Opéra, ligne 8) sera habillé aux couleurs de MP-2013. Des partenariats médias viendront compléter le dispositif.

O.B.



"Descendez à la capitale" est le slogan que l'on retrouvera sur les affiches de la campagne de Marseille-Provence 2013. Un peu "provoc" mais pas faux: le territoire sera capitale européenne de la Culture, ce qui n'arrivera plus à une ville française avant au moins dix ans.

ET À CÔTÉ

DANS LE OFF

Dans le Off, les idées fusent aussi pour faire savoir aux Marseillais de quoi sera fait le programme. Pas de campagne d'affichage mais une campagne sous forme de saga dans la presse qui reprend l'idée de la rencontre entre le Off et son sponsor la Banque Populaire, des flyers (6 000 pour annoncer le Banquet de Platon, le premier événement), un calendrier (façon "calendrier des rugbymen") pour faire découvrir les projets mois par mois, un site internet en ordre de marche après l'événement de la Trocader (du 5 au 12).

MON VIER ALGARADE 2013

Du côté de ce collectif toujours prompt à utiliser l'ironie pour faire passer quelques messages (la tournée est baptisée "Vivement 2014"), on envisage de concocter un film par semaine pour montrer une vision du territoire que les éditeurs de cartes postales ne retiendront pas. Une toute nouvelle création a débarqué hier sur les réseaux sociaux. "C'est une façon de rigoler, mais d'avoir aussi une tribune, de pouvoir s'exprimer, explique-t-on. On va essayer de garder le rythme d'une vidéo par semaine. On sait que Marseille-Provence 2013 est quelque chose de positif pour le territoire. Mais ce que nous dénonçons, c'est les moyens employés, les grosses machines qui débarquent, ce business économico-politico-immobilier..."

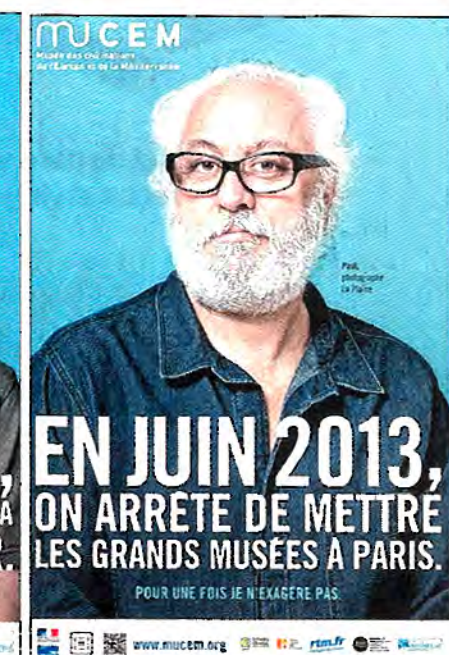
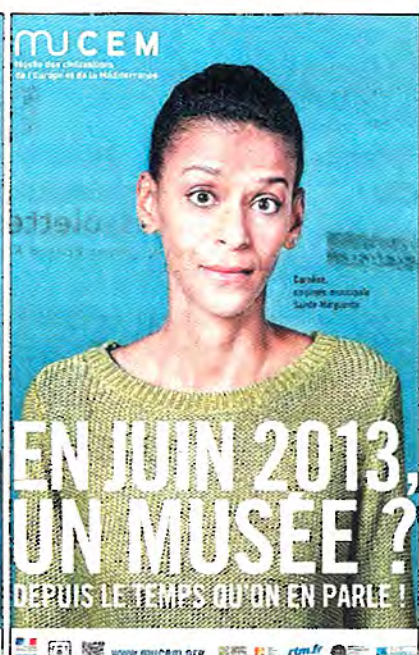
Les visages marseillais du Mucem pour un phénomène d'appropriation

Des visages anonymes photographiés en gros plan, des questions qui reflètent les interrogations classiques à propos du Mucem, mille fois entendues: "En juin 2013 un musée? Je vois surtout un chantier..." ou "Depuis le temps qu'on en parle..."

Ces affiches, représentant cinq Marseillais "castés" dans la rue, étaient un "teasing" pour une autre campagne de pub qui, du 11 au 18 décembre, viendra "rassurer", apporter des réponses sur un ton décalé (toujours!), avec des messages dits par des "influenceurs", des gens qui ont un réseau dans la ville pour amplifier l'écho.

"Notre volonté était d'impliquer les Marseillais et de communiquer pour eux avant la campagne nationale de mai 2013 qui présentera la vocation du Mucem, explique Julie Basquin, responsable du département de la communication et du mécénat du musée qui a poussé sur le J4. Nous avons fait ce choix car nous souhaitons que les Marseillais s'approprient le Mucem. La dose d'irrévérence parfois comportée est prétexte au débat".

Lors de la deuxième phase d'affichage, qui concernera Marseille, Aix-en-Provence, Aubagne, La Ciotat, l'humour dominera les messages et sera toujours ponctué par le même "pour une fois, je n'exagère pas", clin



La campagne d'affichage du Mucem a démarré avec des questions que tout le monde se pose (à gauche). À partir du 11 décembre, arriveront les réponses (à droite).

d'œil que l'on appréciera (ou pas) à la légendaire réputation du Marseillais. Pourquoi miser sur ce ton un peu décalé? "On ne voulait surtout pas paraître intimidant", explique Julie Basquin.

On peut découvrir les coulisses de la

campagne de communication avec le making off filmé, mis en ligne sur le site du Mucem.

Une application Facebook dédiée permettra de jouer avec les affiches de la campagne à partir du 11 décembre:

les internautes pourront personnaliser leur photo de profil aux couleurs de la campagne et proposer leur propre slogan. La créativité sera récompensée grâce à un concours de vote.

O.B.

Le Mucem accueillera le public le dimanche 13 janvier pour le week-end d'ouverture de Marseille-Provence capitale européenne de la Culture. Il ouvrira ensuite en juin 2013 avec ses premières expositions.

Le bon logement : la clé du succès de Marseille 2013

Pour l'arrivée des touristes de l'année Capitale, la tendance est aux meublés

Certains préparent Marseille 2013 en peaufinant spectacles et costumes. D'autres mettent le paquet pour proposer des hébergements originaux aux millions de visiteurs. À l'image de Caroline Tarnaud qui n'a pas hésité à acheter des immeubles entiers!

Spécialiste de la finance mais aussi de l'investissement immobilier, c'est avec bon sens qu'elle mûrit son projet et dénêche le quartier idéal: "En arrivant à Marseille en 2007, je n'arrivais pas à trouver de logement temporaire pour moi! J'ai commencé à réfléchir à la création d'appartements meublés design." Deux ans plus tard, elle lance son premier immeuble rue Paradis, côté quartier des antiquaires. Des appartements meublés dans un esprit ultra-contemporain. Il faut compter 150€ la nuit pour un court séjour et 110€ par nuit pour une semaine. Dans l'autre hôtel particulier de la rue Dragon, les appartements typiquement marseillais avec tomettes ont été aussi entièrement refaits.

À la clé, des chambres avec kitchenette rutilante, écran plat, base Ipod, machine à café dernier cri, WiFi et douche à l'italienne, sur une vingtaine de m². "L'objectif est de créer des appartements en poussant un peu plus la déco avec de vrais univers à chaque fois". Sans oublier des services comme la location du linge, le ménage à



Des meublés design et tout confort pour les touristes, en plein centre-ville, rue Dragon et rue Paradis. Tout est prêt pour 2013!

/ PHOTO / PHOTO DR

la fin du séjour, et les petits-déjeuners.

Car voilà, Caroline Tarnaud a aussi racheté l'hôtel Edmond Rostand juste à côté et les clients bénéficient donc des services de l'établissement et d'une équipe disponible 7 jours sur 7. Pratique donc et moins aseptisé que certains hôtels. In fine, une mise à disposition de 12 appartements meublés et d'un hôtel 3 étoiles prêts pour 2013. "Marseille a clairement en-

core un avenir touristique", se félicite Caroline Tarnaud qui ouvre même le salon de thé de l'hôtel aux non-clients avec bientôt des brunch et des "slunch" le vendredi soir juste après le travail (Infos www.decoch.fr).

Des petits malins pensent eux à rentabiliser leur propre appartement via des agences très sérieuses comme Sejourning ou Morningcroissant, l'alternative pratique et 100%

sécurisée destinée aux vacanciers français et étrangers ainsi qu'aux particuliers souhaitant louer ou sous-louer leur résidence principale lorsqu'ils partent en vacances ou en déplacement (infos : www.sejourning.com ou www.morningcroissant.fr). Les agences sentent le bon filon avec l'arrivée imminente de MP2013 et débarquent en force sur Marseille! Les hôtels traditionnels n'ont qu'à bien se tenir!

A.W.

2013 : Echech interdit

Les 12 et 13 janvier prochains, l'année Capitale sera inaugurée avec fracas. Pour Marseille, c'est l'occasion rêvée de clouer le bec à ses nombreux détracteurs. A condition de se montrer à la hauteur de l'événement.



Les feux de l'actualité sont régulièrement braqués sur Marseille, à la rubrique des faits divers. Durant les semaines et les mois à venir, elle va cette fois se retrouver... sous les feux de la rampe. Avec l'opération « Marseille, capitale européenne de la culture », la ville va être jugée sur sa capacité à organiser, à investir, à fédérer, à mobiliser, à rayonner et à se faire aimer. Sur ses chances de se métamorphoser en métropole... ou non. Le pari n'est pas gagné, tant les embûches se sont multipliées.

Ce chemin de croix n'aura peut-être pas compté quatorze stations, mais pas loin, si l'on compile les manœuvres pour décrocher les postes clés de l'organisation ; la mise au placard du premier directeur, Bernard Latarjet ; les péripéties de l'exposition avortée sur Camus ; les rodomontades de la maire d'Aix, Maryse Joissains-Masini (UMP) ; la défection de Toulon ; la tentative de putsch de Renaud Muselier ; quelques retards dans la livraison des nouveaux espaces culturels ; l'absence de climatisation dans le J1 qui sera donc... fermé en été ; le manque d'intérêt manifeste de Jean-Claude Gaudin pour la chose ; le réaménagement frileux du Vieux-Port... Sans omettre les critiques, alimentées de l'intérieur comme de l'extérieur, sur l'impréparation, l'amateurisme, le retard à l'allumage, les comparaisons avec Lille, la communication fantôme, et une programmation plutôt convenue.

Pour autant, les jeux ne sont pas faits, Marseille disposant de cette propension rare à étonner, à se surpasser, parfois même à se sublimer. Sa désignation avait provoqué en son temps la surprise générale. Sera-t-elle capable d'un nouveau coup de théâtre en 2013 ? Voici quelques raisons d'y croire et... quelques autres d'en douter.

~ CHANTIER

La Villa Méditerranée et le MuCEM sont deux projets phares liés à l'année 2013 qui verra Marseille consacrée capitale européenne de la culture.

Plus de 80 sociétés ont joué la carte du mécénat et mis au pot un total de 15 millions d'euros

Des atouts et des espoirs

• DE NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS

La partie la plus visible de ce gros iceberg culturel reste la restructuration de l'équipement culturel marseillais, avec la création de nouveaux lieux phares. Le MuCEM, conçu par Rudy Ricciotti, en est le totem. D'autres espaces portant de prestigieuses signatures s'inscrivent dans son sillage, comme la Villa Méditerranée (Stefano Boeri), les nouveaux Frac (Kengo Kuma) et musée Regards de Provence (Guy Daher). Et dans le même élan, la reconquête du front de mer, comme à Barcelone. « Une ville comme Marseille a besoin de points d'appui pour mener une politique culturelle digne de ce nom, souligne Jean-François Chougnet, directeur de Marseille Provence 2013. Avec à ce jour seulement un centre dramatique national et deux scènes



T. SERRE/MP 2013

nationales, nous sommes encore loin du compte ! »

● **UN NOUVEAU REGARD SUR LA CULTURE** Par un effet boule de neige, les élus marseillais accorderont peut-être à l'avenir plus d'attention et d'euros à la culture. Alors qu'ici, l'idée communément admise est que financer ce secteur revient à jeter l'argent par la fenêtre... Philippe Carrère se désespère : « Tant de talents, dans le domaine de la musique notamment, quittent le navire faute de moyens et de public ! Deux générations perdues ! Qui sait qu'il existe une classe de jazz exceptionnelle au conservatoire ? »

● **LE SOUTIEN DES ENTREPRISES** « Du côté des patrons, le message culturel est passé, grâce à une mobilisation-massue de la chambre de commerce et d'industrie Marseille Provence (CCIMP) : plus de 80 sociétés de toute taille ont joué la carte du mécénat et mis au pot un total de 15 millions d'euros.

● **LE PARI DE LA MÉTROPOLE** Marseille à l'épreuve du feu dira si la ville a, ou n'a pas, l'étoffe d'une métropole. En coulisses, quelques élus poussent dans cette direction. Et espèrent que « Marseille 2013 » permettra à la ville d'entrer dans le club des « grands » d'Europe. « Alors que Marseille est l'une des intercommunalités les plus pauvres du département, Aix, Aubagne et Salon se servent de 2013 comme faire-valoir, mais renâclent à s'engager », dénonce Jacques Pfister, président de la CCIMP, fervent partisan de la métropole et... de la mutualisation des richesses. En cas de succès, elles auront plus de mal à rester sur leur quant-à-soi.

● **L'APPORT DU « OFF »** La bouffée d'air frais viendra du Off, avec une programmation de 12 événements décalés, nourris d'humour, et répartis en quatre thèmes – Poubelle ma ville, Merguez Capitale, Mytho City et Kalachnik'off : « Nous n'avons pas pu faire autrement, assure Stéphane Sarpaux, l'un des dirigeants du collectif. Beaucoup d'artistes, pas forcément connus, pas vraiment dans les bons réseaux, nous ont rejoints. Nous ne voulons surtout pas mettre des bâtons dans les roues de MP 2013 mais nous nous réjouissons d'être le premier Off d'une ville capitale ! »

Des écueils et des limites

● **UNE COMMUNICATION RATÉE** De l'aveu général, c'est le talon d'Achille de ces festivités : la communication ! Un abyssal défaut d'information et de relais. A ce jour, la plupart des Marseillais ignorent encore la teneur du

▲ INSUFFISANCE

Les affiches annonçant l'événement ne donnent aucun renseignement sur la teneur du programme, le sens de la visite, l'adresse du guichet d'accueil...

Avec une programmation de 12 événements décalés, le DFF apportera une bouffée d'air frais

▼ AUX MANETTES

Jean-François Chougnat, directeur de Marseille Provence 2013.



programme, le sens de la visite et l'adresse du guichet d'accueil. Le grand manitou de 2013, Jean-François Chougnat, en est le premier désolé : « Nous sommes obligés d'inventer dans l'urgence des outils qui devraient exister, qui ne sont pas forcément coûteux, comme les mâts Decaux. Même si les chantiers qui lacèrent encore la ville font, à leur manière, de la publicité pour 2013 ! »

● **L'ABSENCE DE GRAND CONCERT** Incroyable ! Aucun concert géant n'est programmé ! Les Marseillais ne demandaient ni Woodstock ni les Rolling Stones, mais au moins IAM ou Radiohead dans un grand spectacle au Stade Vélodrome, par exemple. Ou encore le groupe Massilia Sound System, avec un petit ballet orchestré par Papet J juste après, pour continuer la fête en beauté...

● **QUELLES COLLECTIONS ?** De nombreux musées et bâtiments dédiés à la culture sont sortis de terre, ou ont été rénovés (Longchamp, Borély, Pastré, La Buzine). Mais ces somptueuses enveloppes auront-elles seulement du vent dans la panse ? La question de la qualité des collections, du rayonnement, de la pérennité des moyens et des contenus, en 2014 et au-delà est donc posée. Le contenant, c'est bien. Le contenu, c'est mieux...

● **LES A PRIORI DES MÉDIAS NATIONAUX** La presse sera-t-elle objective avec Marseille, une ville qui souffre d'un a priori éditorial négatif flagrant ?

● **LE PRIX DES TRANSPORTS** 20 € le ticket journée dans le 13 en 2013 : « Trop cher ! Les Marseillais ne sont pas radins mais ils n'ont pas un radis ! », râle-t-on dans le milieu associatif

● **LE FLOP CAMUS** Le pataqués autour de l'exposition consacrée à l'écrivain semble insoluble. Ce qui devait être l'un des clous de 2013 a viré au fiasco. La direction de l'historien Benjamin Stora a été contestée sur fond de polémique politique. Son successeur, le philosophe Michel Onfray, a préféré jeter l'éponge. Fâcheux. ● N. C.

Randonnée: le sentier péri urbain ouvrira en 2013

Dans la cadre de l'année capitale, le balisage du GR a débuté à Aubagne



C'est un des projets phares de Marseille Provence 2013, capitale de la Culture: la création d'un chemin de grande randonnée; le premier en terrain péri urbain. "Un musée à ciel ouvert", précisait Patrick Arnoux, Premier adjoint en référence aussi à la politique menée par l'office de tourisme du Pays d'Aubagne. 365 km, deux boucles qui forment un huit et se croisent à la hauteur de la gare TGV d'Aix. Aux deux extrémités, l'étang de Berre à l'ouest et le Pays d'Aubagne à l'est en passant par les villes, les villages et les massifs.

"Ici, précise Loïc Magnan, référent du projet pour MP2013, le GR passe par La Penne-sur-Huveaune à la hauteur du Télégraphe, puis il traverse Aubagne en longeant l'Huveaune, puis l'office de tou-

risme, avant de traverser la plaine de Beaudinard pour rejoindre Géménos et le col de Bertagne. Il redescend ensuite vers Auriol et Roquevaire et file dans le domaine de Pichauris (Allauch), redescend à Cadolive, et Saint-Savournin et file vers Peypin et Gardanne". Trois massifs seront traversés par ce fabuleux chemin: Saint-Cyr, la Sainte Baume et Garlaban. "Il vient compléter l'offre existante", précise-t-il. L'idée étant bien sûr de faire perdurer ce que cette année capitale de la Culture aura permis de mettre en place.

Premier temps fort avant l'ouverture officielle du GR qui se fera le week-end du 23 et 24 mars prochain: le balisage. Il a débuté il y a quelques jours en pays d'Aubagne. La première balise "sang et or" a été posée symboliquement par le Premier ad-

joint, sur le platane qui fait face à l'office de tourisme, cours Barthélémy. Une marque sera ensuite posée tous les 300 mètres soit 2 000 marques au total, environ 1 000 pour la seule boucle Est. Ce travail de longue haleine sera effectué par des membres de la Fédération française de randonnée, Paul Pomares et Bernard Lebrun entre autres, accompagnés de quelques aficionados.

Élaboré avec des artistes

"Le principe est de pouvoir partir de là où on habite, de là où on travaille, sans avoir à prendre sa voiture", explique Baptiste Laspès, qui avec un collectif d'artistes a participé activement à l'élaboration du tracé. Car au-delà de l'aspect sportif, ce chemin se veut aussi être un lieu de culture, où toutes les gé-

nération se croiseront; sa partie "urbaine" facilitant cette ambition. Des artistes guideront les marcheurs sur la base de différentes thématiques, "par exemple une balade accompagnée par un architecte qui racontera l'histoire d'immeubles que l'on ne regarde jamais", ajoute Loïc Magnan. "Nous avons aussi travaillé avec le collectif Safi, composé de designers et de botanistes autour du thème des saveurs; un pique-nique sera proposé avec un chef". Chaque territoire proposera enfin une manifestation, "une étape". À Aubagne, le rendez-vous est fixé du 7 au 12 mai avec le festival des randonnées. Ingénieux et insolite, ce sentier métropolitain, qui sera officiellement homologué en septembre met décidément l'eau à la bouche.

Marjorie MOLY

X. – MARSEILLE VUE PAR...

- ✓ **1.** Courrier International : Marseille aux deux visages
N°1150 – Du 15 au 21.11.2012

- ✓ **2.** L'Equipe Magazine : Marseille – Pas de quartier
Supplément n°1583 – 17.11.2012

- ✓ **3.** Le Point : Marseille – Les raisons d'espérer (quand même...)
N°2097 – 22.11.2012

- ✓ **4.** L'Express : Fiers d'être marseillais
N°3206 – Du 12 au 18.12.2012

PÉKIN-WASHINGTON— LE NOUVEL ÉQUILIBRE
TECHNOLOGIE— LES PIONNIERS DE L'ESPACE



**Courrier
international**

N° 1150 du 15 au 21 novembre 2012
courrierinternational.com

Afrique CFA 26000CFA Algérie 450
DA Allemagne 4€ Autriche 4€
Canada 9,95\$CAN DOM 7€
Espagne 4€ E-U 5,95 \$US D-B 3,50 €
Grèce 4,00€ Irlande 4,00€ Italie
4,00€ Japon 7€ Maroc 30DH
Norvège 50NOK Pays-Bas 4€
Portugal cont 4,00€ Suisse 5,00CHF
Tunisie 4,50 DTU TOM 700CTP

**Cahier
SPÉCIAL**

MARSEILLE

AUX DEUX VISAGES

La presse étrangère
dresse le portrait d'une cité
sous tension, mais riche
de sa diversité

M 03183 - 1150 - F: 3,50 €



Spécial
VILLES



Les deux visages de

MARSEILLE

Ville cultivée et cosmopolite de la Méditerranée, qui sera capitale européenne de la culture en 2013, la cité phocéenne est aussi souvent présentée dans la presse étrangère comme un haut lieu du crime, avec ses trafics et ses règlements de comptes. Un "Rio-sur-Mer" qui fascine par sa diversité.

En couverture :
Plages de Corbières,
quartiers nord
de Marseille.



L'œil de Marseille

● Nous avons choisi de publier ici, le patient travail de la photographe Yohanne Lamoulère, qui vit dans les quartiers nord et partage le quotidien des habitants. Une proximité dont témoignent ses images d'hommes, de femmes, d'enfants, de toutes origines : ces Marseillais de France et des immigrations qu'elle fixe jusqu'à l'impassibilité, chez eux, aux Réaux, à la Savine, au sein de leurs quartiers non retranchés. Membre du collectif Transit et Pictoretank, Yohanne Lamoulère travaille depuis trois ans sur son projet *Faux-bourgs*, documentaire photographique de la diversité, interrogeant mythes et mythologies médiatiques des quartiers. Un jeu de cartes postales est disponible aux éditions Communes et une exposition à l'Alhambra CinéMarseille verra le jour en mars 2013.

← La cité des Gréneaux a été partiellement détruite en 2009 dans le cadre du plan ANRU, quartiers nord de Marseille.



← Au large du Frioul, Marseille.

“Comme nulle part ailleurs au monde”

Alors que Marseille brille par sa richesse culturelle, le crime, la drogue et la corruption minent le quotidien des habitants. Un grand écart que tente de comprendre l'hebdomadaire britannique.

—The Observer Londres

Dans l'ancien port de Massalia, où les Grecs ont débarqué il y a deux mille six cents ans, des yachts, des bateaux de pêche et des embarcations de plaisance se balancent sur l'eau tachetée, pendant que des pêcheurs à la peau tannée vendent la prise du matin.

A quelques rues de là s'entassent les restaurants chics et les boutiques de luxe où les sacs de marque et les montres en or se vendent bien. Dans le quartier voisin, des prostituées et des dealers de drogue se baissent pour éviter les patrouilles de police.

Tels sont aujourd'hui les deux visages de la Marseille moderne : d'un côté, la perle cultivée et cosmopolite de la Méditerranée et, de l'autre, Riosur-Mer, comme certains journaux ont surnommé la ville, une terre de non-droit infestée de gangsters qui pourraient survivre dans la plus dangereuse des favelas brésiliennes.

Alors que la cité phocéenne se prépare à occuper le devant de la scène internationale en devenant capitale européenne de la culture pour 2013, une bataille déterminante pour sa réputation et pour son avenir est en train de se jouer autour de son âme même. Personne à Marseille ne nie la criminalité rampante qui sévit dans la ville. La drogue, les jeux et la prostitution – et plus récemment la corruption – dominent la scène locale depuis une quarantaine d'années. Mais, comme beaucoup d'habitants de la ville, Yves Moraine, avocat et

président du groupe UMP au conseil municipal, en a assez d'entendre comparer Marseille à Rio, réputée pour sa criminalité, à Naples, bastion de la Camorra, ou même à Chicago, la capitale américaine du crime.

Sous les rafales de kalachnikov. “C'est une caricature, une stigmatisation injuste”, dit-il en haussant le ton. “Si je disais que tout est rose à Marseille, je mentirais. Mais affirmer que tout est noir est également un mensonge. Oui, il y a de la pauvreté, de la délinquance et de la corruption, mais dire que les choses sont noires, noires, noires est entièrement faux.” Selon lui, l'année de la culture est une occasion pour Marseille d'oublier son passé agité et de faire son entrée dans le XXI^e siècle. Etrangers et Français de souche ont toujours cohabité tant bien que mal dans cette ville où ont vécu des écrivains, des poètes et des artistes comme Auguste Renoir, Paul Cézanne et Raoul Dufy – et, plus récemment, le footballeur Zinédine Zidane. L'envers de ce melting-pot, c'est un niveau plus élevé que la moyenne de violence et de délinquance, souvent dû à une grande pauvreté et à un environnement sordide, que l'on peut voir dans le film des années 1970 *French Connection II*, avec Gene Hackman. Mais ce courant bouillonnant s'est transformé en un terrible tsunami au début de 2011, avec ce qu'un policier a décrit comme une flambée d’*“hyperviolence”* qui s'est soldée par vingt assassinats liés à la drogue en neuf mois [et vingt-trois en 2012].

David Oliver Reverdy, le secrétaire adjoint du syndicat de policiers Alliance, attribue ce phénomène à des conflits de territoire entre barons de la drogue et à une prolifération des armes, plus précisément de kalachnikovs, l'arme privilégiée du milieu criminel marseillais. Selon lui, les tueurs et leurs victimes sont pour la plupart de jeunes dealers, souvent mineurs, qui “n'ont peur de rien” et manifestent “un manque étonnant de considération pour la vie humaine et de scrupules vis-à-vis des actes atroces qu'ils commettent”.

La violence des agressions a généré un climat de peur dans la ville, qui, contrairement à Paris, n'a pas déplacé sa population d'immigrés défavorisés dans de sinistres cités, mais n'en est pas moins dotée de grands ensembles délabrés où le taux de chômage des jeunes est estimé à 40 % et où plus de 20 % des habitants vivent sous le seuil de pauvreté. Les jeunes chômeurs se réfugient dans la drogue et la délinquance. “Des disputes qui, autrefois, auraient été réglées par une bonne bagarre finissent aujourd'hui sous les rafales de kalachnikov”, observe M. Reverdy.

Dès sa descente de la gare Saint-Charles, construite en 1848, Sami, ainsi qu'il se fait appeler, fait le pied de grue avec sa bande à l'ombre d'immeubles vétustes où le linge sèche aux fenêtres. Ses parents, dit-il, sont marocains et lui-même est né en France. Il dit avoir 15 ans, mais il paraît plus jeune. Ne devrait-il pas être à l'école ? Il hausse les épaules. “Pourquoi ?” demande-t-il avant de déguerpir.

Pas de baguette magique. Selon Saïd, un animateur de groupes de jeunes, les jeunes Marseillais trouvent plus lucratif de dealer de la drogue que d'aller en classe. “Nous essayons de les aider, mais il est difficile de les inciter à travailler dur à l'école alors qu'ils peuvent gagner de l'argent en dealant et qu'il n'y a pas d'emploi pour eux.”

La municipalité a investi 800 millions d'euros dans la manifestation “capitale européenne de la culture”, notamment dans la construction de nouveaux musées et l'agrandissement des musées et galeries existants [la ville compte jusqu'à présent 13 musées], ainsi que 90 millions d'euros dans des événements culturels.

Jean-François Chougnet, directeur de l'association organisatrice du projet Marseille-Provence 2013, espère que ce dernier aidera Marseille à se métamorphoser. Mais, pour Benoît Gilles, journaliste à *La Marseillaise*, un quotidien fondé en 1943 par des membres de la résistance communiste, il devrait au contraire contribuer à exclure encore davantage les exclus. “L'organisation d'un événement de rue gratuit ou d'un spectacle dans un quartier défavorisé ne va pas aider les gens à se sentir intégrés. La situation à Marseille est complexe. La délinquance et la criminalité y sont indéniablement élevées, et la construction de musées, ainsi que l'organisation d'événements culturels ne sont pas une baguette magique qu'il suffira d'agiter pour que tout devienne parfait.”

Dans le Vieux-Port, Fanny Rose Arnay, 72 ans, profite d'une douce journée. Personnage connu sur le marché aux poissons local, on la rencontre souvent en robe à paillettes et boa à plumes, en train de chanter pour les passants et les touristes. Elle résume ainsi le paradoxe marseillais : “C'est un endroit étrange. D'un côté, c'est une ville indisciplinée et très dangereuse, si dangereuse que j'ai parfois peur de sortir. D'un autre côté, elle est colorée, intéressante, extraordinaire. Marseille... c'est comme nulle part ailleurs au monde.”

—Kim Willsher

Ici, il ne fait pas bon être jeune

Dans les quartiers nord de Marseille, face à l'échec scolaire et au chômage, les adolescents cèdent à la tentation de l'argent facile. Un journaliste britannique a remonté la ligne 30, symbole de la fracture entre les deux secteurs de la ville.

The Independent Londres

Pour comprendre Marseille, prenez un bus. Le 30 part de la station de métro Bougainville, à 5 kilomètres au nord du centre-ville, et passe entre des autoroutes, des usines, des décharges sauvages et un monastère du X^e siècle. La deuxième ville de France s'étend encore sur 10 kilomètres de crêtes calcaires. Chacune semble couronnée d'une citadelle blanche étincelant dans le soleil du Midi – qui, à mesure que le bus approche, s'avère n'être qu'une collection de tours délabrées.

C'est là que se trouvaient, jusque dans les années 1960, la garrigue et les modestes villages des romans de Marcel Pagnol. On peut encore y voir des fragments de villages provençaux, et la garrigue survit, à l'est, sur les flancs escarpés des montagnes. Mais cela fait longtemps que Marius, Jean de Florette, Manon des sources et leurs descendants sont partis. Mes compagnons de voyage pour ce trajet de quarante-cinq minutes en direction de La Savine, une des cités les plus au nord de la ville, sont maghrébins, africains, asiatiques et roms.

Ce bus traverse les quartiers les plus pauvres de France. Ici, près de 40 % des habitants vivent sous le seuil de pauvreté, contre 26 % à Marseille et 15 % au niveau national. Dans les arrondissements plus riches et essentiellement blancs du sud de la ville, le risque de mourir avant 65 ans est 23 % au-dessous de la moyenne nationale. Dans le nord de Marseille, ce chiffre se situe 30 % au-dessus.

Un adolescent ou un jeune homme des quartiers nord de Marseille a bien des chances de mourir avant 65 ans. Cette année, quinze personnes, la plupart issues des quartiers nord, ont été tuées dans la guerre que se livrent différents clans pour contrôler le juteux trafic de stupéfiants (essentiellement cannabis et cocaïne) à destination des habitants des quartiers plus riches et de la banlieue.

En fait, autant de jeunes gens sont morts durant les neuf premiers mois de l'année 2012 [23 à ce jour] que durant toute l'année 2011. Proportionnellement, Marseille (800 000 habitants) affiche désormais un taux de meurtres liés au trafic de drogue presque aussi élevé que celui de New York (8 millions d'habitants). Face à ce problème, le gouvernement a annoncé des mesures d'urgence pour éviter que Marseille – capitale européenne de la culture à partir de janvier prochain – ne devienne la capitale européenne du meurtre chez les jeunes.

A la fin de mon voyage jusqu'à La Savine, je rencontre Rachida Tir, présidente de l'association

des résidents de la cité. *"Cela fait sept ans que nous perdons nos enfants, déclare-t-elle. Mais il n'y a pas que la drogue. Le trafic n'explique pas tous les meurtres. Il existe un instinct suicidaire, un véritable désespoir chez certains de ces jeunes. Ça commence avec l'échec scolaire, le rejet et l'absence de travail. Ils ne se voient pas d'avenir. Ils vivent dans le présent, dans un monde d'argent facile et, maintenant, de violence."*

A la fin des années 1990, la police avait démantelé le plus important des vieux réseaux criminels [de la région]. Depuis, les jeunes des quartiers pauvres ont progressivement pris le contrôle du trafic de drogue.

La population de Marseille intra-muros est relativement pauvre. Bon nombre d'habitants aisés – les arrière-petits-enfants de Jean de Florette et de Manon des sources – se sont installés en banlieue. Cette situation va à l'encontre des schémas français habituels, où les centres-villes concentrent les richesses, tandis que les banlieues accueillent les pauvres et la violence.

Début septembre, le Premier ministre Jean-Marc Ayrault a nommé un nouveau préfet des Bouches-du-Rhône en lui confiant la tâche herculéenne de mettre fin aux jalousies politiques locales pour créer une agglomération politique et économique unie, reconnectant Marseille à ses riches communes voisines. Il pourrait commencer par essayer d'abolir la frontière entre les riches et le tiers-monde qui commence à la station de métro Bougainville. *"On nous a abandonnés, oubliés, résume Rachida Tir. La plupart des gens ici veulent vivre décemment et dans le respect de la loi. Mais quel choix ont-ils ?"*

—John Lichfield



↗ Un étal sur le Vieux-Port de Marseille.

→ A la cité de la Savine, quartiers nord de Marseille.



L'exception marseillaise

Aux yeux de l'Américaine Amy Wilentz, la cité phocéenne, ouverte à toutes les influences méditerranéennes, n'a presque rien d'une ville française.

—The New York Times New York

La plupart des étrangers qui viennent dans le sud de la France trouvent en Marseille leur point d'entrée ou de sortie. Une ville pratique, à une heure de route d'Avignon. Dans le petit aéroport de Marseille, on prend un café à 1 euro, puis on monte dans un avion pour Paris ou ailleurs, la tête pleine d'une certaine image de la France : des villages idylliques où trônent des églises et des châteaux, des vallées luxuriantes et des vergers bien réguliers, du linge de maison provençal, des marchés locaux, des antiquités, de la dentelle, des espadrilles, des vignobles, de la lavande, du pâté fait maison, des vins locaux et du fromage de chèvre artisanal.

En ce qui me concerne, toutefois, je préfère passer devant l'aéroport et poursuivre ma route pendant une vingtaine de minutes. Après un virage de l'autoroute, une France toute différente surgit soudain sous mes yeux. A côté du reste de la Provence, le paysage marseillais nous ramène brutalement à une tout autre

← Ben devant la cité de La Castellane, quartiers nord de Marseille.



réalité - un affront au pays bucolique de notre imaginaire. Certes, les toits en tuiles oranges s'étalent le long de la colline jusqu'au centre-ville, mais de grands ensembles de HLM ponctuent le nord de l'agglomération et de gigantesques navires sont amarrés dans le port moderne, où une douzaine de grues et de chariots élévateurs s'activent, signe des travaux de construction et de l'activité économique. Contrairement au reste du pays, c'est l'eau qui compte avant tout à Marseille.

Comme tout le monde dans cette ville, je m'oriente grâce à deux repères : la mer et Notre-Dame-de-la-Garde, une basilique dominée par une statue étincelante de la Vierge. Un matin, je me promène dans le port pour retrouver un ami au marché au poisson, qui a lieu tous les jours. En chemin, j'évite les coureurs le long de la corniche qui s'étend à l'est jusqu'à la Côte d'Azur. Je passe devant l'un des principaux théâtres de la ville [le théâtre de la Criée], installé dans une gigantesque halle couverte qui était l'une des plus grandes du monde, la Criée aux poissons. Des magasins d'accessoires nautiques et de matériel de pêche bordent le Vieux-Port. Les pêcheurs, les habitants et les touristes matinaux boivent de la bière et du pastis peu après le lever du soleil au *Bar de la marine*.

Une ville authentique. Au bout du Vieux-Port, la pêche du matin est étalée dans des boîtes. Il y a déjà du monde : les clients viennent acheter ce qu'il faut pour une bouillabaisse géante et compliquée, pour un déjeuner de poissons, pour un ragoût aux haricots. Certains poissons se débattent encore, la bouche ouverte. Dans un panier, je repère une bonne vingtaine de jolis poissons arc-en-ciel. Ils sont très chers.

"Beurk !" s'exclame mon ami Grégoire Alessi en se penchant par-dessus mon épaule pour voir ce qui a attiré mon attention. "N'y pense même pas.

— Mais ils sont beaux !

— Ouais, ouais, répond-il en haussant les épaules, peut-être l'un des gestes les plus courants à Marseille. Ils ont peut-être une bonne tête, mais ils sont dégueulasses. Je crois qu'ils les attrapent par accident. Je n'en mettrais même pas dans une soupe." Puis il me montre un tas de poissons bruns, plats et plutôt laids : "Voilà ceux qui sont bons."

Marseille, c'est ça : ignorer ce qui est joli au profit de ce qui est authentique. Grégoire regarde autour de lui. Il est né à Marseille et il adore sa ville, mais ce jeune médecin travaille à l'hôpital d'Aix-en-Provence. Or il n'aime pas Aix. Pourquoi ? Aix est impeccable, propre et calme. C'est une ville charmante. Un peu trop. Un vrai Marseillais se sent un peu mal à l'aise dans ce genre d'endroit. Autant demander à un New-Yorkais d'apprécier le calme.

Les Marseillais n'ont jamais trouvé d'édiles qui leur conviennent vraiment. Pendant longtemps, la ville a été dirigée par le Parti socialiste. Elle a aussi été un solide bastion du syndicalisme. Mais l'économie marseillaise a été touchée par la récession française et européenne, et, depuis quelques années, la politique de la ville est devenue plus conservatrice. Si cette tendance vers la droite a rapproché Marseille du reste du pays, les Français continuent de considérer la ville comme une exception, une sorte de cité-Etat. Dans les journaux, les livres et à la télévision, on rappelle souvent les origines de la ville en la qualifiant de "cité phocéenne". Autrement dit, pas française.

Par sa situation géographique et son histoire, Marseille est la ville de France la plus ouverte sur l'extérieur. Depuis toujours, elle admet et même accueille les immigrés, en particulier les marins et les pêcheurs. Les Marseillais de souche ont souvent des traits grecs, italiens ou corses. De nombreux noms de famille se terminent par des voyelles qui ne sont pas un e. Spirituellement, Marseille est plus proche de Barcelone, Gênes, Tunis, Alger, Ajaccio ou Athènes que de Nancy, Brest, Dijon ou même Aix-en-Provence. S'il faut trouver une véritable allégeance à Marseille, c'est vers la Méditerranée et non vers le palais de l'Élysée qu'il faut regarder.

C'est précisément parce qu'elle est tournée vers l'extérieur que Marseille a toujours été attirante, ou même dangereuse. Depuis des centaines d'années, la ville est aux mains de gangs rivaux. Les mafias corses et franco-italiennes ont disparu récemment, semble-t-il, mais des gangs originaires du Maghreb sont venus les remplacer. Et les représailles sont monnaie courante.

Dans cette ambiance digne du Far West, les touristes ne sont pas accablés par les inconvénients de Paris. Marseille, contrairement à la capitale, n'est pas incurablement bourgeoise. Ici, pas d'auto-satisfaction ni de condescendance. La ville n'est ni froide ni distante. Elle ne se croit pas assise au sommet d'un empire grandiose, même si son rôle en tant que port et base militaire s'est avéré crucial pour toutes les aventures internationales de la France.

Et c'est vrai, cet endroit est stupéfiant, baigné de soleil ; l'architecture y est parfois haussmannienne - et rappelle beaucoup Paris -, parfois provençale. Les pâtisseries, les grilles et les élégantes ferronneries de style art déco ponctuent la ville.

← La cité de Campagne-Lévêque vue des anciens abattoirs de Marseille, quartiers nord de Marseille.

↘ Vue sur le Vieux-Port et Notre-Dame-de-la-Garde.

Les cafés sont pleins à craquer, leur atmosphère est exubérante et bruyante. Il y a des dizaines de théâtres et de nombreuses expositions toujours fascinantes. Ces dernières années, Marseille ne s'est pas embrasée, contrairement à de nombreuses autres villes françaises qui ont connu troubles et mécontentement, notamment parce que la commune n'a jamais complètement marginalisé sa population immigrée. Des ensembles de HLM conçus pour les populations défavorisées se trouvent dans le centre-ville et non dans les villes périphériques où s'associent isolement et colère, comme à Paris et à Lyon.

Couscous, mélange marseillais. A La Plaine, une place située au sommet d'une colline, le marché est encadré par des immeubles de style parisien, mais, à part ça, on pourrait se croire dans n'importe quelle ville arabe faisant face à la Méditerranée. Les habitants, dont de nombreuses femmes voilées, font leurs courses pour l'iftar, le repas du soir qui rompt le jeûne pendant le ramadan. Au milieu des bouchers halal, un stand vend des saucisses de porc et de la charcuterie française.

Près du marché des Capucins, à côté d'une grande boutique de perruques, on trouve *L'Univers alimentaire*. Un homme qui se présente comme Ali Baba joue le rôle de chef de kasbah et dirige les opérations. Il me prépare un sac avec une douzaine de loukoums pour une amie américaine.

"C'est pour un homme ou une femme ? me demande-t-il.

— Une femme.

— Mariée ? poursuit-il, soudain intéressé.

— Non, mais elle aimerait bien.

— Dis-lui de venir ici, il me faut une femme, rigole-t-il.

— Mais tu es marié, Ali ! interrompt un habitué derrière les sacs de riz et le safran.

— Oui, oui, répond Ali tout en cherchant du savon noir pour une cliente qui va aller au hammam du quartier. Il me faut une seconde femme, me dit-il avec un clin d'œil, le savon à la main. Elle sait cuisiner ? — Elle se débrouille.

— Dis-lui qu'elle peut venir pour être ma seconde épouse, je lui apprendrai à cuisiner."

Toujours en riant, il vide une louche de ras el-hanout orange dans un petit sac avant de me le donner. Le ras el-hanout, littéralement "la tête de l'épicerie", est un mélange des meilleures épices concocté par le patron, dont on se sert pour les plats préparés dans un tajine. En sortant, j'ai entendu Ali répéter : "Je ne plaisante pas, dis-lui."

En l'honneur d'Ali, j'ai commandé une belle assiette de couscous - avec du poulet, des merguez, plein de pois chiches, le tout recouvert de harissa - à *La Kahena*, un restaurant avec vue sur le port. Peut-on vraiment affirmer, d'ailleurs, que la bouillabaisse - si typiquement méditerranéenne - reste aujourd'hui la spécialité marseillaise ? Ma réponse va sembler polémique, mais j'aurais tendance à dire que non. Un grand nombre des restaurants du Vieux-Port qui ne proposaient que des plats traditionnels à base de fruits de mer ont disparu, remplacés par des pizzerias et des fast-foods. Aujourd'hui, le mélange marseillais par excellence n'est plus la bouillabaisse, c'est le couscous.

— Amy Wilentz



LE VIEUX-PORT

● En 1953, l'Américaine francophile Julia Child, cuisinière devenue célèbre pour avoir fait connaître la cuisine française aux États-Unis, a décrit Marseille alors qu'elle vivait dans le Vieux-Port. "L'air était vivifiant et le port puait les égouts et le poisson pourri. Il y avait une foule de marins, de soldats, d'Arabes, de gamins, de putes, de pickpockets, de marchands, de touristes et d'habitants de toutes les formes et de toutes les tailles, tous travaillaient dur et s'époumonaient." Julia Child adorait la ville et a eu le cœur brisé lorsque son mari a été muté et qu'ils ont dû déménager.

* En français dans le texte.

Plus belle la fiction !

Marseille veut à tout prix redorer son blason. En ce moment [en août dernier], le quartier du Vieux-Port se trouve en plein chambardement. L'objectif est de préparer Marseille à devenir capitale européenne de la culture en 2013.

Ce qui, en réalité, n'est pas nécessaire – l'ambiance est très bien comme elle est, en dépit des lugubres statistiques de la criminalité et des résultats électoraux du Front national. L'ensoleillement est permanent sur la cité. Les façades des boulevards sont plus sobres qu'à Paris et leur vétusté leur confère un côté romantique. Sandales à tous les pieds – cela cadre avec l'état d'esprit marseillais tel que décrit dans *Plus belle la vie* :

"Tranquille le matin, pas trop vite le soir". J'ai découvert cette série télévisée [diffusée depuis 2004] à l'occasion d'un voyage à Marseille cet été.

Le feuilleton se déroule dans le quartier imaginaire du Mistral, inspiré de celui où je logeais, le Panier, le plus vieux quartier de la ville, près du Vieux-Port. Le gérant de la petite épicerie située en bas de mon hôtel aurait été parfait dans le rôle du patron du Mistral. Railleur, enjoué, avec un fort accent méridional.

C'est précisément ce qui a fait le succès de *Plus belle la vie*. Cette série empreinte de réalisme social s'est fixé pour objectif de refléter la vie de Français lambda "de province" (c'est ainsi que les Français appellent tout ce qui n'est pas Paris).

Adieu les milieux huppés, place à la classe ouvrière et aux Maghrébins.

Toutes les intrigues alambiquées qui se nouent au Mistral traitent de sujets d'actualité tels que l'adoption par les couples homosexuels, l'immigration, la pauvreté, la religion, l'avortement, les adolescents à la dérive, les Parisiens aisés qui embourgeoisent le quartier et les retraités qui refusent de quitter leur appartement. L'idée est de faire en sorte que les gens qui sortent de la norme, comme le personnage homosexuel ou l'avocat musulman, aient une place à l'antenne cinq jours par semaine.

— Julia Svensson
Dagens Nyheter Stockholm



← La quartier du Panier à Marseille.



6 millions

de téléspectateurs regardent la série *Plus belle la vie* chaque soir sur France 3. Une journaliste suédoise tente de comprendre pourquoi.

→ Apéritif Marseille-Provence 2013 au Silo, Marseille.



Rénovation tous azimuts des quartiers

Depuis quelque temps, la ville fait peau neuve à coups de millions d'euros. Au prix de son identité ? s'interroge le quotidien allemand.

— Die Tageszeitung (extraits) Berlin

La lampe frontale du barman projette une faible lueur sur la salle bondée. Quelques bougies chauffe-plats brûlent sur le comptoir. Derrière le rideau noir qui sépare le service de la salle, l'obscurité est totale. Un jeune homme distribue dans la pénombre des verrines chaudes épicées de petites cuillères : c'est du "Chocolat magique" – chocolat, sucre caramélisé et galettes de riz soufflé. Un délice.

L'obscurité aiguise les sens, les saveurs sont plus intenses. Le dernier mardi de chaque mois, Frédéric et Isabelle invitent quiconque est intéressé à un événement hors du commun. Cette fois, il s'agit d'un dîner dans l'obscurité. Cette communauté à géométrie variable, composée de Marseillais versés dans l'art, la culture et la communication, a été baptisée Waaw, un acronyme qui signifie "What An Amazing World", "Quel monde extraordinaire". Beaucoup d'acteurs de la scène culturelle veulent faire connaître leurs œuvres, quand d'autres cherchent des expériences inédites. Or, souvent, ils ne se rencontrent pas. C'est pourquoi Frédéric et Isabelle ont décidé de louer une salle d'environ 70 mètres carrés dans une petite rue de Marseille et de la transformer en café convivial en y installant de vieux canapés et de vieilles tables. Ils y invitent des écrivains, des peintres, des sculpteurs, des créateurs de mode, des metteurs en scène et d'autres artistes, qui présentent leurs œuvres dans une

ambiance décontractée. "Nous voulions créer des réseaux, des rencontres", confie Frédéric et Isabelle pour expliquer la genèse de leur projet. "Marseille, poursuit Frédéric, est avant tout une ville de réseaux. Les gens se rencontrent dans leurs cercles, mais n'ont souvent aucune idée de ce qui se passe au-delà. Notre but est de faire bouger un peu les choses."

Les fondateurs du Waaw ont bien choisi leur emplacement. Autour du cours Julien, de ses arbres vénérables et de ses bancs se montent sans cesse de nouveaux commerces : galeries, bars, cafés, boutiques branchées. Ce petit coin de ville est appelé le "quartier des créateurs". L'Equitable Café y propose presque tous les soirs des lectures, des concerts ou des soirées-débats.

Les gens vivent essentiellement à l'échelle de leurs quartiers, qui pourraient difficilement être plus différents : il y a les cités et leurs tours grises, dans lesquelles se concentrent tous les problèmes sociaux recensés dans les manuels de sociologie (la drogue, les crimes, les homicides divers...) ; la Corniche*, avec ses villas chères et cossues, juchées sur des promontoires rocheux surplombant une mer oscillant entre le vert émeraude et le bleu ; les nouveaux quartiers branchés situés derrière le quai Rive-Neuve, sur la rive sud-est du Vieux Port ; le plus vieux quartier de France, le Panier, rénové à grands frais ; ou encore le quartier arabe, avec ses souks et ses barbous en nombre qui prêchent la seule foi qui vaille. De nombreux immeubles ont été rachetés par des fonds d'investissement, par

exemple dans la rue de la République, une ancienne artère cossue de la ville aux façades haussmanniennes. Les logements ont été remis à neuf (*"Ils ont juste ravalé les façades"*, entend-on souvent dire) et les loyers ont augmenté jusqu'à 300 %. En bas, sur le Vieux Port, un nouvel hôtel cinq étoiles a vu le jour, et les prix ont explosé. Les vieux immeubles bourgeois tombaient en décrépitude, et il a fallu faire appel à des investisseurs privés pour rénover les bâtiments. Ceux-ci ont acheté des rues entières, restauré comme convenu les toitures et les façades, et revu les loyers à la hausse au passage. Le maire de la ville - dont le parti, l'UMP, était alors au pouvoir - leur aurait assuré qu'ils y retrouveraient leurs billes.

Au *Vertigo*, un petit hôtel de la vieille ville, près de la gare, Séverine remet de l'ordre dans les chambres, fait le ménage et les lits. Cette sympathique jeune femme à la longue chevelure sombre est née et a grandi à Marseille. *"Avant, se souvient-elle, c'était très mélangé à Marseille. Mais, aujourd'hui, ils mettent tous les musulmans d'un côté et les Français de l'autre."* Séverine, âgée de 28 ans, vit avec son époux et son enfant à la Joliette - au cœur de la zone concernée par les travaux de restructuration. Elle s'indigne des clivages sociaux qui fragmentent toujours plus la ville. *"Aujourd'hui, ils ne veulent plus vendre les logements qu'aux riches et aux Français."* Pour autant, à première vue, le quotidien des Marseillais ne semble pas avoir changé.

Dès le mois de janvier, touristes et riverains se massent sur les terrasses de café à l'heure du déjeuner. En hiver, le soleil inonde la ville de sa lumière dorée. Sur le Vieux-Port, chaque matin depuis deux mille ans, les pêcheurs déchargent leurs prises toutes fraîches, qui fixent les passants de leurs gros yeux depuis des bacs en plastique remplis d'eau. Ça sent la mer, le soleil et le temps de vivre.

Mais la ville, l'Etat et l'Union européenne brassent des sommes sans commune mesure avec le prix du poisson. Le projet Euroméditerranée se chiffre en milliards d'euros : une nouvelle ville dans la ville, avec tours de bureaux d'un bleu étincelant entre de vieilles usines méticuleusement restaurées, des centres commerciaux et des quartiers résidentiels. Un énorme silo à céréales vieux de 90 ans a été converti en espace événementiel avec salle de concert, et l'ancienne manufacture des tabacs du quartier de la Belle de Mai, jadis occupée par des artistes, a été transformée en "laboratoire d'idées" : c'est désormais le siège du deuxième studio de cinéma français, de sociétés informatiques et de tout projet créatif susceptible de faire un jour recette.

Sur l'ancien port industriel, l'Etat construit deux nouveaux musées - d'envergure nationale, cela va de soi. Les sociétés d'assainissement ont curé les vieux docks pour les convertir en bureaux de grand standing. Des restaurants-boutiques branchés ont élu domicile dans les cours intérieures, où ils pro-

posent une cuisine légère et chère. Au pied des façades lisses des entrepôts de jadis, au milieu de tous les cadres "à hautes responsabilités", l'ambiance n'a rien de chaleureux : la Défense à Paris, Mitte à Berlin ou le quartier Schwabing à Munich... l'Europe des temps modernes est la même partout. Pourtant, Marseille reste une rebelle.

Depuis que les révolutionnaires parisiens ont débaptisé la ville, vers 1800, pour la châtier de son insubordination, Marseille est surnommée "la rebelle". *"Les Marseillais veulent toujours être différents et sont d'emblée contre tout"*, reconnaît Pierre Crava, le patron d'Oogie, une boutique design qui vend des vêtements atypiques, des vinyles, des CD et du café. Pour ce quadragénaire qui a un pied dans le commerce et l'autre sur la scène culturelle (et que les commerçants des abords du cours Julien ont élu pour président), l'esprit de résistance marseillais est *"souvent trop peu constructif"*.

Cela fait vingt ans que l'on parle du grand potentiel de la ville, mais, pendant tout ce temps, il ne s'est pas passé grand-chose, regrette-t-il. Et puis, le vaste chantier de rénovation urbaine ne concerne pas le quartier du cours Julien. *"Marseille est une ville extraordinaire, confie son presque voisin du Waaw. Le truc, c'est que beaucoup de gens ne le savent pas."*

— Robert B. Fishman

*En français dans le texte.



10 millions

● C'est le nombre de touristes attendus à l'occasion de Marseille-Provence 2013.

660 millions

● d'euros investis dans de nouveaux établissements culturels en quatre ans. (Source : Ville de Marseille)

Le polar, le cabaret et le guitariste oublié

Un critique part à la recherche du cabaret *Au son des guitares*, qui fut autrefois le sanctuaire marseillais d'Etienne "Patotte" Bousquet, musicien espagnol de génie.

—El País Madrid

La devise est un peu arrogante : *Actibus immensis urbs fulget Massiliensis*. Autrement dit : "La ville de Marseille brille par ses hauts faits." Un esprit méchant pourra faire remarquer que, pour l'heure, les faits sont plus sanglants que "hauts". Le milieu marseillais est prodigue en exécutions, en vengeances, en massacres. Trafiquants, proxénètes et hommes de main tombent comme des mouches, tout comme, de temps à autre, un juge justicier ou un flic ayant retourné sa veste.

De façon perverse, cette réputation de Chicago-sur-Méditerranée renforce son sex-appeal. Et s'accompagne d'un sous-genre de roman policier marseillais florissant, que des petits comiques ont rebaptisé le "polar bouillabaisse". Chaque année, en septembre, c'est la Semaine noire, pendant laquelle s'installent dans la rue les Terrasses du polar.

Les débats sont nombreux. Pour certains critiques, les auteurs de polars marseillais ont cessé de témoigner de la réalité pour ne plus véhiculer que des clichés. C'est le mantra des autorités locales : "Marseille n'enregistre pas plus de criminalité que les autres grandes villes – nous avons des statistiques pour le prouver."

Les écrivains ne sont pas de cet avis. Ils dressent le portrait d'une Marseille balkanisée, où les clans s'organisent selon des critères ethniques, voire par tendances politiques. On est encore agacé par ici que l'image romantique du Marseillais reste celle d'un facho, Alain Delon, à cause de *Borsalino* et de l'adaptation télévisée de la trilogie de Jean-Claude Izzo sur le policier Fabio Montale.

Hommage à Django. Mais ma mission à moi est tout autre. Je veux découvrir le sanctuaire d'un guitariste espagnol oublié, Etienne "Patotte" Bousquet, né à Figueras [Catalogne] en 1925. Je dis "espagnol" avec toutes les précautions nécessaires – les familles gitanes franchissaient les frontières sans même y penser. Bousquet passa la Seconde Guerre mondiale à assurer l'animation dans des établissements de nuit d'Afrique du Nord, avant de réapparaître à Marseille pour se produire dans un bal dont personne ne se souvient.

Une vie anonyme, en somme. Jusqu'en 1959, en tout cas, quand il devient la vedette à demeure d'*Au son des guitares*, une boîte à deux pas de l'opéra de Marseille. Le nom de l'établissement fait de l'œil au public potentiel : c'est le titre

d'un film de 1936 où joue Tino Rossi, la star de l'île de Beauté. Il y interprète un pêcheur corse à la voix prodigieuse qui, séduit par une garce, part tenter sa chance à Paris ; mais les résultats sont désastreux, et il finit par aller retrouver sa douce et tendre Ajaccio.

Avec Gérard Cardi comme accompagnateur, Bousquet se produit tous les soirs (!) durant seize ans au *Son des guitares*. Django Reinhardt était déjà mort, et son apport semblait disparaître. Bousquet reprend le flambeau avec une énergie féroce, enregistrant même pour des labels régionaux. Il publie ainsi un hommage à Django et un 33 tours intitulé *Au son des guitares*, sur lequel il accompagne les chanteurs corses habitués du cabaret, mais éblouit surtout par de vrais tours de force, comme ce *Tiger Rag* de quatre-vingt dix secondes.

La déception. Miracle, Bousquet finit par attirer l'attention des médias : on peut ainsi l'entendre dans *Age tendre et tête de bois*, l'émission emblématique des yéyés. Il y est traité avec respect : flanqué de Françoise Hardy et d'Hugues

Chiffres

MARSEILLE-PROVENCE 2013

12-13 janvier ouverture des festivités

500 événements

80 expositions

90 millions d'euros

pour les événements

sur cinq ans

(2008-2013)

2000 élus, artistes,

acteurs économiques

et culturels associés

95 communes

associées

(Source : Association

Marseille-Provence

2013)

Aufray, le présentateur établit la liaison avec Marseille, et l'on voit alors Bousquet qui joue en plein air, en chemise à pois. Il profitera ensuite du duplex pour jouer des morceaux de Django accompagné, dans les studios à Paris, par l'orchestre de Claude Bolling.

Une photo très symbolique était affichée au *Son des guitares* : Bousquet et Cardi jouant devant le couple roi de la pop française, Sylvie Vartan et Johnny Hallyday. Mais le phénomène a fait long feu. Bousquet s'est rangé des guitares : il est devenu ferrailleur, vendeur de chaussures sur les marchés. Et la transmission s'est interrompue : son fils Antoine n'a pas voulu se vouer à la musique, vocation si ingrate. L'histoire du jazz tzigane ne manque pas de culs-de-sac de ce genre, de prodiges qui s'évaporent presque sans laisser de traces.

La joie que j'éprouvais à l'idée d'aller au *Son des guitares* avait été doucée par quelques mises en garde : c'est un antre lugubre, ça n'ouvre qu'à minuit, ils se méfient des étrangers, gaffe avec l'alcool... Mais le Vieux-Port de Marseille s'est embourgeoisé : le *Son* n'est plus aujourd'hui qu'une discothèque tapageuse, peu accueillante et chère. Et personne ici n'a le moindre souvenir de "Patotte" Bousquet.

—Diego A. Manrique

Contexte

Une renaissance architecturale

Marseille est en train de vivre une "renaissance culturelle", d'après *The Wall Street Journal*, avec la construction de nouveaux musées, salles de concert, galeries et espaces d'art contemporain qui préparent la ville à devenir, en association avec la Provence, capitale européenne de la culture en 2013. "La silhouette de la ville commence à se transformer : à la différence de Paris, où la loi impose que la hauteur des immeubles ne dépasse pas 36,80 m, Marseille n'a pas de restrictions de ce genre", précise le quotidien new-yorkais. L'exemple le plus symbolique ? La tour CMA CGM, construite par l'architecte irako-britannique Zaha Hadid, siège de la compagnie de transport maritime qui porte le même nom, s'élève à 147 mètres. D'autres architectes réputés participent à la construction de nouveaux espaces dans la ville, tels que Stefano Boeri (construite sur 10 000 m², sa Villa Méditerranée, dont l'inauguration est prévue le 15 mars 2013, sera un lieu de rencontres, conférences, cinéma et concerts) ou encore Rudy Ricciotti, chargé de la construction du futur MuCEM (musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée).

↳ La cathédrale de la Major vue depuis le chantier du MuCEM à Marseille.



+ GUIDE SPÉCIAL PROVENCE

L'ÉQUIPE

magazine



MARSEILLE
**Pas de
quartier**

Pénurie de terrains, gymnases délabrés, soutien politique défaillant... Derrière la vitrine de l'OM, pas facile de faire du sport dans la deuxième ville de France.



Par Vincent Hubé

RÉDACTEUR EN CHEF

(vhub@lequipe.fr, @vincenthube)

Les deux Marseille

LA SEMAINE AVAIT COMMENCÉ par une bonne histoire marseillaise, comme on les aime, surtout au nord de la Loire. Le site Internet du maire de Marseille, Jean-Claude Gaudin, publiait un compte rendu de sa visite sur le chantier du Stade-Vélodrome, dès la veille de ladite visite. Jolie faille spatio-temporelle qui n'augurait en réalité rien de bon : l'annonce officielle d'une fin des travaux non pas avancée, elle, mais plutôt retardée.

Dans ce numéro de *L'Équipe Magazine*, nous n'avons pas voulu nous attarder sur les soucis de l'écrin rénové de l'OM, 267 millions d'euros de travaux estimés, entre polémique de haut vol sur la couleur des sièges et débat enflammé sur le futur « naming » de l'enceinte. Non, nous avons déserté Vélodrome et Commanderie pour rendre visite aux petits clubs de sport de la

deuxième ville de France. Avec un premier constat, paradoxal dans le coin sans doute le plus dingue de ballon du pays : c'est très compliqué de jouer au foot à Marseille. Aucun stade dans les 1^{er} et 2^e arrondissements de la ville, malgré leurs 65 000 habitants et un club en Division d'Honneur Régionale, Belsunce ! Et on ne parle même pas des quartiers Nord. En lisant les témoignages recueillis par notre reporter, Gilles Rof, ou les données de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise, on a la désagréable impression que les infrastructures sportives se détériorent et se raréfient au fur et à mesure qu'on s'éloigne des quartiers bourgeois du sud de la ville pour aller vers les cités populaires du nord.

Dans la chronique qu'il livre à notre magazine, l'emblématique chanteur d'IAM, Akhenaton,

va jusqu'à parler d'« apartheid ». Bien sûr, le terme est excessif, le Marseille de 2012 n'est en rien comparable à l'Afrique du Sud d'avant Mandela. Sauf que, à force de pousser les gamins des cités de la Maurelette ou du Castellans à faire une heure de bus pour trouver un gymnase où jouer au basket, certains dirigeants de la ville risquent bien de donner raison au rappeur marseillais. S'ils préfèrent se repasser un vieux Fernandel que danser le mia, ils devraient quand même écouter Jérémy, 18 ans, du club de basket de Saint-Joseph : « On ne comprend pas... Qu'est-ce qu'ils attendent ? Qu'on foute le feu ? C'est pas notre genre. » En 2005, lors des émeutes de banlieue qui avaient embrasé tout le pays, Marseille s'était félicité que ses cités échappent à l'incendie général. Attention, le sport ne peut pas toujours faire des miracles. ■



Stade de Frais-Vallon (13^e arrondissement). L'équipe première de l'AS Belsunce est obligée de partager les lieux avec trois autres clubs car peu de terrains sont disponibles.

MARSEILLE

Pas de quartier pour le sport



Manque de terrains,
infrastructures délabrées,
politique défailante...
Pas facile de faire du sport
dans les quartiers difficiles
de Marseille, qui ont vu
grandir Zidane et Nasri.
La preuve en trois tableaux.

BELSUNCE. Un des plus vieux quartiers du centre de Marseille. Royaume des grossistes de fringues, des vendeurs de sommeil et, selon France 2, des « arracheurs de colliers ». Un bastion de pauvreté entre Canebière et gare Saint-Charles qui a vu défiler toutes les immigrations. Dans ces ruelles baroques où les camions de livraison prennent leurs aises, atteindre le siège de l'AS Belsunce, le club de foot du coin, pousse à l'infraction. Un sens interdit plus loin, Stéphane Sufaj, debout devant la porte du minuscule local, s'en amuse : « Pas facile d'arriver jusqu'ici, hein ? » Cheveux longs et fine moustache, ce fils d'international yougoslave vient d'intégrer l'AS Belsunce avec le titre ronflant de manager général. Ancien bon joueur de Troisième Division, titulaire du brevet d'État d'entraîneur, ce Marseillais détonne dans le paysage dégingué du quartier : « Je suis là parce que le club a un bon niveau, explique Stéphane Sufaj. Et parce que le président veut structurer un projet sur plusieurs années. » Au printemps, l'AS Belsunce a raté d'un cheveu la montée en Division d'Honneur. Sportivement, cela en fait le cinquième club de Marseille. Fondé en 1998 seulement, par des enfants du quartier, dont deux membres du groupe IAM, François Mendy et Malek Brahim, il compte aujourd'hui 250 licenciés, des équipes dans toutes les catégories de jeunes, trois éducateurs en contrats aidés... et un vrai quotidien de galérien.

Entre les murs écaillés du siège, Abdelhakim Miloudi, 38 ans, président depuis 2004, ne se laisse pas atteindre par le *Belsunce Breakdown*, le tube de son pote d'enfance

Bouga, lui aussi membre fondateur du club : « La galère ? On fait avec, on n'a pas le choix... C'est sûr qu'on aimerait accueillir les parents ailleurs qu'ici. » Sans fenêtre, cumulant les fonctions de buanderie, bureau, stockage du matériel d'entraînement et point de rendez-vous, le local, humide et sombre, est sommaire : « C'est sûrement le plus petit de France pour un club de Division Régionale ! » s'emporte le manager général. « Nous avons quand même l'agrément Jeunesse et Sports, ça serait bien qu'on nous aide à améliorer ça. »

Le dénuement du lieu ne semble pas gêner les mères qui se succèdent en ce mercredi après-midi pour « inscrire leur fils au foot ». La dernière, une

Roumaine d'une trentaine d'années, est envoyée par le foyer diocésain, situé à deux pas de là. Elle ne parle pas français. « On a beaucoup de population précaire, de néo-arrivants, note Abdelhakim Miloudi. C'est le quartier qui veut ça. » « Bien sûr qu'on fait du social, complète Stéphane Sufaj. On fait même de la réinsertion quand les gars sortent de prison. »

Si le siège est vétuste, il a un avantage : être au cœur de Belsunce. « Notre vrai souci, ce sont plutôt les terrains », poursuit le président. Le 1^{er} arrondissement de Marseille, où se situe Belsunce, et le 2^e, mitoyen, ne comptent aucun stade pour 65 000 habitants. Le 3^e, lui, en a... un pour 45 000 habitants. Malgré les grands travaux de la zone Euroméditerranée, la municipalité de Jean-Claude Gaudin n'a pas cherché à rattraper ce retard. Alors, pour s'entraîner et jouer ses matches à domicile, l'AS Belsunce fait comme ses homologues du centre et du nord de Marseille : elle s'exile et partage. « La mairie donne des créneaux en début de saison : cette année, nos équipes s'entraînent sur cinq sites différents. Le plus proche est à une demi-heure de voiture. »

Le mercredi, Miloudi et ses bénévoles font la tournée des gamins avec un minibus fatigué. Les mères disponibles, elles, prennent le tramway jusqu'au terminus, puis le bus... « On met trois-quarts d'heure pour arriver au stade, explique l'une d'elles. Et le trajet me coûte 6 euros chaque mercredi. » Dans ce quartier, la somme n'est pas anodine. Pour assurer trois séances hebdomadaires à ses seniors

Belsunce, l'exil faute de stade

AS Belsunce. Club de football du 1^{er} arrondissement de Marseille (centre-ville), fondé en 1998. Evolue en Division d'Honneur Régionale. 250 licenciés.



Pas de synthétique pour les jeunes joueurs du club. Du coup, direction le stade de la Rosière (12^e arrondissement) et son terrain en stabilisé.



Le siège ? Un simple local sans fenêtre, sombre et humide. « C'est sûrement le plus petit de France pour un club de Division Régionale », lâche Stéphane Suflaj, le manager général.

sur le stade Frais-Vallon (13^e), un terrain synthétique des quartiers Nord, l'AS Belsunce a dû s'arranger avec le club de Félix-Pyat : « On leur prête la moitié du stade le mardi, ils font la même chose le vendredi... » Résultat : 25 joueurs par demi-terrain, cela fait du monde au mètre carré. Sans parler des vestiaires lépreux et surpeuplés, où l'odeur de rance prend à la gorge...

« Ici, on joue au foot, mais on essaie aussi de reconstruire une dignité, reprend Stéphane Suflaj. Ça passe par des règles : dire bonjour, arriver à l'heure, se parler sans vulgarité, porter l'équipement du club qu'on offre à tous les licenciés... Avec les gamins, j'insiste aussi sur l'alimentation et l'hygiène parce qu'on part de très loin. Prendre une douche après l'entraînement, ce n'est pas évident pour eux ! Et quand les vestiaires sont sales ou que tu les partages, forcément, c'est quelque chose que tu vas vouloir bâcler. » Curieusement, alors que le stade de l'US Endoume, au pied de Notre-Dame-de-la-Garde, dans le 6^e arrondissement, était le plus proche, c'est ailleurs que Belsunce a obtenu ses horaires.

« Les clubs colorés comme le nôtre, on les oriente plutôt vers les quartiers Nord », note encore le manager. Habitué des terrains marseillais, il n'est pas dupe. Il sait que les clubs à la fréquentation plus huppée ne voient pas d'un très bon œil la promiscuité avec ses joueurs en majorité blacks et beurs. À Marseille, ceux qu'on appelle les « quartiers » (équivalent du « banlieusard » parisien) et dont l'engagement fait parfois reculer l'adversaire, ne sont pas les bienvenus partout. ▣

Saint-Joseph, les expulsés du basket

RC Saint-Joseph. Club de basket des 14^e et 15^e arrondissements (quartiers Nord), fondé en 1977. Évolue en Excellence Départementale. 122 licenciés en 2011.



UN TERRAIN DE JEU dans son quartier, le RC Saint-Joseph en avait un. Ce club de basket fondé en 1977 est le plus ancien des quartiers Nord de Marseille. Depuis toujours, il recrute dans les cités chaudes de la Maurelette, des Mûriers, du Castellas... « C'est ce qui m'a sorti de mon ghetto, raconte Mohammed Sy, 40 ans, ex-joueur de Pro A, devenu manager général de Fos (Pro B), originaire, comme Zizou, de la Castellane. Saint-Jo, c'est le club qui fédérait les cités, la fierté du quartier. Pour moi, ça a été une école de la vie. J'y ai croisé des gamins de toutes les origines... On formait une famille. Et le gymnase de Saint-Joseph était notre maison. »

Devant la « maison », au bord de l'autoroute Aix-Marseille, Denis Trucchi

À la rentrée d'août 2012, le RC Saint-Joseph a trouvé « son » gymnase historique occupé par un club de gymnastique.

en a gros sur la patate. Un violent orage vient de laver le ciel et, trempé, il peste devant les portes fermées du gymnase : « Je suis presque né ici. Mon grand-père et mon père ont été présidents... Aujourd'hui, c'est moi. » Le jeune homme, kiné de 32 ans, vit très mal ce qui arrive à « son » club : « Fin août, comme chaque saison, nous sommes venus reprendre l'entraînement avec les seniors. Le gardien nous a expliqué que nous n'avions plus de créneaux ici et que la mairie avait installé un club de gymnastique à notre place. » Entouré des juniors qui pataugent dans ■■■



les flaques, Denis Trucchi n'en revient toujours pas. La mairie centrale, UMP, l'a renvoyé vers la mairie de secteur, PS... Qui a assuré n'être au courant de rien. Kafkaïen. L'équipe première a repris son Championnat d'Excellence Départementale sans aucune séance commune. Et les jeunes se sont égayés dans la nature : « Comme le club n'a pas de siège, poursuit-il, les parents venaient au gymnase pour inscrire leurs enfants. Là, ils ne nous trouvent pas. Alors, ils vont ailleurs. » Des 122 licenciés de l'an dernier, il en a déjà perdu une grande partie. Et ceux qui restent ne savent pas où s'entraîner : « La ville de Marseille nous a proposé un autre gymnase, à dix kilomètres de Saint-Joseph... Mais si j'accepte, aucun gamin ne suivra. » La maman d'Idriss, qui vient inscrire son benjamin, confirme : « À 10 ans, je ne vais pas le laisser prendre deux bus tout seul pour aller s'entraîner. Ici, quand je ne suis pas disponible, il rentre à pied. Si le club se déplace, il arrêtera. » Vincent Cargioli, père d'un joueur et entraîneur des juniors, bouillonne : « On a l'impression d'avoir affaire à des incompetents. Certains politiques veulent faire venir

Sans siège, ni véritable terrain d'entraînement depuis août, le RC Saint-Joseph a déjà perdu une bonne partie de ses licenciés.

l'armée pour rétablir la sécurité dans les quartiers Nord. S'ils continuent, c'est ce qui va nous arriver ! Nous, on vit ici et on travaille bénévolement pour favoriser la mixité, aider les gamins à sortir de leur quotidien : comment voulez-vous que je leur explique qu'ils n'ont plus accès à leur gymnase ? »

Autour de lui, les « jeunes » ont l'air plus désabusés qu'excités. À cause de la pluie, la séance de fortune, prévue sur le terrain de street-basket, est annulée. Jérémy, 18 ans, pied bandé après une méchante entorse, parle pour ses copains : « On ne comprend pas... Qu'est-ce qu'ils attendent ? Qu'on foute le feu ? C'est pas notre genre. » « On paye la pénurie et la vétusté des gymnases dans cette ville, tente d'analyser Denis Trucchi. Jean-Pierre Siutat, le président de la Fédération française, a même écrit en juillet à l'adjoint aux sports pour s'inquiéter de la baisse du nombre de créneaux d'entraînement. » ■

« ON NE COMPREND PAS...
QU'EST-CE QU'ILS ATTENDENT ?
QU'ON FOUTE LE FEU ? C'EST PAS
NOTRE GENRE » *Jérémy Siutat*

PRESQUE UN CONTRE-EXEMPLE au pied des tours. Cité Font-Vert. Une salle nickel, peinte de neuf et équipée d'un ring de compétition. « Le plus beau de tout Marseille », glisse, très fier, Halim Chibani, une des valeurs montantes de l'Association sportive sports de combat pieds-poings (ASSCPP). Dans ce gymnase scolaire mis à disposition par la mairie et l'éducation nationale, les boxeurs déboulent en flot continu, tous les jours à partir de 18 heures. Dix, vingt, trente, cinquante, soixante-dix... Sous les ordres d'Ali Sadok, ancien coach de Jérôme Le Banner et oncle des frères Berbachi, la séance démarre. Boxe loisir ou compétition... À quelques mètres de la mosquée du quartier, au milieu des garçons, quelques filles en short et tee-shirt mettent aussi les gants.

« La licence annuelle est à 50 euros parce que je voulais que le gymnase soit accessible au plus de monde possible », explique Rani, l'aîné des Berbachi, 36 ans, président depuis 2010 de l'ASSCPP. Ici, ce colosse râblé est un mythe. Le gamin de Font-Vert est d'abord devenu un combattant reconnu internationalement en kick-boxing. Puis, en 2006, il a intégré l'OM sur recommandation de José Anigo : « Je suis intendant du centre de formation et, j'assume, avec mon frère Samir, la sécurité du groupe pro. » À Marseille, ce job a valeur de reconnaissance sociale. Un Graal que Rani analyse sans rancœur : « Quand tu es d'origine maghrébine et que tu viens des quartiers Nord, il y a une barrière, quoi qu'on en dise. Même quand j'étais en pleine carrière de boxeur, personne ne m'a rien proposé... Je ne sais pas comment je suis passé à travers les mailles. Aujourd'hui, comme je suis à l'OM, les portes s'ouvrent. » Son aura explique en grande partie la situation du club. Même si l'ASSCPP ne perçoit aucune subvention de fonctionnement, la mairie PS des 13^e et 14^e arrondissements, a accepté de financer l'équipement de la salle, à hauteur de 200 000 euros. Rani se portant garant que le gymnase ne subirait aucune dégradation. « Être président de ce club, c'est une responsabilité, poursuit-il. Ça me réveille la nuit ! Mais je voulais rendre. Ici, on forme

les gamins, on les éduque, on les ouvre à autre chose. On fait beaucoup de social et de pédagogie. Faut désamorcer la bombe. » À deux pas, Ali Sadok complète : « On est dans le rôle du père, du grand frère, du multiservice taxiphone et même du gardien d'immeuble... »

La bombe ? Celle dont les médias parlent en boucle. En vrac, la violence, les trafics de drogue, un taux de chômage qui frôle les 50 % chez les

jeunes du secteur, et aussi, la tentation du radicalisme religieux. En avril 2012, à quelques pas du gymnase, un enfant du quartier, 25 ans, a été abattu. Les boxeurs venaient à peine de quitter la salle. « Pourquoi les gamins ne touchent pas au gymnase ? reprend Rani. C'est sûr qu'il y a une forme de respect envers moi. Mais je sais que tout peut basculer. Dans le quartier, faut parler avec tout le monde, les jeunes, les anciens... »

Sur le ring, Nordine Mahieddine, grand espoir du K-1, et Jean-Luc Monrose, ex-champion d'Europe de boxe anglaise, s'assaisonnent dur. L'aîné des Berbachi apprécie en connaisseur mais replace le débat : « Que le mec devienne bon sur le ring, c'est bien, mais qu'il décroche un travail grâce à la boxe, ça, c'est vraiment important. Ici, on a des avocats, des chefs d'entreprise, et pas seulement des boîtes de sécurité. Même si tu n'es pas un champion, tu vas faire des connaissances. » Pour aller plus loin, il a également saisi une opportunité. Sollicité par l'ASPTT Marseille, un des plus importants clubs de la ville, pour créer une section boxe, il a affiné une convention plus

Font-Vert, le petit paradis des frères Berbachi

AS sports de combat pieds-poings. Club de boxe, de kick-boxing, de K-1 et de boxe thaïe du 14^e arrondissement (quartiers Nord), fondé en 1991. Une centaine de licenciés.



Ancien professionnel de boxe pieds-poings, Rani Berbachi est une icône respectée dans les quartiers Nord.

globale : « Ils prennent en charge la formation de certains de nos boxeurs et leur proposent ensuite un emploi. » Halim Chibani est le premier bénéficiaire de ce rapprochement inédit. Et il n'a pas hésité une seconde : « Je bosse dans la sécurité, mais moi, je suis un sportif donc, je veux un métier dans le sport ! L'ASPTT finance mon brevet d'éducateur. Pour moi, c'est inespéré. » « C'est sûr que plus il y a de gens qui s'entraînent, mieux c'est, prolonge Rani Berbachi. Mais si on ne reste que sur la boxe, faut bien se rendre compte que les jeunes, on ne les sauve que temporairement. La solution pour les quartiers Nord ? Moi, je ne l'ai pas. Mais je sais une chose : le sport ne réglera pas tout. » ■

GILLES ROF
redactionmag@lequipe.fr

Une offre à revoir

Deux études commandées par la ville de Marseille et menées par l'Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise (Agam) dressent un bilan alarmant de l'offre en matière de gymnases et de stades dans la deuxième ville de France. Pour les premiers, l'Agam note que le parc est ancien – « 35 ans de moyenne d'âge » –, et « pas adapté aux pratiques sportives actuelles », que les vestiaires sont « vétustes », et que sur quarante-six gymnases municipaux, vingt-cinq nécessitent une rénovation lourde ou une reconstruction totale, dont trois après des incendies volontaires.

Elle souligne aussi que, depuis 2000, seuls trois nouveaux gymnases ont vu le jour. Pour les stades, l'Agam évoque la nécessité « d'un plan d'urgence », chiffrant à sept le nombre de terrains que la ville de Marseille doit construire immédiatement pour répondre à la demande de sa population. Onze d'ici à 2030. Elle remarque aussi que les revêtements synthétiques sont « principalement localisés » au sud et à l'est et que seuls deux terrains sur vingt-quatre en sont équipés dans les quatre arrondissements des quartiers Nord. ■ www.agam.fr



L'ÉTAT DES CLUBS et des installations sportives dans les quartiers Nord de

Marseille est, pour moi, un sujet grave qui fait partie intégrante du problème global que vit cette ville. Ce n'est ni une question annexe, ni une cause perdue... Cela peut paraître anodin, mais c'est vraiment important au quotidien.

En tant que père, je connais parfaitement la difficulté logistique qui existe ici lorsque vos enfants veulent pratiquer un sport. Entre le délabrement des stades et des salles, et la qualité des transports en commun, cela peut devenir très compliqué ! Mes trois enfants pratiquent régulièrement - boxe française, judo, capoeira et, pour l'aîné, basket... - et, l'année dernière, on a même dû trouver une solution radicale pour y arriver : ils ont fait du sport avec moi ! Même club, mêmes horaires, même transport... Tout le monde y a gagné, mais je reconnais que cela ne favorise pas l'épanouissement personnel.

Ce reportage permet de réaliser quelle est réellement la politique de la ville de Marseille, tant au niveau de la considération portée à une certaine partie de la population qu'au niveau de la qualité des installations sportives. Plusieurs fois, dans des interviews, nous avons parlé d'« apartheid »... Cela a déplu, mais je persiste ! Car je pense qu'on ne réglera les problèmes que quand on mettra les vrais mots dessus : Marseille est véritablement séparé en deux. Et vous ne pouvez pas demander à des jeunes de quartiers difficiles d'embrasser certains comportements si, en face, il n'y a pas une possibilité pour eux de s'exprimer d'une manière positive. À travers le sport, bien sûr, mais aussi dans la culture, qui connaît à peu près la même situation.

Je connais bien l'AS Belsunce et le RC Saint-Joseph... De nombreux amis y jouaient. Ils font un boulot formidable malgré leur précarité. Mais en dehors des clubs ? Prenons un exemple : tu es un jeune Marseillais de 12 ans et tu veux aller sur un stade avec tes copains... Tu fais comment ? C'est

« NOUS, ON PARLE D'APARTHEID »

par Akhenaton

Grand amateur de sport, le leader d'IAM voit dans les difficultés des clubs marseillais un élément qui participe à la dégradation de la situation de sa ville.



FRANÇOIS D'AVULI

impossible : ce sont des espaces protégés par des grillages de 6 mètres de hauteur ! Paris a construit des stades en périphérie et les a laissés en accès gratuit ; Marseille n'a jamais lancé ce type de politique globale. Pourtant, on se vante d'être une ville de football et une ville où tout le monde vit bien ensemble... Ici, les stades sont traités comme des musées, pas comme des espaces publics.

L'autre problème, c'est qu'il n'y a pas suffisamment d'infrastructures. Pourtant, durant ces quinze dernières années, Marseille n'était pas une ville à l'urbanisme dense, où la superficie manquait. On a préféré accorder des facilités à des promoteurs privés pour construire des immeubles, des résidences, plutôt que de faire des stades. En revanche, on a trouvé 50 millions d'euros pour créer une patinoire... Était-ce l'urgence ? Désolé de le dire, mais c'est un projet digne des années 60 ! Mon père et ma mère allaient draguer à la patinoire... Les minots d'aujourd'hui ont d'autres délires ! Je trouve cela affligeant : comme dans la culture, tout

est fait pour l'élite. Énormément d'argent pour des événements qui rassemblent quelques centaines de personnes à peine et, pour la masse, pas grand-chose.

Je connais depuis longtemps les frères Berbachi (lire pages 44-45). Leur exemple montre que des solutions sont possibles. Quelqu'un, un jour, leur a fait confiance. Et la confiance et la valorisation sont les clés de tout. Mais combien de Berbachi et d'IAM à Marseille ? Nous sommes des contre-exemples. On aimerait tant en voir d'autres.

On s'étonne qu'il y ait des situations explosives dans Marseille... mais tout cela y participe. La violence est cyclique. Je l'ai connue dans les années 80 et, avec ma génération, on a cru qu'on allait réussir à infléchir les choses. Aujourd'hui, elle est revenue. Les Marseillais aiment et apprécient leur ville, mais, pour éviter les problèmes, il faut qu'ils puissent se mélanger, jouer ensemble, partager... Et malheureusement, aujourd'hui, Marseille n'est pas fait pour ça. »

Le Point

MARSEILLE

LES RAISONS

D'ESPÉRER

(quand même...)



IAN HANNING / REA

Page II **Le point sur Marseille**

Page IV **Panorama** Ces raisons de rester optimiste

Page XII **Métamorphose** Les enjeux de Marseille-Provence 2013

Page XIV **«Le machin»** La métropole de tous les espoirs

Page XVI **Témoignages** Ils y croient !

Page XX **Portrait** La préfète démineuse

Page XXII **Initiatives** Ces Marseillais qui osent

Page XXVIII **Le carnet gourmand** de Gilles Pudlowski

Dossier coordonné par **Christine Rigollet**

Ces raisons de rester optimiste

Futurs. La cité phocéenne déborde de projets et de réalisations. De quoi faire taire ses détracteurs.

PAR THIERRY NOIR ET FRANÇOIS TONNEAU
(AVEC CHRISTINE RIGOLLET
ET THIERRY VIGOUREUX)

Vu de Paris, un vent mauvais souffle sur Marseille. Les voyous usent de kalachnikovs et certains flics abusent de leur position. Vu d'ici, il en va autrement. S'il est vrai que les mères de famille, dans les quartiers où les institutions sont absentes, tremblent pour leurs enfants, les batailles de minables gangsters n'affectent pas la vie de la majorité des habitants. Ils sont plus inquiets des arrachages de sacs ou de colliers et des incivilités quotidiennes. Ils sont soucieux de la panne qui semble frapper la machine à intégrer, dans la seule ville-monde de France. Certes, on n'est pas revenu au XIX^e siècle, quand les immigrants italiens se faisaient massacrer par leurs voisins, ni aux ratonnades contre les Maghrébins des années 70. Mais les Roms se font chasser par des gens à peine moins pauvres qu'eux. Etat et collectivités ont moins d'argent pour acheter la paix sociale via la politique de la ville. Les services sociaux croulent sous les demandes d'aides. Mais Marseille a des richesses: son cadre naturel et surtout ses habitants, qui forgent son âme. Intelligence, mobilisation, générosité sont à l'œuvre dans les quartiers. Grâce aux Marseillais, la ville a raison de croire en elle. Comme un pied de nez, elle peut voler à Paris sa devise: «*Elle tangue, mais ne coule pas.*»



Les travaux des « Quais d'Arenc » ont commencé

Entre la tour CMA-CGM et le bâtiment des Docks, le chantier des gratte-ciel de Marseille est en cours. H99, dessinée par Jean-Baptiste Piétri, sera la première tour destinée à l'habitat en France depuis les années 70. Livraison en 2015-2016. Comme la tour La Marseillaise, du célèbre architecte Jean Nouvel, qui a rencontré sa clientèle, puisque la communauté urbaine de Marseille en a acheté un tiers pour ses bureaux. De son côté, l'architecte Roland Carta a trouvé des investisseurs pour réaliser Le Balthazar, un immeuble bas qui abritera un hôtel et des bureaux. En revanche, la tour conçue par Yves Lion sera, glisse-t-on à mi-voix dans le microcosme, au moins « *différente* ». A ceux qui s'inquiètent d'un trop grand nombre de bureaux, EuroMéditerranée répond qu'à l'heure actuelle elle n'a plus un

seul mètre carré à vendre. Le quartier d'Arenc est appelé à connaître un second souffle. Non seulement le nouvel hôpital Paré-Desbieff, son école d'infirmières et sa résidence étudiante seront inaugurés au premier semestre 2014, non seulement l'îlot Peyssonnel tout proche doit accueillir en 2016 une université des Métiers sur 30 000 mètres carrés, mais on annonce aussi à la station de tramway Arenc une correspondance par train avec l'aéroport de Marignane dès 2013.

Objectif culture
Selon Claude Bertrand, directeur de cabinet du maire, Marseille, « *qui a gagné 100 000 habitants en quinze ans* », vit une transition. La cité ne cesse de se désindustrialiser alors que se met en place une économie basée sur la culture, le tourisme et le commerce. Faire venir à Marseille des touristes et des croisiéristes, c'est l'un ■■■



■■■ des objectifs assignés aux structures culturelles en cours de réalisation. 35 millions d'euros sont consacrés à l'extension du musée d'Histoire de Marseille, au Centre-Bourse. Il permettra de présenter des pièces uniques au monde, comme ces vestiges de navires grâce auxquels les premiers Grecs ont commencé à commercer avec la cité phocéenne il y a deux mille six cents ans. Au J4, les Marseillais le voient : le gros œuvre du Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (Mucem), celui de la Villa Méditerranée et du musée privé Regards de Provence sont pratiquement achevés. Ils seront inaugurés au cours de l'année culturelle 2013 (*lire page XII*). Le Silo, lui, est déjà transformé en salle de spectacles.

La Major : sous la cathédrale, des boutiques

Les travaux d'aménagement de l'esplanade de la cathédrale ont pris du retard. Mais maintenant que les voûtes en dessous ont trouvé un aménageur (une filiale de Constructa), les choses devraient aller plus vite. Les commerces des voûtes sud (sans boîte de nuit, du fait de la proxi-

mité d'un lieu de culte, comme le veut la loi rappelée par le très catholique Jean-Claude Gaudin) seront ouverts à l'été 2013.

Euromed Center : un célèbre architecte et des investisseurs

Massimiliano Fuksas sera l'architecte-urbaniste d'Euromed Center : quatre immeubles de bureaux, pouvant accueillir 3 000 salariés, un hôtel quatre étoiles de 210 chambres, le théâtre de la Minoterie, un parking de 850 places et 5 000 mètres carrés d'espaces verts. La première pierre vient d'être posée, ouverture prévue dans deux ans, selon ses investisseurs à la notoriété établie, le Crédit agricole et la Foncière des régions.



Sorties. Le musée d'Histoire (à g.) sera étendu et présentera des pièces uniques au monde. Les commerces des voûtes sud (ci-contre) ouvriront à l'été 2013. Ci-dessus, vue d'architecte des terrasses du port.

Cap sur le commerce

Le déménagement, aux fins d'agrandissement, de Vuitton et celui, prochain, d'Hermès pour la rue Grignan ne sont pas pour Solange Biaggi « anecdotiques ». Ils sont « symptomatiques », explique l'adjointe au maire chargée de « donner une dimension régionale aux commerces du centre-ville, conforter les petites boutiques des noyaux villageois, ainsi que les centres commerciaux de Grand Littoral, La Valentine, Bonneveine, Saint-Loup ». Les investissements sont colossaux : 273 millions d'euros pour couvrir le stade de 67 000 places et réaliser 28 000 mètres carrés de boutiques au Stade Vélodrome (« Et les investisseurs font pression pour avoir plus ! » confie Claude Bertrand) ; 110 millions pour le dernier-né des projets, Bleu Capelette, attendu à partir de 2014 avec son cinéma de 12 salles, ses 80 commerces et ses 8 restaurants à côté du Palais de la glisse et de la glace ; 50 millions pour installer des boutiques au rez-de-chaussée de l'immense immeuble des Docks (livraison attendue au premier trimestre 2014) ; 400 millions d'euros pour les 160 commerces, sur 44 000 mètres carrés, des Terrasses du port, et 95 millions pour ■■■

Complexe. Etape capitale dans le développement de la cité phocéenne, l'Euromed Center accueillera bureaux, commerces, un hôtel, un théâtre...



■■■ la rénovation du Centre-Bourse, qui s'achèvera fin 2013.

Ces deux pôles commerciaux seront mis en concurrence avec les 300 commerces de la rue de la République lorsque la réhabilitation de celle-ci prendra fin. Le « pôle luxe » de l'artère semble, à cet endroit, moins attrayant que rue Grignan. L'enjeu est énorme. Il faut réussir au XXI^e siècle ce qui avait été raté au XIX^e lors de la construction de cette artère haussmannienne, conçue pour relier l'ancien port de commerce, rebaptisé Vieux-Port, avec les nouveaux bassins de la Joliette. Reste à savoir si trop de commerces ne va pas tuer le commerce ? Réponse de Solange Biaggi : « Les Marseillais dépensent encore 600 millions d'euros à l'extérieur de Marseille. On a de la marge. » Et puisque les investisseurs privés y croient...

Horizon 2025 : une coulée verte et 14 000 logements dans les quartiers Nord

2025, c'est après-demain, et le cœur de Marseille battra de plus en plus au nord. Un parc de 14 hectares sera réalisé sur une partie de l'actuelle gare du Canet, traversé par le ruisseau des Aygaldes, actuellement busé. Dans un premier temps, c'est un parc de 4 hectares qui va être construit entre le métro Bougainville et Bellevue. Cette deuxième phase d'Euroméditerranée prévoit en outre, sur 170 hectares au total, la construction de 14 000 logements. Il est aussi prévu de recouvrir le viaduc autoroutier de l'autoroute du Littoral entre le marché aux puces et la tour CMA-CGM pour en faire un sentier piétonnier végétalisé.

Le port de nouveau sur la vague

La silhouette penchée du « Napoléon-Bonaparte », ce ferry reliant Marseille à la Corse qu'une tempête a fait chavirer sur son quai, est un objet de curiosité parmi d'autres à Marseille. Les croisiéristes, dont les immenses paquebots vont s'amarrer un peu plus loin, profitent d'un passage en poupe pour immortaliser ce que personne au port ne veut considérer comme un symbole de désenchantement. Car, après avoir traversé plusieurs crises sociales – la dernière à l'automne 2010, à la suite de la réforme nationale –, le port autonome reprend des couleurs.

Pas seulement par la grâce de ces croisières qui ont fait passer le nombre de touristes au pied marin de 18 000 en 1995 à près de 900 000 aujourd'hui, le cap du million étant attendu l'an prochain. Sur les bassins est, où se succèdent les visites ministérielles, l'activité a repris depuis deux ans. Autour d'entrepôts encore à moitié vides, le trafic s'est intensifié, passant de 14 à 23 conteneurs déplacés par

Affluence. Près de 1 million de croisiéristes sont attendus en 2013.

heure. A Fos, où se fait l'essentiel des déchargements, quelques dizaines de kilomètres plus loin, la productivité a grimpé de 15 % depuis le début de l'année pour atteindre 88 millions de tonnes. « On a un formidable outil, une plate-forme d'échanges au premier niveau en Europe du Sud, assure Eugène Caselli, le président de la communauté urbaine, en sortant d'un entretien à l'Elysée. Demain, la métropole devra s'en préoccuper, il y a un rôle stratégique à défendre, en cohérence avec le devenir industriel autour du port. »

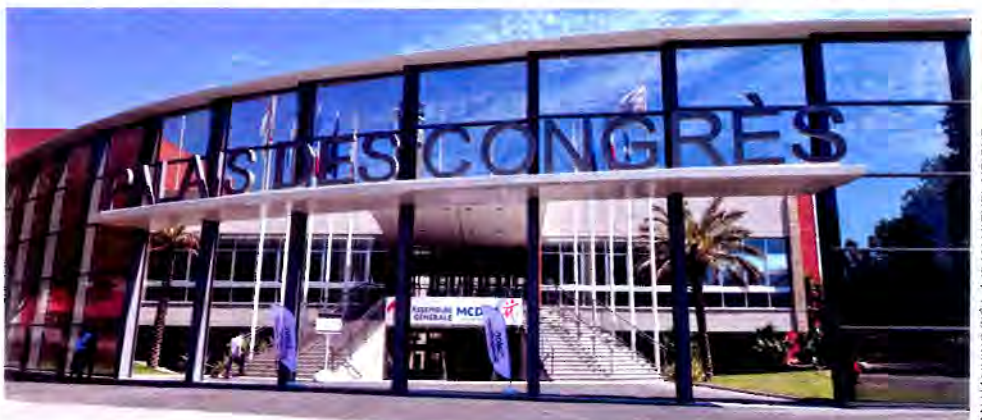
L'Etat, par la voix du ministre des Transports, Frédéric Cuvillier, s'est déjà dit prêt à apporter 45 millions d'euros pour le terminal combiné de Mourepiane et insiste pour accélérer la remise en service d'une cale sèche de 465 mètres de longueur, laissée en désuétude avec la fin des supertankers. Elle pourrait accueillir à l'horizon 2014 les cathédrales flottantes des croisières, évitant ainsi à leurs armateurs de les renvoyer à leur berceau du bout du monde pour les rénover.

L'essor des congrès

La réflexion des agences américaines de tourisme d'affaires, lors du Salon mondial qui s'est tenu à Las Vegas en octobre, a fait tilt dans les oreilles de la délégation marseillaise. « Les Américains craignent de se rendre en France à cause des socialistes et des islamistes. Mais Marseille et la Provence restent à la mode quoi qu'il arrive. » Quelques jours plus tard, l'une de ces agences envoyait une émissaire pour tester la ville, comme elle l'avait fait un peu plus tôt à Nice et à Glasgow, les ■■■

Un parc de 14 hectares sera réalisé sur une partie de l'actuelle gare du Canet, traversé par le ruisseau des Aygaldes.

Compétition. Si Marseille est choisie pour accueillir le congrès mondial de transplantation cœur et poumons en 2016, des milliers de professionnels s'installeront dans les hôtels de la ville.



■ ■ ■ trois cités étant les rescapées d'une première sélection de vingt destinations européennes susceptibles d'accueillir en 2016 un congrès mondial de transplantation cœur et poumons. Une première en France. A la clé, si Marseille l'emporte le 20 décembre, des milliers de chercheurs et médecins du monde entier prendront leurs quartiers dans les hôtels de la ville et s'installeront avec sponsors, laboratoires et entreprises au parc Chanot.

Une manne, pas uniquement en termes d'image. Alors qu'un touriste dépense en moyenne 41 euros par jour sur le Vieux-Port, un congressiste fait grimper l'addition quotidienne à 200 euros, hors nuitées. Et il dort rarement ailleurs que dans des 4 et 5-étoiles. Tout en orientant sa politique vers les touristes – 4,1 millions de visiteurs en 2011, contre 2,8 en 1996 –, Marseille cible ses priorités. Outre les croisiéristes, les congressistes sont particulièrement chouchoutés.

Organisée autour d'un bureau des congrès et d'une cellule spécialisée dans les candidatures, Marseille parvient désormais à attirer des poids lourds dans le domaine de la médecine, de l'environnement ou de l'expertise financière. Entre 1996 et 2011, le nombre de journées congressistes a ainsi plus que doublé, passant de 103 000 à 230 000. Reste des efforts à faire, cependant, en adaptant notamment un parc hôtelier encore restreint. L'ouverture de l'Intercontinental, un 5-étoile, sur le site de l'hôtel-Dieu, en avril 2013, sera un atout de plus.

Enfin le bout du tunnel pour la L2

Plus personne n'osait vraiment y croire. En foulant le tracé poussiéreux de la rocade L2, dans les quartiers Est de Marseille, Frédéric Cuvillier a pourtant redonné des couleurs à cette voie rapide dont les premières études remontent à 1933 et les premiers coups de pelle à 1993. « Tout cet argent gâché, ces dizaines d'années de tergiversations pour une dizaine de kilomètres, s'emporte le ministre des Transports. Nous sommes sur les lieux d'un scandale national ! » Elus et riverains



n'applaudissent plus les discours depuis longtemps. Ils n'éprouvent que du soulagement à voir enfin se concrétiser un dossier qui, outre désengorger une circulation asphyxiante, permettrait d'améliorer le lien entre sud et nord de la ville, riches et déshérités.

Le 15 janvier, Eiffage, Bouygues et Vinci, les trois candidats au partenariat public-privé, rendront leur dossier. « Le ministre fera son choix avant l'été », explique Marc Nolhier, directeur adjoint de la direction régionale de l'environnement, l'aménagement et le logement. *Le coup sera parti, ce qui signifie que la balle sera dans le camp des financeurs.*

Sur les 730 millions d'euros désormais trouvés et validés, 175 serviront à achever cette rocade est, où les travaux de gros œuvre sont effectués. Il s'agit désormais de couvrir la chaussée, d'installer la signalétique, la ventilation et l'éclairage, de mettre aux normes environnementales des tunnels en partie obsolètes avant d'avoir été utilisés. Ce qui nous amènera, au mieux, à 2016. « Je suis sous surveillance du Premier ministre, s'amuse Frédéric Cuvillier. Si on peut aller plus vite pour boucler ces travaux, on le fera. On sait qu'au-delà il y a un enjeu de rénovation urbaine et de développement pour ces quartiers. »

La bouée des zones franches

L'anecdote fait sourire les visiteurs. Sur les murs des entreprises qui parsèment les deux zones franches urbaines (ZFU) des quartiers Nord de Marseille, les graffitis se font rares, quasi inexistantes. Une performance. Créés en 1997 à l'initiative

initiative. Les zones franches permettent aux entreprises employant au moins 50 % de personnes issues des quartiers défavorisés de bénéficier d'exonérations fiscales et sociales.

notamment de l'édile marseillais, ces espaces limités aux quartiers dits défavorisés permettent aux entreprises qui s'y installent de bénéficier d'exonérations totales de charges fiscales et sociales durant cinq ans (c'est ensuite dégressif). En échange, elles doivent employer au moins 50 % de personnes issues de ces quartiers. Si les fortunes sont diverses pour les 100 ZFU françaises, celles implantées dans les quartiers Nord tournent à plein régime. 13 000 emplois ont été créés en quinze ans dans ces pépinières de plusieurs centaines de PME. « Une réussite, qui doit continuer à être soutenue. Or les nuages s'amoncellent. Je ne verrais pas d'un bon œil leur suppression ou leur rhabillage », s'inquiète le maire UMP de Marseille, Jean-Claude Gaudin, qui en a récemment discuté avec le ministre de la Ville, François Lamy. Prorogé jusqu'à fin 2014 après une âpre bataille, le dispositif devrait continuer à exister au moins dans certaines villes, dont Marseille.

James Bond sur le Vieux-Port

Les premiers contacts ont eu lieu à Cannes il y a déjà trois ans. Depuis, les émissaires du studio Pinewood – où a été tourné « Skyfall », le dernier 007 – sont venus plusieurs fois à Marseille. Une nouvelle visite est prévue pour janvier. A l'étroit près de Londres, où les autorités

ont refusé ses projets d'extension, Pinewood envisagerait de s'installer dans la cité phocéenne. Du moins Marseille fait-elle partie des implantations possibles du studio en Europe. Plusieurs lieux

ont même été présentés : la caserne du Muy, proche du pôle multimédia de la Belle de Mai, qui héberge le tournage de « Plus belle la vie », et un aéroport de la région en cours de reconversion. L'investissement de Pinewood (qui, avec « Skyfall », mais aussi « Le discours



d'un roi», «X-men» ou «Pirates des Caraïbes», enchaîne les succès au box-office) se chiffrerait à plusieurs dizaines de millions d'euros et offrirait entre 4 000 et 5 000 emplois au bassin marseillais. Outre sa lumière si particulière, sa météo ensoleillée et ses nombreux décors naturels, c'est le savoir-faire développé à Marseille autour des nouvelles technologies de l'image qui attire les studios étrangers. La ville a ainsi accueilli 1196 jours de tournage en 2011, en deuxième position derrière Paris. Elle songe d'ailleurs à conforter cette position en créant un grand pôle cinématographique à l'horizon de 2017.

Décollage à l'international

Un week-end prolongé de quatre jours à New York à prix doux, dès le 31 mai, ce sera possible. Deux vols directs au départ de Marignane, soit 700 places par semaine, vont offrir une multitude de combinaisons de durée de séjour sur la côte Est américaine. «C'est la fin

Pour assurer ses vols, XL Airways va baser à Marignane un de ses Airbus A330. Une centaine d'emplois à la clé.

du sept jours obligatoire qui était la référence des vols touristiques, souligne Laurent Magnin, PDG de XL Airways et ancien bras droit de Jacques Maillot à Nouvelles Frontières. Pour lancer nos vols vers New York avec des allers-retours à partir de 449 euros, nous nous sommes inspirés de l'expérience de la compagnie canadienne Air Transat. » Présente au départ de six villes de province, Air Transat offre, en haute saison à Marseille, jusqu'à cinq vols par semaine vers le Canada. Ces 27 000 sièges d'avril à octobre sont occupés à 50 % par des Canadiens et à 50 % par des Français. Outre Montréal, la compagnie dessert Québec. Marseille est ainsi la seule ville de province française à y être reliée sans correspondance.

Pour assurer ses vols, XL Airways va baser à Marignane un de ses Airbus A330 – ce qui représente une centaine d'emplois de navigants – et a construit un programme de dessertes tous azimuts pour le rentabiliser. Outre le nouveau vol du mercredi vers Punta Cana, en

République dominicaine, ouvrent le 6 décembre deux vols hebdomadaires Marseille-La Réunion (dont un via Mayotte) à 499 euros, qui tombent à point pour transporter les 80 000 passagers d'Air Austral, qui se retire de la ligne fin janvier. En projet également, un Marseille-Dakar pour l'été.

Chaque vendredi matin depuis le 1^{er} novembre, un vol non stop arrive d'Antananarivo et en repart dans la journée. Ce retour d'Air Madagascar a été possible grâce à l'arrivée de deux Airbus A340 issus de la flotte d'Air France.

Petite révolution aussi pour les voyages via Londres avec British Airways. Depuis fin octobre, la desserte de l'aéroport de Heathrow remplace celle de Gatwick. Le nombre de correspondances accessibles explose grâce à cet accès au hub principal de la compagnie britannique. Lufthansa n'est pas en reste avec cinq vols quotidiens vers Munich et trois vers Francfort, les deux grandes plates-formes de correspondance d'outre-Rhin ■

L'EXPRESS

> WWW.LEXPRESS.FR

Fiers d'être marseillais

- Non, tout ne va pas aussi mal qu'on le dit
- Les raisons d'y croire
- Les origines d'une mauvaise réputation

JACQUES BOUSSAROQUE/ONLY FRANCE/AFP IMAGEFORUM

AVEC
france
info

EXPRESS  ROULARTA

M 05322 - 3206 - F: 4,50 €



Fraude fiscale L'affaire qui fait trembler la planète

SPÉCIAL RÉGIONS

Halte aux clichés



L'EXPRESS

FIERS D'ÊTRE MARSEILLAIS !

DOSSIER RÉALISÉ PAR LÉA DELPONT ET NATHANIA CAHEN
REPORTAGE PHOTO : FRANÇOIS MOURA/ALPACA/ANDIA POUR L'EXPRESS
RÉDACTEUR EN CHEF : MICHEL FELTIN-PALAS

© L'EXPRESS/PHOTO



Bien sûr, il y a Marseille, zone de non-droit, qui s'affiche à la Une des médias. Mais au-delà de cette image déplorable, c'est à l'autre facette de la cité phocéenne que L'Express s'intéresse cette semaine. Celle d'une ville en pleine mutation, bourrée d'atouts et remplie d'espoirs. Et ceux qui en parlent le mieux, ce sont ses habitants.

LÉA DELPONT

Flingages à la kalachnikov, trafic de drogue, flics ripoux, crèches clandestines, affaire Guérini, couacs à répétition dans l'organisation de la manifestation Marseille Provence 2013, capitale européenne de la culture... N'en jetez plus, le Vieux-Port est plein ! Scandales et sinistres nouvelles s'abattent comme la grêle sur Marseille, déjà empêtrée dans sa réputation de ville sale, clientéliste, paralysée par des grèves et des transports indigents. Oui, la situation est grave dans les quartiers nord et dans le centre paupérisé. Mais la série noire qu'elle subit depuis deux ans justifie-t-elle l'acharnement des médias ? A longueur de reportages, on la compare à Naples ou à Chicago. Cette cité qui a donné son hymne au pays est-elle vraiment ce « territoire perdu de la République » ? Les Marseillais, si fiers de leur ville – et pas seulement les supporters de l'OM – fulminent contre ce traitement, dans lequel ils passent, au mieux, pour des otages, au pire, pour des complices.

« Je ne veux plus lire que Marseille, c'est la jungle »

« Ras-le-bol d'entendre des horreurs sur Marseille, ras-le-bol des gros titres pour faire du papier, ras-le-bol de voir les quartiers nord stigmatisés, je ne veux plus lire que Marseille, c'est la jungle », écrivait rageusement Sylvie Caulet, chef d'entreprise sans histoire et méritante au Canet, dans un courriel envoyé à 8 000 contacts début octobre. Son cri a retenti de l'Estaque aux Goudes et lui a valu la visite du préfet de région et du ministre délégué à la Ville. Après elle, c'est le sociologue Jean Viard qui montait au créneau avec une longue chronique dans *Le Monde*, puis le maire (UMP) des IV^e et V^e arrondissements,

Bruno Gilles, qui concluait une lettre ouverte par un emblématique « Fier d'être marseillais ».

La cité phocéenne n'est pas la zone de non-droit que certains décrivent. « Quand on évoque Marseille, c'est souvent pour des problématiques de banlieue, constate Sébastien Didier, membre du directoire de la Caisse d'épargne Paca. A Paris, on parlerait de la Seine-Saint-Denis, à Lyon de Vénissieux. » Les barres cachent les clochers de noyaux villageois où il fait bon vivre. Et les trafiquants, au pied des cages d'escalier masquent l'existence difficile, mais honnête, de milliers de familles qui rêvent d'un autre avenir pour leurs enfants.

Contre toute attente, Marseille est l'une des premières villes de province pour le nombre net de créations d'entreprises, d'après l'Insee. Signe fort : le groupe Hammerson, coté à la Bourse de Londres, investit quelque 450 millions d'euros dans un vaste centre commercial sur le port. Et c'est aussi la cité choisie par l'enseigne de luxe Louis Vuitton pour inaugurer récemment son plus grand magasin français, après celui de Paris. En dépit de l'image déplorable de la ville, la population ne cesse d'augmenter, et quelques vedettes (Laurent Ruquier, Jean-Jacques Goldman, Kad Merad) figurent parmi les nouveaux arrivants.

Si les maux de Marseille sont réels, les mots employés ne décrivent pas la réalité d'une ville solide – depuis 2 600 ans – et en pleine mutation. Dans ce numéro, L'Express a donc voulu montrer l'autre face de Marseille, celle que l'on évoque rarement, en donnant la parole à ceux qui la défendent, en silence ou avec fracas, en bas de chez eux ou à l'international. Avec eux, la Bonne Mère est entrée en résistance. ●

La mauvaise réputation

Il y a longtemps que la France se méfie de la cité phocéenne... Qu'importe ! Si peu de Marseillais comptent des ancêtres dans cette ville-carrefour, tous revendiquent son particularisme.

« Une ville incurable à jamais, à moins d'une déportation de tous ses habitants et une transfusion d'hommes du Nord ! » Ces mots au sujet de Marseille vous ont échappé ? Et pour cause, ils n'ont pas été prononcés au dernier JT, mais figurent dans une lettre de juin 1793 postée depuis le Vieux-Port par Fréron, représentant de la Convention venu réprimer l'insurrection fédéraliste. Un siècle plus tôt, Madame de Sévigné avait, pour sa part, noté que l'air y était « un peu scélérat ». La mauvaise réputation de la ville ne date donc pas d'hier ! L'histoire locale est pavée d'épisodes savoureux, révélant une cité complexe, haute en couleur, soupe au lait, impressionnante, voire inquiétante dans son costume de grand port et de porte du Sud.

Rebelle et sulfureuse

Tout le monde ici sait que le fort Saint-Nicolas a été érigé sous Louis XIV à l'entrée du Vieux-Port, la gueule de ses canons tournée non vers la mer, mais vers la terre pour prévenir toute velléité de sécession. Cette anecdote résume l'histoire de vingt-six siècles, souvent frondeuse, parfois glorieuse, d'une ville indépendante qui fut cité-Etat et port franc, mais aussi royaliste à la fin du Premier Empire, au point de faire régner la Terreur blanche alors qu'elle avait donné le jour à *La Marseillaise*.



En revanche, que l'on juge Marseille malfamée et arrogante, et cela vient nourrir la rancœur des autochtones. Car la mauvaise réputation va aller grandissant au xx^e siècle. En 1934, le roi de Yougoslavie est assassiné devant le Palais de la Bourse. En 1938, l'incurie des édiles au moment de l'incendie des Nouvelles Galeries se solde par 74 morts. Surtout, la cité est mise sous tutelle par la pègre : Carbone et Spirito, Mémé Guérini, la French Connection, Zampa ont écrit les premiers chapitres d'un livre sulfureux, qui en compte régulièrement de nouveaux... Pour son prochain roman historique, le journaliste honoraire Jean Contrucci épiluche actuellement les journaux marseillais du début du xx^e siècle et rapporte : « Si vous saviez le nombre de meurtres et de crimes passionnels qui se produisaient chaque jour ; bien

▲ MÉFIANCE

Louis XIV a fait tourner les canons du fort Saint-Nicolas non vers la mer, mais vers la ville.

« Le Marseillais est toujours prêt à dénigrer sa ville, mais réagit au quart de tour si on la critique »

plus qu'actuellement ! On a l'impression que le monde vient de découvrir Marseille... »

Enfants de Pagnol et du progrès

Vaille que vaille, les Marseillais assument cet héritage. En revanche, ils ne se reconnaissent pas dans l'image cocasse et peu flatteuse que l'on donne d'eux, pendant de la caricature du Français à l'étranger, avec béret et baguette. « L'identité picaresque a été engendrée dans la place, quand des Joseph Méry et des Marcel Pagnol les ont largement dépeints comme des amateurs de pétanque, de pastis et de cabanons. Fernandel a enfoncé le clou. La légende était née ! », relève Christian Bromberger. « Beaucoup, ici, sont en fait très fiers de la dimension cosmopolite et populaire de leur ville », avance encore ●●●

3 questions à... **ANDRÉ DONZEL**, chargé de recherche au Lames, laboratoire méditerranéen de sociologie, à Aix-en-Provence



« Les Marseillais entretiennent des rapports ambivalents avec leur ville »

Comment expliquez-vous ce rapport quasi charnel des Marseillais avec leur ville ?

Marseille suscite des rapports ambivalents. Ses habitants lui trouvent beaucoup de désagréments, tout en y étant très attachés : les enquêtes d'opinion le

prouvent et se font l'écho d'une mauvaise gestion de l'espace public. Il existe certes un patriotisme local avéré, mais pas aveugle. Les Marseillais ne sont pas fiers de l'état de leur ville. Mais il existe un attachement physique, juridique... à son quartier, à son logement. Marseille compte beaucoup plus de propriétaires que Paris ou Lyon ! **Paradoxe également, ce sentiment semble étroitement lié au métissage, à la mixité raciale et sociale...**

Marseille a longtemps été une

ville xénophile. Cela est lié à son histoire : la ville a été fondée par un immigré, un Grec ; elle est donc marquée par cet héritage symbolique. On y trouvait même une mosquée avant la Révolution française. Du reste, elle a longtemps entretenu des liens quasi organiques avec le Maghreb – et l'OM compte toujours de fervents supporters en Afrique !

D'où vient le malaise qui affecte la cité phocéenne ?

Depuis Gaston Defferre, la ville est en attente d'une transition

politique, d'un équilibre qu'elle ne retrouve pas. Les problèmes sont identifiés, mais pas les moyens d'y répondre. Marseille n'est pas pauvre, mais difficile à gérer car elle coûte cher. On y trouve deux fois moins de population qu'à Barcelone, pour un territoire deux fois plus grand ! De là les coûts importants en termes d'infrastructures, qui obligent, par exemple, la municipalité à supporter seule le déficit du métro. D'où les espoirs de métropole... ●

PROPOS RECUEILLIS PAR N. C.

cet anthropologue, professeur à l'université d'Aix-Marseille.

Fiers de cette mixité, fiers également d'une ville qui pointe souvent à l'avant-garde. Marseille engendra par exemple, six mois avant Paris, le premier foyer de la Commune. Et fait régulièrement office de laboratoire social : « Au début du xx^e siècle, le maire Siméon Flaissières réalise l'unité marseillaise, généralise le tramway à tarif unique, ouvre la périphérie à l'urbanisation, développe le réseau d'égouts... », rapporte le sociologue André Donzel (voir l'encadré ci-dessus).

Crise de conscience et pointe de nostalgie

Mais la fierté s'écaïlle par endroits. On sent aujourd'hui poindre une exaspération grandissante devant l'incurie, la saleté et l'incivisme chroniques. L'idée prévaut encore, pour une frange de la population, que l'espace public appartenant à tout le monde, chacun peut l'acaparer à sa guise ! En 2006, le réalisateur et romancier Philippe Carrère avait rédigé pour un maga-

zine un mot d'humeur intitulé « J'en ai assez ». Passé inaperçu, il a été exhumé il y a un an et fait le buzz sur Internet, « comme si les Marseillais avaient eu un besoin urgent de mettre des mots sur leur quotidien », analyse l'auteur. Et de rebondir : « Il existe un problème de posture. Je ne suis pas fier d'être Marseillais, mais plutôt fier de faire Marseille. Je reste, oui. Parce qu'il y a tous ces talents, ce potentiel, ce dynamisme ! »

Longtemps carrossier dans les quartiers Nord, où il habite, né

▼ **IMMUABLE**
Raimu, dans *La Femme du boulanger*, de Marcel Pagnol.



de parents italiens et donc Marseillais « typique », Marc Chiarazzo constate pourtant une dérive, la fin d'une « certaine identité, quand on était marseillais avant d'être français ». Il regrette la disparition de l'accent chantant au profit d'intonations mises au goût du jour par les rappeurs. « Petits, quelles que fussent nos origines, nous avions tous le même accent à l'école, c'était fédérateur. Les immigrés s'intégraient vite ; cela n'est plus le cas. Cette ville longtemps populaire se retrouve presque "tiers-mondisée" par endroits. Quant à la Canebière, elle est devenue la moins provençale des rues de Marseille... »

En dépit des failles, l'alchimie demeure : « Il existe une mosaïque d'identités mais un seul réflexe identitaire, analyse Jean Contrucci. Le Marseillais est toujours prêt à dénigrer sa ville, mais réagit au quart de tour si on la critique. » Et de conclure : « Cette ville a une qualité étonnante : elle fabrique des Marseillais avec des gens qui ne le sont pas. » ● NATHANIA CAHEN