

Antoine Viallet  
➤ Acteur en Immobilier d'Entreprise

# REVUE DE PRESSE Marseille et ses environs



Photos : Laurent Carte

ÉDITION N°26  
1<sup>er</sup> SEMESTRE 2015

Marseille, le 9 juillet 2015

Objet : 26<sup>ème</sup> Edition de la Revue de Presse de Marseille.

C'est avec grand plaisir que je vous invite à découvrir la 26<sup>ème</sup> édition de la Revue de Presse dédiée à Marseille et à sa région, écho non exhaustif de son actualité du 1<sup>er</sup> semestre 2015.

« Bravo Marseille ! » c'est le cri du cœur qu'a lancé Christian Pellerin le 31 mars dernier lors de sa venue à Marseille, en qualité d'invité de la 6<sup>ème</sup> Rencontre avec des Hommes Remarquables organisée par le Club Immobilier Marseille Provence. Pour le CIMP, c'était sa manière de le remercier car, sans l'acquisition en 1992 du bâtiment des Docks et des terrains allant jusqu'à la Tour CMA par ce promoteur visionnaire, Euroméditerranée ne serait pas celle qu'elle est devenue.

Oui, Euroméditerranée a 20 ans, un bel âge. Mais que de chemin parcouru entre les « no man's land » de l'époque et cet exceptionnel boulevard du Littoral... car sans Euroméditerranée, la ville de Marseille ne serait pas ce qu'elle est aujourd'hui... C'est également le résultat de la rencontre à l'époque entre un homme de gauche, Robert Vigouroux, Maire de Marseille, et d'un homme de droite, Edouard Balladur, Premier Ministre, qui ont « topé » pour sortir cette ville du déclin et donner naissance à cet établissement public... deux noms un peu trop oubliés en ces temps de commémoration.

Bonne lecture,

Antoine VIALLET  
Directeur Associé.



**ASTIME MÉDITERRANÉE**

92 Rue Breteuil - 13006 Marseille

Tél. : 04 96 200 300 - Fax : 04 91 714 026

E-mail : marseille@astime.fr - Site : www.antoineviallet.com

# SOMMAIRE

- 1 L'IMMOBILIER ET L'AMÉNAGEMENT
- 2 DOSSIER LES ÉCHOS
- 3 L'ÉCONOMIE
- 4 LES TRANSPORTS
- 5 LE COMMERCE
- 6 L'HÔTELLERIE
- 7 LE TOURISME
- 8 LE SPORT
- 9 LA CULTURE
- 10 PORTRAITS-INTERVIEWS
- 11 LE CLUB IMMOBILIER MARSEILLE PROVENCE

# ① L'IMMOBILIER ET L'AMÉNAGEMENT

## ① Enfin un vrai projet pour le Frioul

La Provence – 19.02.2015

## ② Legré-Mante : l'immobilier n'a pas dit son dernier mot

La Provence – 02.03.2015

## ③ Euroméditerranée : le nouveau Marseille voit large

La Provence – 19.03.2015

## ④ Des logements sociaux de qualité pour la région Paca

La Provence – 24.03.2015

## ⑤ Une zone d'activités mûrit en toute discrétion

La Provence – 26.03.2015

## ⑥ Tangram investit la Birmanie

La Provence – 08.04.2015

## ⑦ L'incroyable quartier du futur

La Provence – 11.04.2015

## ⑧ Porte d'Aix : l'année du renouveau

La Provence – 17.04.2015

## ⑨ Au Vélodrome, coup d'envoi pour la clinique Monticelli

La Provence – 18.04.2015

## ⑩ Jean Nouvel redessine Saint-Just

La Provence – 20.04.2015

## ⑩ ZAC Saint-Charles : un sacré chantier

La Provence – 17.06.2015

# Enfin un vrai projet pour le Frioul

Le designer Ora İto veut investir sur l'île pour réaliser un hôtel de luxe. Il a sollicité Gérald Passédât et Roland Carta

Imaginez un peu... Un hôtel écodesign, avec table gourmande prestigieuse, un parcours artistique unique, le tout sur l'île du Frioul fouettée par les vents.

Ce n'est plus un doux rêve né de l'imagination tenace d'Ora İto. D'ici trois ans, ce devrait être une proposition arty et culinaire pointue et poétique qui va naître sur l'île Ratonneau, tout autour du fort de Brégantin acquis par le designer il y a près de dix ans. Soit un terrain de jeux encore vierge de plus de 3 hectares. Ora İto a l'envie de transformer le fort qui date du XIX<sup>e</sup> siècle, les remparts: "Avec le projet baptisé Marsa, nous allons créer un centre d'art en plein air avec une partie hôtellerie. Nous travaillons sur le projet avec Roland Carta et j'en suis très heureux. Nous sommes devenus amis. C'est toujours enrichis-



Le designer marseillais possède plus de 3 hectares sur l'île Ratonneau. Créer un centre d'art est un rêve d'enfance. Il devrait sortir de terre avec un petit hôtel, et une table gastronomique. Ora İto voit grand... Ora İto a mûri son projet. Il affectionne les coups de maître comme ci-contre la fabuleuse exposition de Buren en 2014. / PHOTOS LP ET A.W.

"Il s'agit d'un projet conséquent avec un budget d'environ 20 millions d'€."

sant de travailler avec des gens qui ont fait des projets majeurs et qui ont un discours cohérent. L'hôtel proposera une trentaine de chambres. Il y aura aussi une résidence d'artistes à travers différents pavillons... Les artistes qui ont participé au MaMo devraient être présents. Ce sera sûrement des œuvres pérennes". On imagine déjà les créations interactives de Dan Graham qui pose ses valises au MaMo pour la grande exposition de cet été (lire ci-dessous). "J'aimerais le faire pour mes 40 ans donc dans trois ans, ce serait parfait. Mais il s'agit

d'un projet conséquent avec un budget d'environ 20 millions d'euros. C'est un rêve d'enfant que je veux réaliser, j'aime ce fort depuis tout petit". Le travail de restauration est peu à peu mis en place dans ce lieu protégé non classé. "Mon objectif est de récupérer l'ensemble de l'ancien garage à munitions, un vieux bunker et de les restaurer. Il me semble que c'est important de réinsérer l'histoire de la ville, en l'occurrence ici son architecture militaire. Un peu dans l'idée de 'Faites de l'art, pas la guerre' puisque toute cette zone est marquée par

cette ancienne affectation militaire de la seconde guerre mondiale".

## Un musée sous l'eau ?

Pour Ora İto, c'est l'amour de Marseille qui prime aussi: "Je veux réconcilier les Marseillais avec la mer. Le Frioul est un diamant brut en face de la ville. Et puis, la Ville a désormais pris en compte le MaMo et ses créations spécifiques et donc sa légitimité dans l'art contemporain. J'espère qu'elle trouvera le projet intéressant pour envisager pourquoi pas d'étendre le parcours sur

l'ensemble du Frioul. J'ai aussi en tête un projet d'architecture aquatique sur la même zone pour créer un ensemble mêlant art, technologie et écologie. Et pourquoi pas proposer le premier musée d'art sous-marin!".

Marsa pourrait voir le jour d'ici cinq ans, avec quand même deux ans de travaux en amont. Et *quid* aux manettes de ce petit écrin d'hôtellerie? "Si mon ami Gérald (Passédât, NDLR) se sent... Ce projet ne peut que lui plaire. Il aime l'art et il me faut un artiste aux commandes!".

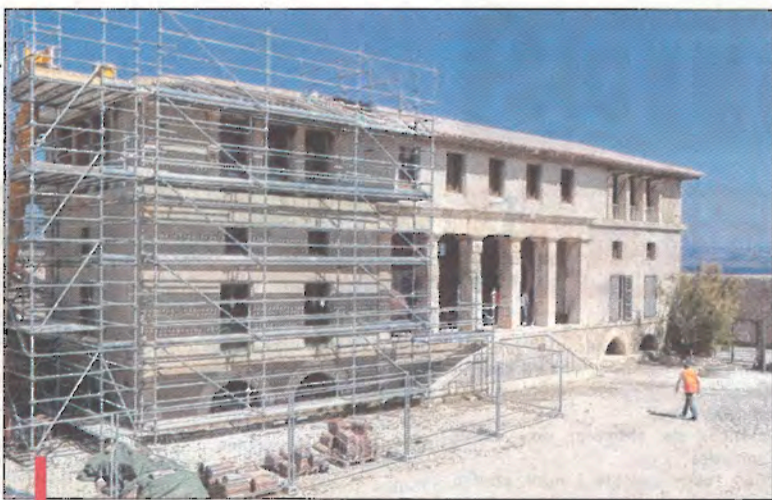
Agathe WESTENDORP



## DES PROJETS EN PAGAILLE

### "Le nouveau Frioul doit peu à peu changer de vocation"

L'archipel de 200 hectares inspire depuis toujours les projets en tous genres. Mais souvent "tombées en rade", ces perspectives de changement ont mis un temps certain à se concrétiser. Dans les années 80, les colonnes du Méridional déplorait déjà le nombre de projets d'aménagement se succédant sans jamais voir le jour. "Beaucoup de Marseillais regrettent que les îles du Frioul n'aient pas été mieux valorisées mais aujourd'hui, c'est en cours !" affirme avec enthousiasme Sabine Bernasconi, élue aux 1<sup>er</sup> et 7<sup>e</sup> arrondissements de la ville. Au fil des années, l'aménagement du port de plaisance, des îles en zone naturelle ou encore du village - le 112<sup>e</sup> quartier de Marseille - ont mobilisé la mairie et la Communauté urbaine. L'objectif immuable est resté la préservation du patrimoine et de l'environnement. Le "paradis sauvage" si cher aux Marseillais a été conservé.



L'hôpital Caroline, en cours de rénovation, pourrait accueillir des événements culturels, autre "volet économique" du Frioul. / PHOTO V. VREL

## Changer l'archipel par étapes

"On a d'abord et surtout considéré le Frioul comme une zone d'habitation" ajoute Sabine Bernasconi. Les logements y ont donc poussé mais "sans véritable vision économique ou touristique derrière". La question environnementale - à travers le Parc des Calanques - est naturellement entrée au cœur du débat: "La première étape du consensus était validée". Puis, c'est à force de concertations entre habitants, associations et commerçants du secteur que la vraie question s'est posée: "Comment le Frioul doit-il être aménagé?".

Ainsi arrive la deuxième étape du changement pour l'archipel: son développement économi-

que, "à travers le tourisme, la mer et la culture". Un développement qui souhaite intégrer, à court terme, des activités nautiques et de nouveaux hébergements hôteliers. Toujours selon Sabine Bernasconi, "l'hôpital Caroline, qui est en cours de rénovation par des chantiers d'insertion, se prête aux événements culturels". Spectacles, expositions, concerts, "à taille respectueuse de l'environnement", pourraient y trouver leur nouvelle terre d'accueil. Et pour concrétiser des idées désormais ancestrales, un comité de pilotage réunissant le Parc des Calanques, la Ville et les services de MPM, sera lancé le 16 mars prochain. "Tous les acteurs doivent travailler ensemble". Des sujets spécifiques aux îles y seront abordés comme l'utilisation du hangar, bâtiment militaire appartenant autrefois à la marine nationale; un projet encore à l'état de réflexion. "Ce hangar pourrait être une plateforme logistique pour stocker des vivres essentielles aux commerçants". L'heure d'un nouveau fonctionnement - économiquement prometteur - a-t-elle sonné? Les eaux du Frioul clapotent d'impatience.

## Un MaMo "Cool" et bientôt Dan Graham

L'inauguration le jour de la Saint-Valentin sur le toit de l'immeuble de Le Corbusier était ultra attendue.

Pas moins de 500 invités se sont rués pour découvrir la nouvelle proposition d'Ora İto, Charlotte Cosson & Emmanuel Luciani. Avec l'exposition "COOL - As a State of Mind", c'est le retour des expositions collectives. Le Centre d'art de la Cité Radieuse accueille les artistes de Los Angeles jusqu'au 26 avril 2015 pour une proposition fun, étonnante. "C'est un hommage à des grands artistes de L.A. comme Urs Fischer, Paul McCarthy. Un casting extraordinaire", précise Ora İto. "Nous

préparons aussi l'exposition de cet été qui sera celle de Dan Graham avec la Marian Goodman Gallery. C'est un peu le troisième volet de la trilogie démarrée avec Xavier Veilhan puis l'été dernier avec Daniel Buren. C'est une année très américaine pour le MaMo... Dan Graham va proposer deux pavillons réalisés spécialement pour le MaMo mais aussi un ensemble de maquettes d'autres pavillons qu'il a conçus à travers le monde, mais aussi son travail, notamment autour de la vidéo, et une partie scénographiée de l'intérieur. Je suis très honoré que Dan Graham ait accepté. Il travaille sur des choses proches de l'architecture.

Il nous fait l'honneur d'être au MaMo avant la Fiac en octobre prochain à Paris. Il intervient toujours dans l'idée du *in situ*, du dialogue qui s'opère avec l'œuvre d'art. Dan Graham travaille le verre comme médium de prédilection, dans ce jeu de miroir et de réflexion qui s'opère. Il y a aussi cette confrontation de matière, face au 90% de béton du Corbu... du verre.

Cela prouve aussi toute la difficulté de trouver des artistes qui s'intègrent au MaMo, avec un dialogue de l'ordre du sensoriel qui s'opère".

A.W.

MaMo, 280 Boulevard Michelet (8<sup>e</sup>)  
Du mercredi au dimanche 11 h à 18 h.



Samedi dernier, Ora İto et l'architecte Roland Carta se sont retrouvés pour l'inauguration de la nouvelle exposition.

# Legré-Mante: l'immobilier n'a pas dit son dernier mot



Vue du ciel par un drone, l'usine Legré-Mante révèle son gigantisme dans le petit quartier pittoresque de la Madrague de Montredon. Cap Marin prévoit à sa place 260 logements ainsi que six villas sur un terrain les pieds dans l'eau.

/PHOTO DR

Un lieu dédié aux métiers de la mer, peut-être un musée? Elle a fait un rêve, Marie-Françoise Palloix, la conseillère générale PCF du canton, et dans ce rêve, voilà à quoi ressemblerait la friche industrielle Legré-Mante. Depuis la fermeture précipitée du site de fabrication d'acide tartrique, en 2009, d'autres ont imaginé un futur à ces parcelles -certes intensément polluées- mais situées entre mer et collines. Les promoteurs, en premier lieu: le Montpellierain Océanis Promotion, du groupe Equalliance, avait imaginé, sur des plans de l'architecte marseillais Didier Rogeon, d'y réaliser Cap Marin. Soit un programme de 260 logements, plus six villas grand luxe, les pieds dans l'eau. Ceci après un très lourd programme de dépollution, à sa charge. Jugé surdimensionné par rapport à ce petit quartier de pêcheurs, desservi par une seule route, et muni d'un réseau d'assainissement déjà saturé, le permis accordé par la Ville a été retoqué

par la justice, à la suite du recours des riverains.

Le promoteur a fait appel de cette décision. Et déposé dans la foulée un second permis, également attaqué par les habitants -et finalement retiré par Océanis en septembre

**L'affaire est toujours en appel, mais la défiscalisation va bon train**

2014. À l'époque, le promoteur promettait de reprendre, "dans les prochaines semaines" une "large concertation" avec ses voisins, mais aussi la mairie et l'État. Il prévenait: "Cela débouchera sans doute sur un permis reconfiguré. Ni le projet, ni la dépollution ne sont remis en cause."

Sur le site internet d'Océanis, Cap Marin a en tout cas pour l'heure disparu. On est donc un peu surpris de voir, sur celui d'un défiscalisateur, le

programme annoncé comme livrable, dans le cadre de la loi Pinel, "au premier trimestre 2016". Au téléphone, l'agent nous rassure: "D'après les dernières informations que nous avons du promoteur, ce calendrier sera tenu." Face à notre insistance de potentiel investisseur, il accorde qu'il faut "purger quelques recours" mais ne se démonte pas quand on marque notre perplexité devant les courts délais annoncés (la dépollution seule prendra des mois). Étrange: dans l'heure suivant notre appel, ce mardi 24 février, le site aura néanmoins été étrangement modifié et la livraison portée au... 4<sup>e</sup> trimestre 2017 ! Le défiscalisateur aura dû refaire ses comptes...

Où en est-on, au fond, de ce dossier plombé? Dans le quartier, Yves Galtier, président du CIQ qui a attaqué les permis successifs du promoteur, l'affirme: "Depuis septembre, nous sommes sans nouvelles. Il n'y a pas eu de concertation, rien. On reste vigilants, évidemment." Confirma-

tion auprès du collectif d'associations Littoral Sud (*lire ci-dessous*), qui n'a, lui non plus, "pas été approché" par Océanis Promotion ou la Ville. Ce qui ne manque pas de semer la suspicion sur le petit port: "On se dit que chassés par la porte, ils vont revenir par la fenêtre"... En mairie de secteur, on affirme ne "pas avoir eu de contact récent avec le promoteur". Contacté par nos soins, celui-ci n'a pas non plus donné suite à notre demande de précisions. Ni non plus l'architecte Didier Rogeon, que nous avons également tenté de joindre.

Une seule certitude: quel que soit le projet retenu, au final, il ne pourra faire l'impasse sur la dépollution du site, truffé de métaux lourds, d'arsenic. Pour l'heure, la famille Margnat restant propriétaire, c'est à elle, selon le principe du pollueur-payeur, que l'État serait en droit de réclamer le nettoyage des lieux.

Delphine TANGUY

dtanguy@laprovence-presse.fr

# Euroméditerranée: le nouveau Marseille voit large



Avec Euromed Center, complexe de 70 000 mètres carrés, c'est l'immobilier mixte qui va être renforcé.

/PHOTO GUILLAUME RUOPPOLO

**C**e quartier mixte va 'tirer' les fonctions du centre-ville au Nord". C'est en ces mots que Paul Colombani, directeur général adjoint d'Euroméditerranée, a décrit l'objectif originel de l'opération d'aménagement et de développement économique. En 1995 - date à laquelle le projet a été engagé - "Euromed ne comptait pas. Aujourd'hui, il pèse lourd sur la ville et a une place prépondérante, estimée à 80% dans l'immobilier tertiaire. Euromed occupe aussi 20% du PLH (Programme Local de l'Habitant, ndlr) de la Métropole, ce qui n'est pas négligeable !" Toujours selon Paul Colombani, la Canebière a longtemps constitué "une sorte de frontière" entre la Marseille du Sud résidentielle et la Marseille du Nord, "davantage économique".

Aujourd'hui, dans le cadre d'Euroméditerranée 1 - qui s'étend sur un vaste secteur, de la Joliette à Arenç - toute une activité économique s'apprête à muter. Une transformation qui passe par l'intégration de logements neufs ; "le secteur n'en avait pas connu depuis vingt ans", mais aussi de services publics (écoles, collèges...) et privés (Terrasses du Port, Voûtes de la Major, Docks...), "sans oublier le Multiplex de la société de cinéma Europacorp", une société créée par Luc Besson en 1992.

Ainsi, plusieurs activités essentielles liées à l'emploi, au logement et à la distraction sont intégrées dans ce nouveau quar-

tier: "Euroméditerranée 1 permet l'urbanisation de secteurs qui, jusqu'à présent, étaient monovalents" précise le directeur général adjoint. "Avec la démographie positive de Marseille, les habitants sont et seront accueillis dans un authentique quartier de vie entre le port et la ville" et dont les espaces publics en font aujourd'hui un des plus gros chantiers d'Europe.

## Des équipements nouveaux livrés pour l'été

Et cette requalification urbaine voit large. "Il reste actuellement certains équipements à construire" a expliqué Paul Colombani. Le Multiplex de Luc Besson fait partie des derniers projets, "de prestige", à réaliser. La Cité de la Méditerranée - soit 3 kilomètres de long face à la mer, du fort Saint-Jean à Arenç - est un

des volets les plus ambitieux de l'opération. Plus de 2 500 bureaux et logements y seront construits dans un délai de 3 à 5 ans. L'Université Régionale des Métiers constitue, elle, un équipement d'envergure, qui inclura notamment des Centres de Formation d'Apprentis (CFA).

D'autres ouvertures sont imminentes, comme celle d'Euromed Center - un chantier de 70 000 mètres carrés dont 45 000 dédiés aux habitations - et qui favorise le développement immobilier mixte : quatre immeubles de bureaux, un hôtel de luxe appelé Golden Tulip ou encore un parc urbain... Les équipements y seront nombreux et accessibles dès cet été. Quant aux Docks, "qui vont devenir une vraie promenade commerciale", il faudra attendre la

rentrée de septembre pour aller y flâner. Et d'ailleurs, si les travaux ont tardé, Paul Colombani explique que "la conjoncture immobilière a subi quelques revers" mais aussi qu'avec la rénovation de bâtiments anciens comme les Docks, "les surprises ne sont pas épargnées..."

## Une reconnaissance internationale

Primé aux MIPIM Awards (Best Urban Regeneration Project) de Cannes la semaine dernière, le Boulevard du Littoral investi par Euroméditerranée prouve que la cité phocéenne peut susciter la reconnaissance de ses voisins à l'international. "On félicite Marseille sur le travail qu'elle a fait sur sa propre ville. Toutes les villes ne réalisent pas de tels projets de façon aussi harmonieuse".

Euroméditerranée, qui symbolise une recomposition urbaine "gigantesque", implique aussi une requalification du littoral, longtemps confisqué par les activités portuaires. "Et puis, le lien avec les quartiers Nord est aujourd'hui bien palpable. Ces quartiers sont aussi et surtout industriels" ajoute Paul Colombani.

D'ailleurs, la qualité urbaine de Marseille se trouve autant dans l'amélioration des activités domestiques (habitations) que publiques, "comme le Mucem ou la CMA CGM". Euroméditerranée, une autre bonne raison d'en finir avec le Marseille bashing...

Pauline PUAUX



Le bâtiment des Docks, future promenade commerciale, et dont le chantier sera terminé en septembre prochain.

/PHOTO G.R.

# Des logements sociaux de qualité pour la région Paca

## Le dispositif ALIS prévoit de construire 600 logements

*"Construire plus vite et moins cher". Voilà la volonté commune aux quatre bailleurs sociaux du dispositif ALIS (à savoir Allia-Habitat - Logirem - ICF Sud-Est Méditerranée et le Groupe SNI). Réunis hier matin au Mucem - la mer et le port autonome en toile de fond - les acteurs concernés ont détaillé un dispositif dont l'objectif est de réduire à la fois les coûts de logements et les délais de construction sans négliger la qualité de la prestation. "En 2008 déjà, nous avons construit 1200 logements en ossature bois" a expliqué en préambule Hervé Silberstein, le Directeur Général Adjoint du Groupe SNI. "Nous souhaitons reproduire ces constructions sur le quart sud-est". Après un accord-cadre signé au mois de février, le dispositif prévoit de fournir 600 logements minimum en quatre ans et dans deux zones définies : 260 logements dans le secteur Rhône-Alpes-Auvergne et 340 en Paca-Languedoc. "Mais c'est un minimum!" précieusement en chœur les quatre bailleurs. D'ailleurs, cette association professionnelle est le fruit de bonnes relations personnelles entre les dirigeants: "Ça a matché très vite entre nous" ajoute, dans un sourire, Hervé Silberstein.*

Et le caractère innovant de leur démarche réside notamment dans le processus de conception des projets. "Tout d'abord, il a fallu définir notre niveau d'exigence, les contours précis de nos engagements respectifs" explique René Cabon, Directeur Adjoint chez Allia-Habitat. L'étape du dialogue compétitif intervient alors. Parmi les constructeurs candidats - dont Eiffage et Vinci Construc-



Quatre acteurs majeurs du logement social en France conjuguent aujourd'hui équilibre économique et haute qualité de construction. 600 logements minimum sont prévus en quatre ans. / PHOTO VALÉRIE VREL

tion - c'est le groupe GFC Constructions qui a remporté l'appel d'offres. La signature de l'accord-cadre - troisième étape du processus - a permis de prévoir les futures opérations.

### Concilier qualité et faibles coûts

*"Avec le dispositif ALIS, les performances architecturales et environnementales sont considérées" détaille Éric Pinatel, Président du Directoire de Logirem. "Nous avons mis la barre très haute sur la qualité des produits utilisés". Tous les bailleurs sont aussi désireux d'une meilleure insertion dans le paysage. Ainsi, les prestations ne seront pas standardisées et la configuration des immeubles variera*

d'un territoire à l'autre. Mais comment concilier performances plus élevées et moindres coûts ? Selon Patrick Anico, le quatrième acteur rattaché au groupe ICF Sud-Est Méditerranée, "aller au bout de la démarche qualitative s'est imposé à nous comme une évidence". Comparés aux autres appels d'offres, les coûts sont ici réduits de 15 à 20%. "C'est le travail en amont qui permet cette baisse. Ce qui coûte cher n'est pas de faire mais de refaire". Détail après détail et donc "euro après euro", la course à l'économie s'est lancée. "Le prix au mètre carré ne dépassera pas les 1250 euros. Et ce, selon un écart type en fonction des surfaces".

Si les bailleurs ne peuvent

aujourd'hui communiquer de date concrète pour les premières opérations, ils assurent que des terrains ont été trouvés à Marseille. Objectif : démarrer un chantier avant la fin de l'année 2015.

Quant aux élus ? Confrontés à devoir produire davantage de logements sociaux, ALIS leur garantit une approche de construction à la fois séduisante et cohérente. "Nous savons où nous allons" lâchent les bailleurs à l'unanimité. Avec une production régionale commune de 1500 à 2000 logements par an, le quatuor compte bel et bien se laisser guider par "un seul maître-mot : l'intelligence". Les futurs locataires confirmeront... **Pauline PUAUX**



# Une zone d'activités mûrit en toute discrétion

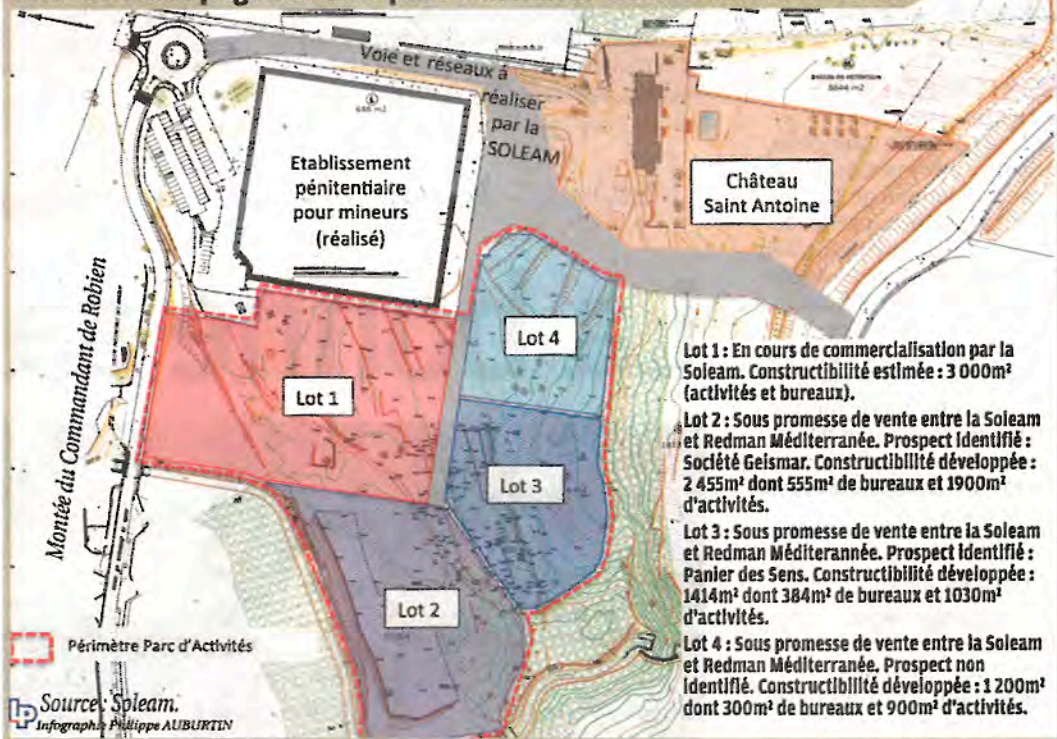
De la Zone d'aménagement concerté de la Valentine (11<sup>e</sup>), on connaît les têtes de pont implantées là depuis longtemps (Printemps, Les Trois Palmes, Ikea, Cultura, Casino, Metro...). Mais c'est oublier que ces 460 enseignes n'occupent pas à elles seules l'étendue de la ZAC concernée. Un territoire de 230 hectares, situé de part et d'autre de l'autoroute A50, dont le propriétaire, la Soleam (1), n'a pas fini de vanter les mérites aux promoteurs pour y voir fleurir entreprises et emplois...

Ainsi, bientôt, jouxtant le château Saint-Antoine et l'Établissement pénitentiaire pour mineurs, s'implantera une nouvelle zone d'activités. Non encore baptisée et surnommée pour le moment ZA de Château Saint-Antoine, en raison de sa proximité avec cette ancienne bastide (lire ci-dessous).

## 8 000 m<sup>2</sup> cédés à Redman

Il y a quelques semaines, en préambule au dernier Mipim de Cannes, le salon international de l'immobilier commercial, le sénateur-maire Jean-Claude Gaudin l'avait annoncé officiellement : "La ville va créer 100 000 m<sup>2</sup> de plancher à destination des entreprises". L'objectif affiché ? "Attirer ou maintenir près de 5 000 emplois au travers d'une dizaine de projets qui se concrétiseront d'ici la fin de mon mandat", poursuivait l'élu. Une ambition qui s'appuie sur plusieurs opérations de cession, construction ou réhabilitation, parmi lesquelles la cession par la Soleam d'un terrain de 8 000 m<sup>2</sup> au promoteur Redman Newtown sur la future ZA de Château Saint-Antoine. L'opérateur privé en charge de cette réalisation, Redman, précisait alors que cette opération, qui se veut "un hub au cœur

## Plan de découpage du futur parc d'activités Château Saint-Antoine



d'un bassin de 1 500 entreprises et 15 000 emplois", devrait être livrée "au second semestre 2016".

## Déjà deux locataires longue durée

Deux entreprises se seraient déjà portées acquéreurs, parmi lesquelles Panier des Sens, basée à La Ciotat, spécialisée dans les senteurs et cosmétiques à base d'ingrédients naturels. Joint par téléphone, Jérôme Lambruschini, à la tête de cette société qui réalise 85 % de son CA à l'étranger, confirme : "Notre dossier a été validé par Redman il y a une quinzaine de jours. C'est un projet ambitieux, car nous triplerons notre superficie actuelle et mettrons en place un vrai jardin olfactif."

De ce projet qui devrait s'étendre, selon la Soleam, sur 384 m<sup>2</sup> de bureaux et 1 030 m<sup>2</sup>

d'activités, nous n'en saurons pas plus, Redman jugeant qu'"il est trop tôt pour en parler". Idem pour les tractations en cours avec la société Geismar qui occupera 2 455 m<sup>2</sup> de la future zone d'activités. "Si Redman est si discret, c'est qu'il doit encore respecter un délai pour déposer ses permis de construire, puis attendre l'absence de recours pour les obtenir", explique Gérard Cheno, président de la Soleam (2).

## Un chemin piétonnier depuis la Barasse

En attendant cet heureux dénouement, des travaux de voirie ont déjà commencé en bordure de l'autoroute. "Il s'agit de créer une voie qui, contournant l'Établissement pénitentiaire, desservira la future zone d'activités, ainsi que Valentine

sur Mer et Valentine Vallée Verte, indique Laure-Agnès Caradec, adjointe à l'Urbanisme. De son côté, Gérard Cheno annonce, lui, la création d'un futur chemin piétonnier qui, "passant par le parc du Château, reliera Valentine Vallée verte à la halte ferroviaire de la Barasse, rêvée comme un pôle d'échanges fort entre Aubagne et Marseille".

Béatrice JULLION

(1) La Soleam ou Société locale d'équipement et d'aménagement de l'aire marseillaise, est une société publique locale dont le capital est réparti entre la Ville de Marseille (75 %), la Communauté urbaine MPM (24,16 %) et quatre communes (Cassis, La Ciotat, Gémenos et Tarascon, à 0,21 % chacune).

(2) Gérard Cheno est également adjoint au Maire délégué aux grands projets d'attractivité et conseiller communautaire.

# Tangram investit la Birmanie

**ARCHITECTURE** L'agence marseillaise est l'une des premières d'Europe à pénétrer le pays. Elle y bâtit un énorme campus

**A**ffable, le rire facile malgré le jet-lag, la vie un peu folle. Ce vendredi, l'Irlandais Christopher Green débarque à peine de Birmanie ; mardi, il s'envolera à nouveau pour Rangoon. "Quand les choses entrent dans une phase opérationnelle, il faut être sur place", sourit ce costaud quinquagénaire. À la tête de Tangram avec Emmanuel Dujardin, l'architecte porte là-bas les ambitions internationales de l'agence marseillaise.

Et quelles ambitions ! Un programme de campus international complet d'un montant de 37 M€, le Dulwich College :

**"Offrir une simplicité de lecture à tous."**

CHRISTOPHER GREEN, ARCHITECTE



Les aventures birmanes de Tangram mobilisent, autour de Christopher Green (à droite, au premier plan) une équipe de jeunes collaborateurs archi-motivée. Nombre d'entre eux sont allés suivre, à Rangoon, l'avancée du projet du Dulwich College. Un projet innovant de campus international, à 37 M€.

/ PHOTO D.T.A. ET VISUEL AGENCE TANGRAM



1 700 élèves de la maternelle au lycée, internat, piscine olympique, stade de football, rugby et cricket, école d'art, théâtre de 600 places. À Rangoon, sur une zone marécageuse qu'il a fallu assécher, l'établissement semble, sur les visuels, s'y poser avec légèreté. Cela grâce aux façades filtrantes en bambou, matériau local renouvelable : "Une architecture innovante", qui fait le lien entre la modernité, dans laquelle le pays s'inscrit depuis son ouverture, en 2011, et son architecture coutumière. Grâce au traitement anti-fongique créé, à Bali, par le Français Thierry Cayot, le bambou se révèle un matériau d'avenir.

"Nous avons recréé toute une filière, précise David Colas, architecte de Tangram et chef du projet birman. Le bambou est coupé, immergé dans le produit 100% bio de Cayot, séché à la verticale, percé, verni..." Pour Christopher Green, "c'est là un acte culturel", une prise en compte du site, du climat, étouffant, "tout en offrant une simplicité de lecture à tous". C'est là un peu la patte de Tangram, révélateur d'espaces et de lumière ; à Marseille, son travail auprès de Norman Foster sur le nouveau Vieux-Port en est un exemple frappant.

Faire accepter ce geste architectural, paradoxalement, n'a

pas immédiatement été de soi en Birmanie (Myanmar) : "C'est un pays magnifique, extrêmement varié dans ses paysages, apprécie Christopher Green, mais au départ, il fallait convaincre qu'un bâtiment moderne, ce n'était pas nécessairement du verre et du béton..."

L'Asie du Sud-Est n'est pas une terre inconnue pour Tangram. En 2007, alors sous la houlette d'Alain Amédéo, l'agence avait créé une antenne au Vietnam, mené là-bas plusieurs projets hôteliers. "Mais après le krach économique de 2008, tout s'est arrêté", rappelle Christopher Green. En 2013, à l'occasion d'un voyage de la mi-

nistre du Commerce extérieur Nicole Bricq, il fait néanmoins partie de la délégation. "Les premiers contacts avec les partenaires locaux, ministres, promoteurs privés, se sont noués à ce moment-là", se souvient l'architecte marseillais. Qui glisse un pied dans cette porte que, jusqu'alors, seuls les Anglo-Saxons - venus d'Australie, de Hong Kong - ont osé pousser. "La principale difficulté, en Birmanie, c'est de nouer des contacts suffisamment solides pour les choses se fassent." Pour Tangram, désormais conseil sur la création du musée national de Rangoon, travailler dans ce pays fermé

pendant un demi-siècle, c'est aussi apporter une conscience. "On est là pour éviter les erreurs d'une ouverture rapide", telle qu'a pu la connaître la Chine, dont l'urbanisme brutal a produit des abominations, écologiques notamment. "On fait du développement sur-mesure", estime Christopher Green, tombé amoureux des vieux quartiers britanniques de la capitale birmane. Un exceptionnel patrimoine, comme gelé par le long repli du pays ; un trésor que l'essor touristique de la Birmanie permettra peut-être de sauver. Les architectes occidentaux sont déjà à son chevet.

Delphine TANGUY

## QUI EST QUI

Créée en 2009 de la fusion d'Amédéo & associés et de l'agence aixoise FGC, Tangram regroupe, autour des associés Christopher Green et Emmanuel Dujardin, une soixantaine de collaborateurs. C'est de fait, l'une des plus importantes agences d'architecture de Marseille, avec des réalisations prestigieuses (Vieux-Port piéton avec Norman Foster, le parc L'Ensoleillée, à Aix, son Plan Campus, l'hôtel spa Château Lacoste...

# L'incroyable quartier du futur

**L**e coup de baguette magique prendra trois ans. Mais attention : en 2018, si le charme a bien agi, la citrouille de Cendrillon changée en carrosse princier fera pâle figure à côté du miracle urbain qu'on nous promet à l'îlot Allar.

Aujourd'hui, ce coin de terre, de gravats et de bitume effondré est tout simplement le quartier plus... calamiteux de Marseille ! Surplombé par la bruyante passerelle de l'A55, cette zone industrielle du 15<sup>e</sup>, où s'époumonait naguère une (véritable) usine à gaz, ne conserve pour seul repère que l'unité d'hébergement des SDF de la Madrague-Ville.

Eh bien c'est dans ce quartier qui a tout pour déplaire (même son nom : les Crottes !), sur ces terrains gorgés d'hydrocarbures, de cadmium et de plomb qui furent longtemps squattés, que le groupe Eiffage a posé hier la première pierre du son laboratoire high-tech. Un investissement colossal de 160 millions d'euros destiné à révolutionner l'urbanisme, "en créant un éco-quartier exemplaire à dupliquer" a résumé hier le PDG d'Eiffage Pierre Bergé, venu

inaugurer ce chantier majeur : le tout premier d'Euromed 2, sélectionné parmi les trois premiers projets pilotes en France du tout nouvel Institut pour la ville durable.

"Smartseille", selon l'anglicisme (pas très heureux) choisi pour désigner cette opération, est un "morceau de ville" de 60 000 m<sup>2</sup>, où se côtoieront logements et bureaux, travailleurs et retraités, riches et moins riches. Un "112<sup>e</sup> village de Marseille" de 400 habitants bourré d'innovations technologiques, qu'il s'agisse d'énergie, de dépollution, mais aussi de mobilité, de mixité sociale, de services connectés (lire ci-dessous).

Pour Marseille, "c'est une opération de reconquête du territoire et une formidable vitrine", souligne l'adjointe (UMP) à l'urbanisme, Laure-Agnès Caradec. "Nous allons réussir la relance économique de ces territoires, en faisant revenir les entreprises, les habitants, les emplois", renchérit Jean-Claude Gaudin, enthousiaste. Il est vrai que la Ville a parié gros sur cette opération... 36 millions d'€ pour l'achat de 10 000 m<sup>2</sup> de bureaux. Même la magie a un prix. **Sophie MANELLI**



Le chantier Eiffage, à l'îlot Allar (15<sup>e</sup>), a été lancé hier. Ce quartier modèle est le laboratoire de la ville de demain

## URBANISME

### La vie rêvée des ingénieurs d'Eiffage

Des jeunes, des vieux, des riches, des pauvres, des travailleurs, des mères au foyer, et même des touristes : le 112<sup>e</sup> village ne sera ni La Défense-sur-mer, ni une cité-dortoir. Mais un quartier prônant la mixité tous azimuts, avec des logements (350 dont 100 HLM), des bureaux (27 500 m<sup>2</sup>), des commerces, une résidence de retraite, un hôtel, une école (dans le cadre de la futur ZAC), une crèche, ainsi que 2,7 hectares paysagers avec des jardins potagers mutualisés.

Les appartements posséderont une vue sur mer à 180 degrés, dans des immeubles densi-

fiés de 16 ou 17 étages. Ils seront livrés avec des tablettes numériques permettant d'accéder à des services. Très novateur, des "pièces nomades" pourront... passer d'un logement à l'autre, selon l'évolution des besoins des occupants (départ des enfants, naissance). Dans le quartier, on circulera à pied ou en vélo, 16 véhicules électriques seront mis à la disposition. Les places de parking aussi seront partagées : pour les usagers des bureaux dans la journée, pour les habitants le soir. Une conciergerie accueillera des magasins et activités nomades (coiffeur le lundi, cours de jeudi, le mercre-

di, cordonnerie, pressing, soutien scolaire). Voilà, dans les rêves des ingénieurs d'Eiffage, ce que sera la ville de demain. Mais ces innovations, qui supposent aussi des changements d'habitudes urbaines, vont-elles convaincre les Marseillais ? Eiffage assure avoir fait preuve de réalisme, notamment d'un point de vue financier : "Nous n'avons pas fait de folie architecturale afin de pouvoir mettre le progrès à portée de tous", explique Luc Bouvet, directeur régional du groupe. Le prix est tout de même de 3 000 €/m<sup>2</sup> (parking compris). La commercialisation vient de commencer.

## ÉNERGIE

### Chauffage : solidaire et à l'eau de mer

On appelle ça la "solidarité énergétique" : une boucle d'eau qui récupère la chaleur émise dans un bureau pour chauffer les logements, et inversement. Pour réguler les excédents de température, en chaud et en froid, la solution développée par EDF s'appuie sur la thalassothermie.

Par l'intermédiaire d'un échangeur, l'eau de mer cède une partie de son excédent de chaleur à un réseau d'eau douce circulant entre les bâtiments raccordés, et alimentant des pompes réversibles installées dans les logements.

Pour permettre aux habitants de prendre conscience de leur consommation d'énergie, des



En sous-sol, des boucles de transfert énergétiques redistribuent la chaleur.

tableaux de bord seront installés dans des logements. Des formations de "coaching énergétique" leur seront même proposées.

Les immeubles, pensés par des architectes de la région, sont en partie labellisés bâtiments durables méditerranéens. Leur enveloppe est conçue pour générer le minimum de déperdition énergétique et assurer le confort en été, sans forcément avoir recours à la climatisation.

À l'arrivée, les économies énergétiques devraient atteindre 30 % par rapport à un logement classique. Soit, une facture de moins de 700 € annuels de facture par famille.



C'est sur l'un des quartiers les plus... moches de Marseille que va s'édifier la ville de demain. Parmi les architectes : le célèbre Portugais Eduardo Souto de Moura et la Marseillaise Corinne Vezzoni. / PHOTOS DR

## UNE AMBITION

### Être la référence verte des mégapoles

Eiffage ne cache pas ses ambitions : "Faire de l'îlot Allar la démonstration du savoir-faire français en matière de développement durable. Un savoir-faire qui répond aux besoins de toutes les mégapoles du monde, mais qu'on a encore du mal à exporter", explique Valérie David, directrice du développement durable du groupe.

Certaines technologies vertes expérimentées à Marseille dans ce quartier "laboratoire" sont testées pour la première fois grandeur nature. C'est le cas de la dépollution des sols par la méthode de mycoremédiation. Il s'agit plus simplement de faire "absorber" les terres souillées par des... champignons disposés en mille-feuilles sur le site. Les teneurs importantes en hydrocarbures, en cadmium, en plomb doivent ainsi être diminuées de 30 à 60 %. Objectif : obtenir directement des remblais exploitables, afin d'éviter les ballets de camions procédant à des évacuations massives.



Des vues sur mer qui font rêver. Pour en profiter pleinement, il faudra toutefois attendre le démontage de la passerelle autoroutière...

Ce quartier pilote doit également permettre de faire évoluer certaines réglementations. En matière de stationnement par exemple, des freins juridiques vont être levés pour permettre la mutualisation de places de parking. Pour l'adjointe à l'urbanisme Laure-Agnès Caradec, "l'îlot Allar doit devenir la référence de la ville verte pour tout le pourtour méditerranéen".

# Porte d'Aix : l'année du renouveau

Le parking disparaît, le métro bouge, l'espace se transforme : la Porte d'Aix semble vouloir chasser ses mauvais démons



La Porte d'Aix fin 2016 : l'A7 est à gauche, Belsunce à droite. Sur le document, on voit un boulevard Nédélec rénové descendre (de la gare St-Charles) jusqu'à l'arc de triomphe entouré d'esplanades. /PHOTO EUROMEDITERRANÉE

La barrière est retombée. Définitivement. La barrière du parking Jules-Guesde, à la Porte d'Aix. La barrière du scandale qui, en août 2011, avait "excité" tous les médias de France. C'est que le gestionnaire du parking, Vinci, avait pris ses jambes à son cou, chassé par des jeunes délinquants qui encaissaient à sa place. "5€ si tu veux passer" lançaient-ils aux automobilistes. L'affaire avait retenti jusqu'aux oreilles de Nicolas Sarkozy qui avait secoué alors toutes les autorités marseillaises. Le préfet, le maire, le président de la communauté urbaine. Cellule de crise en préfecture. Il faut sauver le soldat Vinci. Quatre ans après, Vinci s'est encore fait la malle. Mais sans contrainte cette fois.

Comme un éboueur, il s'est appliqué la règle du fini-parti. Contrat ter-

miné. Salut. C'est Euroméditerranée dorénavant qui actionne la barrière. Ou plutôt qui la démonte. Car le parking, c'est fini. La barrière appartient à l'Histoire. Le 13 avril dernier, Euroméditerranée a décidé de faire entrer la Porte d'Aix dans le 3<sup>e</sup> millénaire. "On veut lui redonner son lustre d'antan, assure Paul Colombani, directeur général adjoint de l'Établissement public. On va requalifier la place, rectifier la topographie pour en faire une place plate." Et c'est vrai qu'elle penchait cette place. Qu'elle avait même un sacré penchant pour le trafic de cigarettes, à l'entrée de la rue du Bon Pasteur. "C'est simple, se souvient un habitant. Je suis arrivé ici en 1980 et les vendeurs à la sauvette étaient déjà là." Ils seront rejoints par les Roms, au début des années 2000, qui déploieront le marché

de la misère. Viendront se greffer ensuite quelques as du vol, des pickpockets plus ou moins violents. Plutôt plus que moins d'ailleurs. Mais le passé s'éloigne depuis le 13 avril, jour où les grues ont fait leur apparition.

**2011 fut l'année du scandale avec une affaire de racket sur un parking abandonné par son gestionnaire.**

Euroméd a mis 4 M€ sur la place. Pour en faire un espace public. Plus jamais de parking donc et une station de métro qui va "bouger", l'entrée devant être déplacée de quelques mètres vers

la route, vers le Conseil régional. Là aussi, l'opération est destinée à sortir le métro de la cuvette où il était peu visible. Tout ce qui était caché va donc ressurgir. Mais tout ce qui était visible ne sera pas forcément conservé. La boucherie par exemple. Le célèbre "Centre méditerranéen des viandes" a tiré le rideau. Et une partie de ce bâtiment, qui surplombe la place Jules Guesde, va être transformée en logement social sous le contrôle de la Logirem. "Mais il ne faut pas oublier tout le reste, ajoute Paul Colombani. Les travaux ont commencé depuis longtemps dans le quartier. Et on ne s'était pas encore occupé de la Porte d'Aix parce qu'il y avait le chantier du bassin de rétention le long de Camille-Pelletan."

Aujourd'hui, on va pouvoir rafraîchir la place. Et donner au boulevard

Charles Nédélec plus à l'Est, des allures "de vraie liaison entre la gare Saint-Charles et la Ville. Une route qui passera devant des bâtiments tous neufs." Une route en forme de grand boulevard qui s'inscrira dans un environnement apaisé avec de vastes esplanades, au pied de l'arc de triomphe, qui remplaceront le lacs de routes actuelles où le piéton... risque sa vie à tous moments. Dans 18 mois, une fois les travaux finis, il faudra se demander comment préserver la Porte d'Aix. Autrement dit comment la surveiller et l'entretenir. Ce que les collectivités n'avaient pas su faire après l'affaire du "parking volé" même si elles avaient réintégré Vinci. Qui ne doit pas être malheureux d'avoir quitté la place.

Jean-Jacques FIORITO  
jffiorito@laprovence-presse.fr

## EN CHIFFRES

Un quartier étudiant, un hôtel japonais, un paysage complètement transformé : la Zac Saint-Charles (3<sup>e</sup>), aménagée par Euroméditerranée, évolue en permanence. Ses principales caractéristiques sont :

- 15,2 hectares de superficie,
- 10 000 m<sup>2</sup> d'espaces verts,
- Un groupe scolaire,
- 14 000 m<sup>2</sup> de bureaux et commerces,
- 800 logements neufs et rénovés,
- 5000 m<sup>2</sup> d'hôtellerie,
- 500 places de parking.

## Mosquée : un mur d'incompréhension

Ils faisaient volontiers visiter le chantier. Moussa Bouzenzen et Amar Tazir, les gestionnaires de la mosquée de la Porte d'Aix, située sur l'avenue Camille-Pelletan, n'avaient qu'une hâte : que les travaux s'achèvent. Et que l'édifice s'ouvre enfin aux centaines de fidèles. C'est que la Porte d'Aix est aussi et, surtout, un quartier musulman. L'urbanisme évolue mais la religion s'enracine. Historiquement, la Porte d'Aix fait d'ailleurs partie des premiers quartiers maghrébins de Marseille où, fin des années 50, les ouvriers affluèrent, en provenance de la rive sud de la Méditerranée, pour construire la Marseille d'aujourd'hui. Qui n'est pas forcément une réussite quand on voit l'état des quartiers nord. Mais c'est une autre histoire. L'islam est bien ancré à Saint-Lazare. La preuve. La mosquée est la plus ancienne, qui a ouvert ses portes au milieu des années 70. Et ces derniers mois, Moussa Bouzenzen et Amar Tazir avaient entrepris de la ré-

nover pour en faire une des plus vastes et accueillantes de Marseille. Oui mais voilà. Les deux hommes ne sont pas à leur place. C'est du mois la justice qui le dit. Ils se sont installés, en 2009, au terme d'une assemblée générale, qu'ils avaient provoquée. Et qui a été jugée illégale. Une assemblée qui "éjecta" Mohand Ali, ancien responsable de la mosquée, aujourd'hui décédé. Mais un de ses proches, Salim Lakhzoum, allait tout faire pour récupérer la mosquée. Après six ans de procédure, il a obtenu gain de cause. Et l'intervention de la police qui, le mois dernier, a déclenché un coup de tonnerre en faisant murer l'entrée de la mosquée, signifiant à Moussa Bouzenzen et Amar Tazir qu'elle ne leur appartenait plus. Mais ces derniers ont bon espoir de la récupérer, eux qui ont fait appel de la décision de justice. De son côté, Salim Lakhzoum est sûr de son fait. Reste une question : quand la mosquée rouvrira-t-elle ses portes ?



Sur l'avenue Pelletan, la mosquée, au cœur d'un bras de fer judiciaire, a été murée par décision préfectorale. /PHOTO DAVID ROSSI

# Au Vélodrome, coup d'envoi pour la clinique Monticelli

La première pierre de cette "clinique sans lit" a été posée hier par le maire



Ce bâtiment de 6 000 m<sup>2</sup> abritera d'ici à fin 2016 les activités d'ophtalmologie et d'orthopédie transférées de l'ancienne clinique Monticelli.

**M**on père était maçon, il faisait ça mieux que moi", a plaisanté Jean-Claude Gaudin en maniant la truelle. Le costume en prit pour son grade, mais la pose de la première pierre reste l'étape salissante obligée pour passer du projet au concret.

Cette fois, il s'agit de faire sortir de terre un énorme parallélépipède orange: ce bâtiment de 6 000 m<sup>2</sup> abritera d'ici à fin 2016 les activités d'ophtalmologie et d'orthopédie transférées de l'ancienne clinique Monticelli (rue du commandant Rolland).

Plus qu'une délocalisation, cette clinique "Monticelli-Vélodrome" s'affiche comme "un centre unique en France, le premier entièrement organisé autour du concept de chirurgie ambulatoire", a expliqué Pascal Roché, directeur général du groupe Générale de Santé qui a fait le déplacement à Marseille.

Leader français de l'hospitalisation privée (115 établissements, 5 000 médecins,

20 000 salariés), la GDS est aussi le champion de l'ambulatorio, ces interventions chirurgicales standards parfaitement programmées et codées, qui ne nécessitent pas d'hospitalisation. Gain pour le patient (à condition de répondre aux critères), gain pour l'établissement, qui bénéficie de cette activité fort rentable.

L'ancienne clinique Monticelli réalisait déjà 72% de ses interventions en ambulatorio, le nouvel établissement, qui comptera 12 blocs, compte aller au-delà, vers une véritable "clinique sans lit", même si 24 places d'hébergement de nuit restent prévues.

## Un pacte gagnant-gagnant

Médicalement, il s'agit donc d'un plus pour Marseille. Mais ce nouveau bâtiment, le 10<sup>e</sup> du programme Vélodrome, contribue également à transformer l'environnement urbain dans ce secteur, qui comptera aussi des

logements, des résidences seniors et étudiants, des bureaux, un hôtel, des commerces et un centre commercial. "La rénovation du stade Vélodrome insufflé le développement de tout un quartier au travers d'un programme de 10 000 m<sup>2</sup>" a souligné Jean-Claude Gaudin, qui était accompagné hier par de nombreux élus d'importance (Dominique Tian, Laure-Agnès Caradec, Lionel Royer-Perreault).

Entre la Ville et la Générale de Santé, c'est donc un pacte gagnant-gagnant. Cet accord tacite s'était conclu il y a 2 ans, sur le sort de la clinique Beauregard. Au lieu de fermer cet établissement essentiel au maillage sanitaire marseillais, la GDS avait accepté, à la demande du maire et du sénateur UMP Bruno Gilles, de le céder à un repreneur qui a consolidé l'offre médicale sur le site de Montolivet. Comme quoi, avec ou sans truelle, c'est toujours au pied du mur qu'on voit le bon maçon.

Sophie MANELLI

## Le triomphe du privé ?

Le faste et le dynamisme du secteur privé face à l'agonie de l'hôpital public? L'image vient à l'esprit, alors que l'AP-HM se débat dans la tourmente financière. Pour autant, point de triomphalisme chez les dirigeants de la Générale de Santé. "Personne n'a intérêt à ce que le CHU périclite. N'oublions pas que c'est là que sont formés tous les médecins" insiste le Pr Frédéric Collart, chirurgien thoracique à la Timone et conseiller municipal UMP, présent hier au Vélodrome. "Public et privé sont complémentaires. D'ailleurs on n'imagine pas les difficultés à Marseille, s'il n'y avait pas Saint-Joseph et l'hôpital Européen" a observé le maire.

# Jean Nouvel redessine Saint-Just

Après "La Marseillaise", l'architecte star signe un autre programme surprenant. Début du chantier en fin d'année

Quelle est bleue, "La Calanque". Pas bleue comme la Méditerranée, non, bleue comme son futur voisin, le siège du Conseil départemental à Saint-Just (4<sup>e</sup>). Car pour répondre à cet atypique "vaisseau", comme à l'atypique Dôme, il fallait bien du tout aussi atypique. Et du haut niveau, c'est un euphémisme, puisque c'est le prix Pritzger (autrement dit le Nobel de l'architecture), Jean Nouvel, qui a imaginé ce projet de logements surprenant. Son credo, selon ses mots : "Créer un paysage pour l'habiter. Le sculpter sous le bleu du ciel, avec des rochers souvenirs de calanques, avec des pins doués pour l'escalade. Mais aussi pour le



Les logements "avec vue sur oasis" vont pousser en face du Conseil départemental et du Dôme.

/ VISUEL ATELIERS JEAN NOUVEL

"Créer un paysage pour l'habiter. Le sculpter sous le bleu du ciel."

JEAN NOUVEL

protéger : derrière la courbe d'un grand mur bleu, loin des nuisances, il cultivera son secret."

Pour les pins, on repassera et on se contentera de chênes moins méditerranéens, les pompiers ayant mis leur veto! Mais c'est bien un immense mur lisse (bleu donc) en arc de cercle, culminant à 15 étages le long de l'avenue Alexandre-Fleming, qui cachera une oasis de balcons, terrasses et jardinières en décrochés, fermé de l'autre côté par un bâtiment longeant la rue Sainte-Adélaïde.

Un parti pris qui a conquis l'aménageur Soleam (Société d'équipement et

d'aménagement de l'aire marseillaise), qui avoue que "les autres projets n'étaient pas à cette échelle-là", et qui mettra un point final à la Zac Saint-Just (lire ci-dessous). Début 2019 selon le promoteur Ametis Paca qui peut désormais se projeter sur un calendrier assez précis. "Le permis est purgé depuis décembre, les travaux devraient débuter à la fin de l'année", assure Michel Tamisier, le directeur général adjoint. Pour construire quoi exactement? 166 logements étudiants, 175 logements sociaux dont le bailleur sera défini en juin -HMP serait pressenti- 49 locatifs et 90 en accession à la

propriété à coût maîtrisé, commercialisés d'ici cet été par Ideom (filiale d'Ametis). Enfin 500 places de parking seront réalisées en sous-sol et quelques locaux d'activités au rez-de-chaussée.

Une mixité pas évidente, qui plus est dans un environnement bruyant et pollué. Pourtant attaché à jouer avec le contexte et déjouer les contraintes, Jean Nouvel a d'ailleurs d'abord estimé que "c'était un sacré challenge" selon le directeur général de la Soleam Jean-Yves Miaux. Avant de le relever et de trouver des solutions : des fenêtres très haute

performance, les pièces les moins nobles, mais aussi les logements sociaux, le long de Fleming, des logements étudiants regroupés dans le bâtiment proche de la bastide, au-dessus d'une zone de stationnement de plain-pied réservée au Dôme (lire ci-dessous)... Et, sans surprise, les logements en accession à la propriété fermant l'îlot rue Sainte-Adélaïde. Mais, tempère Michel Tamisier, "95% des logements seront traversants" et ont donc "vue sur oasis".

La "végétalisation de la façade", pièce maîtresse de ce projet, a été pensée en deux volets par des paysagistes : de petites

jardinières privées avec des plantes retombantes et des jardinières d'un étage de profondeur où seront plantés les chênes. "Ils seront mis en pépinière dès le début du chantier pour développer suffisamment de racines, précise Michel Tamisier, avant d'être placés dans les jardinières collectives gérées par le syndic, irriguées par un réseau et un système de brumisation." Et si malgré toutes ces précautions, ils ne résistaient pas : "On sait déjà comment les remplacer" assure-t-il, reconnaissant que "sans les arbres, ça ne ressemble plus à rien."

Audrey SAVOURNIN

## Le choix de Jean Nouvel

On lui doit la tour Agbar à Barcelone, l'Institut du monde arabe ou encore la polémique Philharmonie de Paris... Et le voilà qui pose sa griffe à Saint-Just, en pleine Zac, pour Ametis. Il faut



Jean Nouvel a posé la première pierre de "La Marseillaise" en décembre dernier.

/ PHOTO CYRIL SOLLIER

dire que le promoteur et les Ateliers Jean Nouvel ont le même actionnaire principal : l'architecte François Fontès, avec qui Jean Nouvel a réalisé la mairie de Montpellier et avec qui il a refondé la revue L'Architecture d'aujourd'hui. "Le choix était assez naturel, note le DGA d'Ametis Paca Michel Tamisier. D'autant qu'il n'avait encore rien fait à Marseille." Depuis, il a également dessiné "La Marseillaise", une tour de bureaux de 135 mètres de haut attendue en 2017-2018 quai d'Arenç.

A.S.

## Le point final d'une des plus anciennes Zac

Il en aura fallu des années, avant de "clôturer" la Zac Saint-Just. "Une des plus anciennes de Marseille, avec Château-Gombert, créée en 1988, reconnaît Jean-Yves Miaux, directeur général de la Soleam (Société d'équipement et d'aménagement de l'aire marseillaise). La concession date de 1990", la Zac ayant été créée en 1994 sur 8 hectares de part et d'autre du viaduc Fleming.

Mais pourquoi tant d'années? Pourquoi l'îlot Sainte-Adélaïde n'est encore qu'un terrain vague alors que le Dôme et le "vaisseau bleu" ont fêté leurs 20 ans en 2014? Que les esplanades et la gare d'échange de bus sont terminées depuis belle lurette?

Parce qu'Ametis "a mis très longtemps à obtenir le permis de construire", avance le promoteur, dont le projet date de 2011. La faute selon lui à la modification du plan d'aménagement de la Zac (Paz) approuvée en 2012 et à des questions liées au fonctionnement du Dôme, qui se servait jusque-là du terrain vague de l'îlot Sainte-Adélaïde comme



parking accueillant les camions des artistes. Des questions auxquelles la Soleam assure avoir "trouvé une solution, pour préserver l'activité" de la salle de spectacle, qui "a toujours manqué d'espace". Cette "solution", ce sont cinq places de plain-pied réservées au Dôme sous les logements de La Calanque destinés aux étudiants. Pas grand-chose comparé à l'espace disponible actuellement, ce qui laisse entre-

voir encore quelques ajustements. À moins que le Dôme ne ferme au profit d'une Arena...

### Une voie piétonne et des accès routiers

Mais à en croire Jean-Yves Miaux, cette contrainte n'est pas responsable du piétinement du dossier. "Le terrain a longtemps été gelé, au départ on devait y construire les archives départementales, le CG voulait y réaliser

une extension avant de changer d'avis", assure-t-il.

Heureusement, fait assez rare à Marseille pour être souligné, aucun recours contre le permis de construire n'est venu retarder un peu plus la réalisation du projet. "On ne fait pas un recours contre Jean Nouvel", sourit Gérard Chenoz, président de la Soleam. Et la Zac Saint-Just devrait enfin arriver à son terme. Sans qu'aucun parking ne soit finalement réalisé au niveau de l'esplanade du Dôme. "Ce n'est pas au programme parce que ce n'est pas financé, il n'y a pas d'opérateur", tranche Jean-Yves Miaux.

Une voie piétonne doit en revanche être aménagée sous la passerelle Fleming, conjointement à La Calanque, pour rejoindre l'esplanade depuis le boulevard Saint-Bruno, tandis que de nouvelles bretelles d'accès routiers desserviront la rue Sainte-Adélaïde et le boulevard Meyer, depuis le boulevard Fleming et vers le boulevard du maréchal Juin.

A.S.

## ET À CÔTÉ...

### Le Décisium signé Stern



Un autre terrain est resté bien longtemps en friche dans le secteur : l'îlot Meyer. Celui jouxtant l'îlot Sainte-Adélaïde où va être construite La Calanque. S'il ne fait pas partie de la Zac, il est inclus dans la concession d'aménagement de la Soleam et a été vendu au promoteur Progereal. Ce dernier y construit Le Décisium, imaginé par André Stern, l'architecte qui a notamment réhabilité le cinéma l'Eden à La Clotat ainsi que le château de la Buzine à Saint-Menet (11<sup>e</sup>) et réalisé le Mémorial de la Marseillaise rue Thubaneau (1<sup>er</sup>). Le projet associe un bâtiment de 116 logements sur 7 niveaux et un "ensemble activités" sur 9 niveaux (des bureaux ou un hôtel), complétés par 300 places de parking en sous-sol. Après de multiples recours contentieux engagés dès 2003, les travaux ont fini par commencer sur le site et la commercialisation des logements doit être lancée d'ici l'été. En accession libre (sur la base de 3000€ le m<sup>2</sup> habitable) mais aussi en accession à coût maîtrisé.

A.S.

# Zac Saint-Charles : un sacré chantier

C'est la dernière ligne droite de l'aménagement des espaces publics. Reportage dans un quartier en restructuration



Deux visages de la Zac Saint-Charles : le parvis de la gare et, au loin, les grues du chantier de la future bibliothèque universitaire. À droite, la rue Bernard-du-Bois, en haut de Belsunce, en chantier depuis des années. Impossible d'accès pour les éboueurs, elle se transforme en décharge sauvage. Demain, un parvis modifiera l'allure du bas du toujours encombré boulevard Nedelec.



/PHOTOS D.T.A.

Ce kiosque est-il monté sur roulettes, sur rails ? Patrick a compté. En 35 ans de Porte d'Aix, "ça va faire cinq fois" qu'il change de place, au gré des travaux. "Je tourne autour de la place Jules-Guesde", plaisante, désabusé, ce kiosquier qui est aussi l'un des plus anciens commerçants du quartier.

Trouée du métro, marché sauvage, déferlement policier, Euroméditerranée, Patrick aura "tout vu, vraiment", de ce Marseille dont on annonce sans cesse l'imminent renouveau. Là, l'avancée des travaux de la Zac Saint-Charles le laisse un peu exsangue, "un chiffre d'affaires à -30, -40%", cerné par les palissades de chantier. "Je ferme à 15 h 30, après ça sert plus à rien." Daniel, le patron du bar tabac Le Cactus, vient chercher ses deux *Provence* quotidiennes.

Et il râle, forcément : "Ils m'ont raccourci la terrasse, il paraît qu'après j'en aurai plus du tout. C'est pas possible de me faire ça." Pendant ce temps, les piétons, toujours nombreux, tentent de se frayer un passage entre les barrières et les plots de béton : "C'est pour eux le plus dur." Pour les automobilistes, ce n'est guère mieux : tiens, demandez donc à votre GPS de vous mener rue de Turenne ou Saint-Lazare. Allez, on vous souhaite bien du plaisir.

De l'autre côté de la place Jules-Guesde, au Jasmin de Carthage, Salem continue de servir ses petits thés à la menthe "dans le bruit, la poussière" et les coupures d'électricité intempestives -les bulldozers aplatissent le trottoir de la rue Bernard du Bois. Demain, ce sera un parvis qui lui allume déjà des étoiles dans les

yeux : "Je verrais bien une vraie terrasse pour le salon", rêve-t-il. Dans le snack d'à côté, Najib espère "des compensations, sur les charges, peut-être" de la part de la Ville. "Depuis que les gens ne peuvent plus se garer, ils ne viennent plus non plus..."

Impossible en effet de stationner sur la voirie, depuis la destruction du parking Jules-Guesde. "Quand j'ai un rendez-vous ici, je viens 3/4 d'heure avant", témoigne José, commercial. Seuls les véhicules de la Dirmed, au bout de l'avenue Pelletan, ont trouvé un espace *ad hoc*. Il était prévu à l'origine pour dépanner les commerçants de l'artère totalement privée de stationnement, mais ceux-ci "ne sont pas parvenus à se mettre d'accord" pour en assurer le gardiennage (lire aussi ci-dessous). Ils ont raté le coche. Depuis, ils galèrent : Évelyne Bal-

**30 %**  
C'est la perte d'activité du kiosquier

lestra, présidente des commerçants des 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> arrondissements, sait que "certains accumulent les PV". "Les livreurs ne savent plus où se garer, explique-t-elle. Ce qu'ils doivent comprendre, à Euroméditerranée, c'est que la vie continue, ici."

"C'est très compliqué pour les déplacements, confirme Siham, à l'agence Castellane Voyages. Alors on vient en métro ou à pied. Mais on essaie de voir les choses de façon positive : après, ce sera tellement mieux !" À deux pas, Marie-Christine Fabrègues, à la tête de la pharmacie familiale

(trois générations s'y sont succédé), n'a jamais cessé d'aimer Belsunce et la Porte d'Aix, "des quartiers qui ont gardé un côté village". Comme ses voisins, elle attend de ces travaux, à terme, "un mieux sur la sécurité", mais aussi la propreté : "Depuis que les éboueurs ne passent plus sur Bernard-du-Bois, les gens laissent leurs sacs d'ordures sur le trottoir, juste à côté de la pharmacie."

Franchissons encore une fois le boulevard Nedelec, en pleine mue : jaunie, jonchée d'excréments, la pelouse, où, il y a deux mois encore, les familles du quartier venaient prendre le frais le soir, n'est plus qu'une friche misérable. Là aussi, des monceaux d'ordures ont été abandonnés. Jacqueline, habitante des tours Turenne, ne décolère pas : "Ici, c'est le dépotoir." Au

CIQ Saint-Lazare, Mohamed Ben Aoun le confirme, "la saleté du secteur, c'est ce dont se plaignent vraiment les gens", notamment les incessants dépôts sur le parking de la Sécurité sociale et sous le pont, près de la caserne de Strasbourg. "Pour le reste, ce qui nous manque, c'est de l'info, quelque chose de clair sur le calendrier des opérations." Euroméditerranée a pourtant participé, il y a quelques jours, à l'assemblée générale de son CIQ. Mais M. Ben Aoun balaie ces tentatives d'information : "On ne comprend pas pourquoi on nous supprime le parking." Furieux, il soutient désormais les habitants des tours Turenne pour sauver les arbres du quartier (lire ci-dessous). La Porte d'Aix fait sa mue, mais elle s'accroche encore à ce qui, 40 ans durant, a fait son seul paysage. **Delphine TANGUY**

## UNE PÉTITION A ÉTÉ LANCÉE PORTE D'AIX

### Les riverains veulent sauver le parc



À quoi ressemblera le fameux parc de la Porte d'Aix ? Les riverains espéraient un véritable espace vert. Son aspect, très minéral, les déçoit. Ils réclament le sauvetage des arbres existants.

/PHOTO D.T.A.

C'est un trou de verdure posé sur un immense rond-point et qui n'était sans doute pas destiné à devenir le centre névralgique des familles du quartier. Les pelouses et arbres qui encerclent l'arc de triomphe offrent un véritable poumon vert au cœur du trafic de la Porte d'Aix, qui laissera la place à un nouveau parc urbain à la fin de l'année 2016. Alarmés par le projet, les riverains ont lancé une pétition, en mai, qui a reçu plusieurs centaines de signatures sur internet : "Nous sommes pour la réhabilitation de notre quartier et du parc qu'on veut voir réaménagé et gardé, souligne Kalila Sevin, qui habite ici depuis six mois. Or, on nous parle de parc minéralisé, comme sur le Vieux-Port, de pelouses synthétiques... La rénovation, oui, mais pas au détriment des arbres cinquantennaires, de la verdure et des habitants." Et la jeune femme, chercheur en sciences éco, de regretter que "personne ne donne les détails de ce projet" sur lequel on dit tout et son contraire.

Et pour cause, répond Paul Colombani, directeur général adjoint d'Euroméditerranée : "Les équipes en sont encore au stade d'avant-projet et

rien n'est finalisé." Mais une chose est sûre, assure-t-il : "Sauf directement autour de la Porte d'Aix, aménagée comme une grande place, il ne s'agira pas d'un parc minéralisé, mais d'un véritable parc urbain d'un hectare, gardienné, avec une buvette, des toilettes, des pelouses synthétiques car plus faciles à entretenir pour la pratique du sport et des aires de jeux." Rien à voir, dit-il, avec les places Henri-Verneuil et Arvieux qui, bien que rangées dans la catégorie "espaces verts" par Euroméditerranée, ne sont que des "places de respiration, avec des arbres, certes, mais pas des squares tels que nous l'envisageons sur la Porte d'Aix."

D'un coût de 11 millions d'euros, le projet est porté par le paysagiste alsacien Alfred Peter. Sa livraison précédera l'aménagement d'un immeuble de 7 ou 8 étages dont la hauteur fait aussi grand bruit dans le voisinage : en 2019, il accueillera l'Institut méditerranéen de la ville et des territoires et 3 000 étudiants venus de l'IUAR d'Aix, de l'école d'architecture et de celle, ironie du sort... du paysage.

Laurence MILDONIAN

## Ni gymnase ni parking, mais peut-être un groupe scolaire

Dans la programmation initiale, ils étaient très attendus des habitants : le gymnase, dans un secteur où rien n'est prévu pour les ados, notamment ; le groupe scolaire, pour désengorger les écoles voisines et anticiper l'arrivée de nouveaux foyers ; enfin, un parking de 800 places, espéré notamment par les commerçants. Inscrit dès 1998 dans le projet de Zac, la Ville, puis la communauté urbaine, s'étaient engagées à réaliser ce dernier. "Ce n'est plus notre affaire", retonne aujourd'hui MPM lorsqu'on l'interroge sur cet équipement jugé jadis "vital" pour l'activité du quartier. Chez Euroméditerranée, on explique que "lorsqu'on a eu besoin de lancer l'aménagement de l'îlot concerné, il y a deux ans, MPM nous a clairement

dit qu'ils ne réaliseraient pas ce parking, qu'il y en avait d'autres dans le secteur, sous-occupés. Nous trouvions, nous, que l'ouvrage était indispensable, mais nous ne pouvions le réaliser seuls. Du coup, le chantier du Toyoko Inn s'est lancé et, désormais, il n'y a plus de possibilité technique d'y creuser un parking de cette taille." L'établissement public a tenté de sauvegarder un parc plus petit, mais le projet a capoté. Las : "Cela tenait si l'Institut de la ville s'y installait aussi. Il y a six mois, il a préféré un autre îlot. Le projet s'est donc arrêté." Si le sort du gymnase semble plié, "l'école en tout cas est toujours inscrite dans notre programmation de travaux", confirme Laure-Agnès Caradec, élue UMP à l'urbanisme. **D.T.A.**

## LE COMMENTAIRE de Nicolas MATTÉI, chef de projet Euroméditerranée

### "C'est un plan d'ensemble sur 25 ans"

Son bureau, souvent, c'est ça : des palissades, des gravats, le fracas des engins de travaux publics. Chef de projet chez Euroméditerranée, Nicolas Mattéi est, depuis deux ans et demi, en charge de la Zac Saint-Charles, dont l'établissement est le maître d'ouvrage. C'est lui qui va au "feu" des réunions publiques, parfois tendues, avec les riverains, lui qui tente "encore et encore" d'expliquer aux habitants et aux commerçants cette complexe partition qu'est une opération d'intérêt public. On le salue au pied des tours Turenne, on l'interpelle plus vivement ailleurs.

C'est donc au "bureau", sur le terrain, qu'on le retrouve pour faire le point. "En ce moment, on est dans le dur des travaux, concède-t-il. Pour Euroméditerranée, c'est un peu la dernière ligne droite, on travaille aux derniers espaces publics, sur les réseaux." Le bassin de rétention est prêt mais il faut "remettre" tout un quartier avant l'arrivée des promoteurs et acteurs publics qui prendront ensuite possession de leurs parcelles. Parvis en bas du boulevard Nedelec, nouvelle place Jules-Guesde, montée des Universités, bibliothèque universitaire, parc urbain, tout semble en chantier en même temps. Aménager, c'est aussi composer : avec un architecte des Bâtiments de France qui refuse de voir "sauter" trois immeubles au bout de l'avenue Pelletan, un talus sur lequel s'appuie un peu trop des bâtiments, des collectivités dont l'engagement financier ne suit

pas toujours. Tiens, place Jules-Guesde, cette bouche de métro, "il aurait fallu la déplacer sur la pointe", montre Nicolas Mattéi. "Cela aurait libéré de l'espace pour de l'activité en pied d'immeuble." Raté. MPM ne suivant pas financièrement, l'entrée de la station restera où elle est. Parfois aussi, les surprises sont bonnes : "L'arrivée de l'Institut méditerranéen de la ville, on ne l'avait pas prévue à l'origine. Mais quand l'État nous l'a proposé, nous n'avons pas hésité." De même celle du Toyoko Inn, qui pourrait s'étendre avec un projet orienté sur le tourisme et la restauration. De fait, le dessin de la Zac a évolué : "On y prévoyait au départ deux fois plus de nouveaux logements, environ 850, reprend Nicolas Mattéi. Désormais, on mise sur environ 400." Essentiellement des appartements pour les étudiants, appelés à tirer vers le haut tout ce secteur de la ville. Avec une livraison du parc urbain en 2018 (sa partie basse pourrait être accessible dès 2016), celle de l'Institut pour 2020, le temps peut sembler long. "Euroméditerranée, justement, c'est une vision à long terme, sur 20-25 ans." Une lente transformation, mais pérenne. Là, le terrassement du boulevard est en cours : après des années "d'exil", le Cercle de l'Arc de Triomphe va pouvoir retrouver ses habitudes. C'est aussi ça, le casse-tête d'une mutation urbaine : imbriquer une infinité de petites pièces dans le grand motif général, la nécessité du présent dans le futur en chantier. **D.T.A.**

## ② DOSSIER LES ÉCHOS

### ① L'Économie. Marseille à la reconquête de la croissance

Les Échos - Supplément - 25.06.2015



# Les Echos RÉGION

## SPÉCIAL MARSEILLE

**Panorama** Aix-Marseille-Provence : naissance d'une métropole de projets // P. 2 | **Cas d'école** Un co-working adapté aux usines technologiques // P. 3 | **Zooms** Les nouveaux visages du renouveau marseillais // P. 4 | **Compétitivité** Les patrons phocéens regardent l'Afrique comme une nouvelle terre de croissance // P. 5 | **Grand angle** Les nouveaux carrefours des dirigeants d'entreprise // P. 6-7 | **Grand témoin** Didier Raoult : « Nous créons ce que devait être l'Institut Pasteur il y a cinquante ans » // P. 8 |

# L'économie marseillaise à la reconquête de la croissance



Jon Hanming/REA

## Renouveau ?

**Arnaud Le Gal**  
alegal@lesechos.fr  
et **Paul Molga**

Les villes littorales s'accroissent naturellement des mouvements de flux et de reflux. Mais sur les bords de la Méditerranée, c'est une notion abstraite. Il a fallu les grandes marées de la mondialisation pour rappeler à Marseille qu'elle

s'enrichit et nourrit sa créativité des échanges. Les va-et-vient marins y sont d'abord commerciaux. Quoique parfois obstrués par d'étroits chenaux locaux que la création de la métropole ambitionne de faire voler en éclats pour faciliter, enfin, la vie des milliers de Provençaux chauffés à blanc par le manque de mobilité – au propre comme au figuré –, un

héritage de discordances qu'ils refusent et le sentiment que leur ville reste plongée dans un long sommeil, quand l'énergie de tant de ses citoyens n'attend qu'un catalyseur pour faire des étincelles.

Libérée, elle fait des miracles qui nourrissent des communautés d'intérêts. A Marseille, un nouvel urbanisme imagine des échanges intelligents entre les populations, les entreprises et la ville fondés sur le partage des

espaces et des usages. A Aix, c'est un campus numérique qui va voir le jour pour imaginer les technologies de la ville du futur. A Marignane, la mise en réseau d'un vivier d'entreprises spécialisées en mécanique fait émerger un co-working inédit d'entreprises.

Il y a deux ans, la capitale européenne de la culture avait ouvert la possibilité d'un renouveau. Son avenir tient maintenant à la théorie des flux. Ceux d'abord des idées et des

talents qui irriguent l'innovation, comme lorsque les chefs de file de l'entrepreneuriat accompagnent une nouvelle génération de porteurs de projets. Ceux, ensuite, des nouvelles liaisons économiques avec le continent africain, dont le décollage offre à Marseille une opportunité historique : être sur le front du prochain chapitre de la géopolitique méditerranéenne, quand l'Europe cessera de la considérer comme une frontière. ■

**PANORAMA** // Marseille, sa banlieue, ses environs... Au total, 92 communes constitueront la future métropole. Tous les modes de déplacement sont encouragés : covoiturage, auto-partage, transport en commun et vélo.

# Aix-Marseille-Provence : naissance d'une métropole de projets

Paul Molga

— Correspondant à Marseille

Six mois perdus dans les bouchons, huit autres d'espérance de vie... Dans l'opinion au moins, la difficulté à se déplacer dans l'agglomération marseillaise et ses conséquences sur la concentration des microparticules dans son atmosphère ont fini par l'emporter sur les réticences politiques à la construction de la métropole. Dans une enquête réalisée au début de l'année par l'Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise (Agam) sur l'attente des futurs métropolitains, transports et qualité de vie s'imposent au premier rang. Il y a urgence : « *Contrairement aux territoires de cette dimension, la métropole Aix-Marseille-Provence n'est pas constituée que d'un centre et de sa banlieue, mais d'une multitude de points d'attraction : Marseille et son million d'habitants, Aix et ses 150.000 autres, plusieurs villes de 30.000 à 50.000 âmes constitués autour de bassins d'emploi et de nombreux villages et zones périurbaines* », explique l'Agam, dans une note technique où elle ajoute que « *la diversité de la géographie économique et commerciale est tout aussi importante* ».

## Seulement 110 voyages en transports collectifs

Plus de 650.000 déplacements sont effectués chaque jour entre les 92 communes qui constitueront le périmètre de la future métropole. Leur nombre s'est accru de 50 % en douze ans et, pour autant, les Phocéens ne réalisent que 110 voyages en transports collectifs, contre 323 pour les Lyonnais. « *Le territoire consacre beaucoup moins de moyens à ce sujet, en investissement comme en fonctionnement, que ses homologues françaises* », note Vincent Fouchier, directeur du projet métropolitain auprès de la mission de préfiguration. Ces quinze dernières années, le différentiel avec le Grand



Le nombre de déplacements des Phocéens s'est accru de 50 % en douze ans. Photo Anne-Christine Poujoulat / AFP

Lyon avoisine par exemple 1,5 milliard d'euros.

Irriguer plus finement le territoire en voies dédiées, créer des boucles de déplacement ferroviaire rapide, encourager les modes de déplacement actifs (marche, vélo) ou alternatifs (covoiturage, auto-partage...) sont parmi les pistes les plus sérieuses pour doubler en quinze ans la fréquentation des transports collectifs, selon les objectifs fixés par le Livre blanc des transports métropolitains d'Aix-Marseille-Provence qui décline les travaux nécessaires. Au moins 7 milliards d'euros devront être mobilisés sur ce dossier.

Le contrat de plan Etat-région de Provence-Alpes-Côte d'Azur signé fin mai (pour un montant de 1,6 milliard d'euros, entre 2015 et

2020) fléchera une partie de ses investissements vers ces projets structurants indispensables au développement économique du territoire.

Près de 290 millions d'euros seront ainsi consacrés à des projets ferrés et routiers. L'Etat mobilisera également d'autres ressources, hors CPER, par exemple pour accompagner un programme de modernisation de la gestion dynamique du trafic et de l'information en temps réel des usagers sur autoroute (13 millions) ou pour appuyer sept projets en cours de transports collectifs (60 millions). En faisant sauter les bouchons, il compte aussi débarrasser le territoire du principal frein qui empêche son développement depuis plusieurs décennies : l'immobilisme. ■

## Les chiffres clés

# 290

MILLIONS D'EUROS

Le budget consacré aux projets ferrés et routiers dans le cadre du contrat plan Etat-région de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

# 650

EN MILLIERS

Le nombre de déplacements effectués chaque jour entre les 92 communes.

## Massilia Mundi, le réseau des fans de Marseille

**Créé pour améliorer l'image du territoire phocéen, ce site veut trouver des ambassadeurs partout où ils sont.**

Après avoir investi des entreprises mythiques où tisser physiquement des liens autour du sport, du vin ou du mécénat, les réseaux marseillais s'attaquent à la Toile. Créé il y a deux ans à l'initiative de l'ancien vice-président de la Banque européenne d'investissement, Philippe de Fontaine-Vive, Massilia Mundi veut devenir « *le rendez-vous des Marseillais et des Provençaux du monde* ». « *Il s'agit d'un club ouvert à tous les amoureux de cette métropole, où qu'ils se trouvent sur la planète* », décrit-il. L'outil est porté par Top 20, un puissant lobby réunissant la quarantaine des plus grosses sociétés de la métropole (CMA CGM, Pernod Ricard, Eurocopter, HighCo, STMI

Marseille ». En Chine, où il partage son temps avec Marseille, il a déjà créé l'Olympique des Marseillais de Shanghai, qui rassemble plusieurs dizaines d'expatriés nostalgiques des lumières du Sud. « *Massilia Mundi fait le même trait d'union au niveau mondial* », expliquent ses promoteurs.

**Viscéralement internationale**  
Sociologue à Sciences po Aix et adhérent du site, Nicolas Maisetti souligne l'impact de l'image de la ville, dont le club de foot compte des supporters dans de nombreux clubs extérieurs. « *On n'est pas Marseillais par naissance. On adhère à Marseille comme on adhère à une cause. Marseille illustre l'exception et la confrontation au pouvoir central. Elle dégage un profond sentiment de liberté chez tous ceux qui l'aime.* »

A cause de sa façade portuaire, la ville est aussi viscéralement internationale. Elle a créé des attaches avec pas moins de 13 cités jumelées aussi différentes que Hambourg, Abidjan, Le Pirée, Glasgow, Kobé, Haïfa, Gênes, Odessa ou Copenhague. « *Marseille mérite mieux que la caricature que lui prête les médias* », veut croire Gilles Della Guardia, directeur interrégional d'Ubi-france, qui a effectué sa carrière dans le réseau diplomatique français. Massilia Mundi bénéficie d'un budget de 55.000 euros annuels pour tenter de changer l'image de la ville. — P. M.

## Il a dit



« Marseille est une diaspora de réussites professionnelles qui mérite d'être mise en réseau. »

PHILIPPE DE FONTAINE-VIVE

Président de Massilia Mundi

## Totem.mobi invente la circulation sans contrainte grâce à l'automobile en libre-service low cost

L'application compte aujourd'hui 1.500 abonnés. La société vise 6 millions d'euros de chiffre d'affaires à l'horizon 2020.

Badger, rouler, puis laisser son véhicule là où il est pour un autre conducteur. En simplifiant au maximum la mobilité individuelle, Totem.mobi veut rendre le transport électrique aussi facile à utiliser qu'un vélo. Et ça marche ! Opérationnel depuis quelques mois, ce libre-service automobile offre, selon ses usagers, « *une fluidité inégalée* ». La flotte disponible est géolocalisée sur une application smartphone dédiée. Un clic suffit pour réserver. L'identification et le déverrouillage du véhicule s'effectuent grâce à sa carte de bus. Une fois le moteur en marche, le décompte commence : 1 euro par quart d'heure. Arrivé à destination, il peut être stationné gratuitement, soit dans une des stations satellites équipées de point de recharge chez des commerçants, campus, hôpitaux ou zones d'activité, soit sur la voirie dans une zone bleue délimitée par la municipalité en centre-ville.

« *Pas besoin de délégation de service public ni d'infrastructures de recharge. Notre système est léger, modulaire et bon marché* », défendent ses concepteurs, Cyrille Estrade, qui a aussi créé le service



Vingt Renault twizy (80 kilomètres d'autonomie) équipent la flotte automobile de Totem.mobi. Photo Totem.mobi

de location de scooters électriques dans les gares Wattmobile, et Emmanuelle Champaud. Vingt véhicules Renault Twizy équipent aujourd'hui le réseau. Leur autonomie (environ 80 kilomètres) suffit à

couvrir les besoins de plusieurs déplacements. Quand la jauge atteint le seuil critique, des « jockeys » rapatrient le véhicule dans un garage partenaire.

La formule séduit : allié au réseau

Citiz Provence, la principale coopérative d'auto-partage en France, Totem.mobi partage 1.500 abonnés, dont une centaine sont devenus des utilisateurs réguliers.

## Six nouveaux contrats

Mais son business model ne s'appuie pas que sur eux : la facturation des conducteurs couvre un tiers du chiffre d'affaires. Le reste est fourni dans les mêmes proportions par les annonceurs (présents sur le véhicule et l'application Totem.mobi) et l'installation de stations satellites pour les salariés d'entreprise, facturée 3.000 euros par an convertis en heures de location ou en espace publicitaire. L'entreprise en compte 8 à ce jour ainsi que 12 annonceurs. L'ensemble devrait générer 200.000 euros de chiffre d'affaires cette année, 700.000 l'an prochain.

D'autres agglomérations sont intéressées, dont Avignon, Toulouse et Bordeaux, qui pourraient rejoindre le réseau dès 2016. L'ajout d'un dispositif mains libres, permettant de démarrer le véhicule directement depuis son smartphone, devrait finir de les convaincre. « *Nous prévoyons de signer avec six nouvelles agglomérations d'ici à 2020, pour y déployer un millier de Twizy* ». Le chiffre d'affaires de l'entreprise pourrait alors atteindre 6 millions d'euros. — P. M.

**Lancé par le bouche-à-oreille, le site a déjà enregistré 372 adhérents payants provenant de 39 pays.**

croelectronics, Daher...) et plusieurs piliers des réseaux économiques comme Jean-Luc Chauvin (Union pour les entreprises des Bouches-du-Rhône) ou Jacques Pfister (CCI Marseille Provence). Top 20 s'est notamment illustré en portant le projet Marseille capitale européenne de la culture 2013 ou en participant au succès de la réforme portuaire.

Cette fois, c'est à l'image internationale de leur future métropole qu'il entend s'attaquer. « *Massilia Mundi veut rassembler et mobiliser des personnes de tout horizon culturel, économique, social et politique* », explique Philippe de Fontaine-Vive. Lancé par le bouche-à-oreille, le site a déjà enregistré 372 adhérents payants provenant de 39 pays. A 9.000 kilomètres de la capitale phocéenne, l'avocat Bruno Lefebvre évoque l'« *impérieuse nécessité de partager [sa] passion de*

**CAS D'ÉCOLE //** Mutualiser les expertises, partager les ressources, créer un réseau... C'est l'objectif du futur technocentre Henri-Fabre, situé à Marignane.

# Un co-working adapté aux usines technologiques

Une PME qui usine des pièces mécaniques pour les écureuils d'Airbus Helicopters peut très bien fabriquer des éléments de structure en biomatériaux pour l'industrie de la santé. C'est à partir de cette idée folle que les promoteurs du concept communautaire industriel Henri-Fabre sont parvenus à convaincre un consortium d'entreprises et d'établissements académiques de s'impliquer dans la construction du premier élément de ce réseau.

D'ici à quelques mois, les 2.600 mètres carrés d'un bâtiment de la zone des Florides à Marignane seront équipés de 12 millions d'euros de matériels pour concevoir, usiner, caractériser et prototyper toutes sortes de pièces dont ont

besoin les grands donneurs d'ordre. Pour quelques centaines d'euros, les entreprises de la région pourront y accéder en louant ponctuellement ces installations à l'heure ou pour plusieurs mois, selon le temps nécessaire à l'élaboration de leur projet. « Cette usine mutualisée est un moyen pour elles de faire la preuve d'un concept et de produire des préséries pour remporter la signature de contrats avant d'avoir à investir lourdement sans certitude de débouchés », explique Stéphane Magana, directeur du projet.

Elles bénéficieront sur place d'un encadrement porteur. L'équipe d'Henri-Fabre y prendra ses quartiers pour animer les filières avec les pôles de compétitivité impliqués, sensibiliser les PME

concernées (au nombre de 150 environ dans la région), organiser des colloques, délivrer des formations et élaborer les cursus dont auront besoin les industriels (réalité virtuelle, Big Data...). Ce technocentre sera également occupé par un laboratoire de caractérisation des matériaux porté par un consortium d'entreprises, par le Cetim, le Centre technique des industries mécaniques, et une équipe d'ingénieurs détachés du site voisin d'Airbus Helicopters.

## 7.000 emplois générés

L'étape suivante est déjà en chantier : d'ici à 2019, le bâtiment initial sera agrandi de 13.500 mètres carrés et trois autres zones dans le périmètre du donneur d'ordre aéronau-

tique, entre Vitrolles et Istres, fleuriront des Garrigues. Au final, 170 hectares seront aménagés en pôle d'excellence mécanique, matériaux et procédés du futur pour travailler en réseau pour les filières aéronautique, navale, énergétique et médicale. « Les entreprises vont croire à vitesse accélérée dans ce terrain multifilière nourrissant leurs technologies de débouchés construits avec les grands groupes », veut croire Stéphane Magana. Investissement prévu : 400 millions d'euros pour l'aménagement des zones, les transports en commun et les équipements. D'ici à une dizaine d'années, cette plate-forme mutualisée d'innovation territoriale pourrait générer 7.000 emplois supplémentaires. — P. M.



Le lieu accueillera des PME souhaitant louer des installations, se former, rencontrer des experts. Photo Airbus Group / EDF Jean-Marie Huron

## DÉVELOPPEMENT

# Un nouveau laboratoire pour les « smart cities »

Un campus numérique à l'américaine va naître au cœur de la campagne aixoise.

Les meilleurs cerveaux de la planète y réfléchiront aux mégapoles du futur.

Aix-en-Provence bientôt capitale de la ville du futur ? Thecamp en rêve. A une quinzaine de kilomètres du cours Mirabeau, près de la gare TGV, ce campus numérique à l'américaine doit voir le jour fin 2016 pour accueillir les meilleurs cerveaux de la planète qui réfléchiront à la conception des « smart cities » : ingénieurs, chercheurs, entrepreneurs, futurologues, sociologues... Ils seront accueillis sur place dans des appartements ouverts sur la garrigue avoisinante. Plusieurs villas à l'écart seront prévues pour attirer des conférenciers de haut vol, patrons, chefs d'Etat ou prix Nobel. Gestion de l'eau, sécurité, énergie, services à la personne, objets connectés, transports... Les enjeux ne manquent pas. Sous un toit de Teflon de 8.000 mètres carrés en forme élégante de lotus, près de 300 experts de ces domaines pourront travailler ensemble le temps d'un week-end ou pendant plusieurs mois. Un incubateur couvrera des start-up sur la thématique de la ville durable, des conférences et des sessions de formation seront ouvertes aux cadres et chefs d'entreprise pour distiller la bonne parole de la ville intelligente.

L'approche rappelle à s'y méprendre celle des universités américaines qui ont inspiré le promoteur de projets, Frédéric Chevalier, président-

fondateur de HighCo, une agence marketing aixoise cotée en Bourse : Stanford, le Massachusetts Institute of Technology et les plus récentes Singularity University, qui réfléchit à l'avenir du genre humain, et le Center for Urban Science and Progress new-yorkais, inauguré en 2013. « Il s'agira d'un lieu de vie et de pensée, d'une bulle à l'écart des distractions, de l'agitation des marchés et de la temporalité des schémas politiques pour préparer sereinement l'avenir de l'humanité face aux grands enjeux de l'urbanisation », explique-t-il.

## Projet à 70 millions d'euros

Les sujets ne manquent pas : l'espace occupé par les villes grandit chaque jour de 110 kilomètres carrés, l'équivalent de la surface de Paris. L'Académie américaine des sciences, qui a publié ce chiffre fin 2012, précise aussi que l'étendue urbaine mondiale aura triplé d'ici à 2030, occupant plus de 1,2 million de kilomètres carrés. La planète comptera 37 mégapoles, qui accueilleront une population de 10 à 30 millions d'individus chacune. L'extension urbaine ne s'arrêtera pas là. En 2050, le nombre de citadins aura encore augmenté de 75 %. Deux tiers de l'humanité (6,3 milliards d'individus) vivront alors à l'abri des villes.

Comment les loger, les nourrir, les désaltérer, les transporter, maintenir l'hygiène ? Ces questions intéressent à ce point Frédéric Chevalier qu'il a sorti 6 millions d'euros de sa poche pour amorcer le projet. Les collectivités locales, des banques, des groupes industriels (Cisco, Sodexo, Vinci...) et Bercy, dans le cadre du label French Tech, ont abondé. Plus de 70 millions d'euros seront nécessaires. — P. M.



Le campus accueillera près de 300 experts dans différents domaines. Photo DR Golem Images pour Corinne Vezzoni et Associés Architectes

[www.euromediterranee.fr](http://www.euromediterranee.fr)

cdesign



**ZOOMS** // Depuis quelques années, les succès d'image s'accumulent et la cité multiplie les initiatives pour le faire savoir.

# Les nouveaux visages du renouveau marseillais

Paul Molga  
— Correspondant à Marseille

Un conte de fées ? Après la réussite de la Capitale européenne de la culture, Marseille n'en finit pas d'enchaîner les succès d'image. Deuxième destination favorite du « New York Times », cinquième des plus belles villes littorales visitées par « National Geographic », deuxième ville préférée des congrès en France (et 74<sup>e</sup> mondiale, alors qu'elle occupait la 142<sup>e</sup> position en 2012 avec 457 manifestations), cinquième port de croisière en Méditerranée... « Pour la première fois, après un demi-siècle de déclin démographique et économique, Marseille a le sentiment de réussir quelque chose », observe le sociologue Jean Viard.

C'est un fait : la ville est à la mode et, comme jadis à Barcelone, où les entrepreneurs ont mis leurs pas dans ceux de la scène culturelle, la movida massiliote se repaît des restes de son image déglinguée. « Une nouvelle ère s'ouvre pour la performance de notre marketing territorial », confirme Philippe Stefanini, qui dirige le guichet d'accueil des entreprises dans le département Provence Promotion. La ville centre a d'ailleurs anticipé le mouvement en libérant 100.000 mètres carrés de foncier pour doper son attractivité.

L'essentiel de cet enjeu de développement urbain se situe dans le périmètre jadis le plus pauvre de la ville, qui va du MuCEM à la gare Saint-Charles en longeant les quais jusqu'à la tour CMA CGM. Plus de 4.500 entreprises s'y sont déjà installées et la place commence à manquer. L'établissement public Euroméditerranée, qui pilote ce projet de rénovation urbaine, pousse donc les murs. Après « Smartseille », son nouvel « îlot XXL » couvrira un



Les architectes ont ouvert de nouveaux panoramas, comme le rooftop des Terrasses du Port, un lieu qui peut accueillir jusqu'à 1.500 personnes. Photo Caroline Dutrey

espace de 14 hectares bordant le marché aux puces, pour préfigurer la future écocité Euromed 2. Le programme sera livré à partir de 2019 et proposera 250.000 mètres carrés de plancher pour des bureaux, logements, commerces, services et équipements publics adaptant les concepts de construction durable à la culture méditerranéenne, tournée vers la rue.

## Un bataillon d'ambassadeurs

Déjà, le travail des architectes a ouvert de nouveaux panoramas dans l'horizon marseillais : esplanade du J4, fort Saint-Jean, terrasse de l'ancien Hôtel-Dieu, rooftop des Terrasses du Port et de la Friche... « Marseille est douée pour partager ses plus beaux points de vue », com-

mente un sociologue.

Cette movida stimule aussi l'innovation entrepreneuriale. En quelques années, faute d'espaces adaptés, Marseille est devenue l'un des principaux opérateurs tricolores de co-working, une nouvelle façon de travailler qui promet les open space pour « free lancers » et « startups ». La ville en abrite déjà une bonne vingtaine sur les quelque 120 qui couvrent le territoire. Le sujet mobilise : Euroméditerranée a mis en place un atelier de réflexion sur ces tiers lieux avec l'idée d'associer des acteurs institutionnels à leur développement.

« Marseille sait se réinventer en permanence », observe Patrick Daher, président éponyme de l'équipementier. L'aéronautique a remplacé huileries et savonneries. Le

tourisme, les services, l'innovation énergétique, les technologies numériques, le maritime, la santé prennent maintenant le relais. »

Les initiatives se multiplient pour le faire savoir. Sous l'impulsion de la CCI, l'opération « Si vous saviez ce qui se passe ici » avec clips manifestes en prime time, campagne d'affichage et relais média, invite le pays à découvrir une image plus positive du territoire pour encourager les efforts de recrutement des entreprises. La mairie forme également un bataillon d'« ambassadeurs M » : début juillet, cette nouvelle armée de scientifiques, entrepreneurs, artisans et artistes recevra officiellement la mission de « vendre le territoire qu'ils aiment ». Une façon de revisiter le marketing territorial. ■

## Centres commerciaux : la ville renforce son pouvoir d'attraction

Après Les Terrasses du Port, plus de 150.000 m<sup>2</sup> seront encore inaugurés d'ici à 2016.

Avec la régularité d'un métro-nome, les nouvelles Terrasses du Port ont accueilli 1 million de visiteurs chaque mois depuis leur inauguration, il y a tout juste un an. De quoi faire mentir les Cassandre qui prédisaient à ce projet de 466 millions d'euros un démarrage poussif. « Non seulement ce centre commercial répond à la demande, mais il offre à Marseille un nouveau lieu d'attraction avec sa terrasse promenade et son roof aménagé pour faire la fête », jubile sa directrice, Sandra Chalinnet-Meranda.

Qu'en sera-t-il des autres programmes ? Les Voûtes de la Major, Bleu Capelette, Les Docks, la rue de la République, les allées du Stade Vélodrome... Au total, depuis 2009, la commission départementale d'aménagement commercial a accordé pas moins de 153.000 mètres carrés de permis à la cité phocéenne. Or, depuis une quinzaine d'années, la croissance des surfaces marchandes suit partout une courbe plus rapide que celle du pouvoir d'achat, alimentant les craintes d'une bulle spéculative et d'une asphyxie commerciale.

A Marseille, où les prix avantageux du mètre carré ont attiré nombre de promoteurs, la tension est encore plus vive. La précédente majorité à la tête de

l'agglomération pointait déjà le risque d'une saturation. Dans son document d'aménagement commercial, elle posait comme hypothèse que la demande pourrait s'accroître tout au plus de 8 %, ce qui constituait un seuil insuffisant pour éviter « une cannibalisation généralisée ». Au mieux, estimaient les fonctionnaires territoriaux, « le potentiel de développement commercial sera consommé pour au moins une décennie ».

## Une offre renouvelée

Tant mieux, rétorquent les promoteurs. Avec le renouvellement de son offre commerciale, Marseille renforce son pouvoir d'attraction. Avant 2000, la municipalité pensait favoriser le commerce de proximité en interdisant l'implantation de centres commerciaux en ville. Mais des zones commerciales géantes se sont développées en périphérie, constituant un manque à gagner de 1 milliard d'euros, le cinquième des achats annuels des Marseillais. Une étude estimait alors à 200.000 mètres carrés le déficit de surfaces commerciales, soit peu ou prou ce qui est prévu d'ici à 2016.

Les nouveaux planchers seront très différents de ceux qui existent. Au rez-de-chaussée des Docks, où travaillent plus de 3.000 personnes, Constructa va, par exemple, installer une conciergerie, une crèche et même un marché bio. Les Terrasses du Port misent sur le luxe, les Voûtes sur les concept stores, le Nouveau Stade Vélodrome sur une boutique géante de l'OM... Ces dix dernières années, 13.000 emplois ont été créés dans le commerce, la vocation originelle du premier port marchand de l'Antiquité. Avec ce renouvellement commercial, Marseille espère faire encore deux fois mieux. — P.M.

## 1

### MILLIARD D'EUROS

Le manque à gagner que représentent les zones commerciales géantes de la périphérie pour le commerce marseillais.

## Smartseille, le village urbain connecté

La future écocité phocéenne, économe en énergie grâce à la thalassothermie, sera un quartier intelligent organisé autour des usages collectifs.

Energie verte et connexion numérique à tous les étages. Malgré sa promesse low cost, l'îlot pionnier de la future écocité phocéenne Smartseille ne sacrifiera pas le confort. « Au contraire, explique Emmanuel Ropert, chef de projet innovation chez Eiffage, qui en assure la construction, nous concrétisons ici de multiples solutions innovantes issues des travaux de recherche de Phosphore, notre laboratoire de développement urbain durable. » Sur 58.000 mètres carrés d'habitation et de surfaces tertiaires, ce 112<sup>e</sup> quartier de la ville, dont la livraison s'échelonne entre 2016 et 2018, rationalisera tout ce qui peut l'être.

### Label « bâtiments durables méditerranéens »

A commencer par l'énergie. « Les occupants de Smartseille économiseront jusqu'à 30 % sur leur facture », promettent les promoteurs. Reliés à une boucle de transfert selon le principe de solidarité énergétique, bureaux et logements échangeront leurs calories en fonction des heures d'occupation. Une boucle à eau de mer soufflera le chaud et le froid dans les habitats à partir de l'énergie calorifique récupérée dans les profondeurs marines. « Ce dispositif puisera de l'eau à température égale toute l'année pour alimenter



L'architecture des bâtiments sera adaptée au climat méditerranéen. Photo Eiffage Immobilier Méditerranée/Golem

des échangeurs thermiques permettant de puiser des calories quand il fait froid l'hiver ou d'en rejeter pendant la saison chaude », résume Patrick Berardi, directeur de Thassalia, la filiale d'Engie et de Cofely qui construit – pour 35 millions d'euros – cette installation de thalassothermie dans le port de Marseille.

Energétiquement solidaires, bureaux et logements échangeront leurs calories en fonction des heures d'occupation.

La plupart des bâtiments seront labellisés « bâtiments durables méditerranéens » avec une architecture adaptée au climat : double exposition, appartements traversants, brise-soleil pour favoriser le rafraîchissement naturel... L'ensemble du site sera également climatisé par un couvert végétal très présent.

### E-conciergerie

Dans les logements, Orange délivrera le très haut débit en fibre optique et installera un réseau interne de services (wi-fi, vidéosurveillance, contrôle d'accès à l'échelle du quartier, gestion domotique...). « Depuis son smartphone, on pourra réserver une place de parking, commander un véhicule électrique, participer à un réseau d'échanges de services entre voisins ou gérer la sécurité et les équipements de son appartement », explique le délégué régional de l'opérateur, Fabien Finucci.

Une e-conciergerie complètera le dispositif. Associée à une salle physique, elle proposera aux habitants des services à la carte comme la livraison et le stockage des courses, le pressing, le petit dépannage, la garde d'enfants, le soutien scolaire ou la mise à disposition d'espaces de co working. « Ce quartier intelligent veut faire son lit des usages collectifs », insiste Emmanuel Ropert. Au programme : parkings partagés entre bureaux et logements, potager communautaire et pièces nomades pour accueillir un ami de passage. Près d'un millier d'habitants pourront tester ces nouveaux usages de la ville. — P.M.

## « Marseille », la série événement de Netflix

Le thriller politique sera tourné pour Netflix cet automne. La diffusion de cette première saison est prévue en 2016.

Argent, pouvoir, corruption et intrigues... Les producteurs de la série « Marseille », thriller politique qui sera tourné pour Netflix cet été, ne pouvaient pas mieux choisir le lieu de son tournage. Auréolé du « romantisme mafieux » de son passé de gangster, qui a déjà inspiré quelques chefs-d'œuvre (« Borsalino », « Le Cercle rouge », « A bout de souffle », « French Connection »...), la ville de tous les excès sait que son nom va crédibiliser un scénario qui promet des rebondissements sulfureux. « C'est un des projets télévisuels les plus excitants de ces dernières années », explique le scénariste, Dan Franck.

Pour cet « House of Cards » made in France, l'auteur a eu carte blanche pour porter la transgression à son summum de l'universalité. La série met en scène un combat sans merci entre le maire de la ville vissé à son fauteuil depuis plusieurs mandats et l'homme qu'il a d'abord choisi pour lui succéder, un jeune loup vorace animé par la soif de vengeance après son éviction. Sur ce ring en huit épisodes, sur fond d'élections municipales, toutes les forces officielles et obscures de la ville vont s'affronter, choisir leur



Gérard Depardieu incarnera Jean-Claude Gaudin, maire de Marseille, dans la nouvelle série.

Photo Valéry Hache/AFP

camp, protéger leurs intérêts et manoeuvrer pour leur poulaïn.

La diffusion de cette première saison aux accents chantants est prévue en 2016. Netflix vise 50 millions d'abonnés dans 40 pays. Du jamais-vu pour un showrunner français. « Marseille est une ville d'une richesse et d'une densité incroyables, défend le scénariste. Le port, ce lieu d'échanges, d'immigration et de départs, y tiendra un rôle à part entière comme déclencheur de l'intrigue. » — P.M.

**COMPÉTITIVITÉ //** Avec une hausse de 8 % du trafic de marchandises conteneurisées au premier trimestre de cette année, Marseille retrouve son aura des années 1960... et vise 1,5 million de conteneurs échangés à l'horizon 2018.

# Les patrons phocéens regardent l'Afrique comme une nouvelle terre de croissance

Paul Molga  
— Correspondant à Marseille

C'est un baromètre du dynamisme économique qui trompe rarement : les trois premiers mois de l'année, le trafic conteneurisé de marchandises a bondi de 8 % sur le port de Marseille, et a atteint un record historique en mars, avec une poussée de 15 %. Annoncé dans quelques jours, le bilan du deuxième trimestre devrait suivre la même courbe. « *La Méditerranée renaît* », observe Stéphane Courquin, directeur des lignes Asie-Méditerranée de CMA CGM. L'armateur dessert 68 ports et 34 pays dans ce bassin où escale le tiers de sa flotte. Tous ses volumes transportés y sont en hausse : +4 % pour l'Algérie, +6 % pour la Tunisie, +9 % pour le Maroc, et les prévisions anticipées pour cette année tablent sur une croissance identique des volumes d'échanges avec l'Europe, tant à l'exportation qu'à l'importation. A l'automne, le numéro trois du transport maritime par conteneurs a signé préventivement un accord avec China Shipping Container Lines et United Arab Shipping Company pour renforcer son offre de services sur quatre routes phares, dont l'axe Asie-Méditerranée. Le marseillais y est leader avec dans deux hubs en croissance, Med Tanger et Malte.

« *La reprise des échanges anticipe cette région comme un grand marché de 200 millions de consommateurs. Après des années de tétanie, les entreprises marseillaises réinvestissent ces territoires* », observe Khalil Laabidi, nommé à la présidence de la plateforme de coopération pour le développement économique en Méditerranée, Anima. Les exemples de ces « signaux faibles » qui anticipent la reprise des échanges Nord-Sud ne manquent pas. Il y a quelques semaines, après quinze ans de préférence pour les quais d'Anvers et de Dunkerque jugés plus fiables, le grossiste en fruits Canavese a décidé de rapatrier à Marseille la réception de 2.000 conteneurs annuels de fruits exotiques destinés à ses trois mûris-

series sudistes. Le transfert était jusque-là opéré par camion réfrigéré, pour un surcoût de 1.000 euros. Désormais, chaque mardi, le porte-conteneur « AHS St Georg », affrété par CMA CGM, assure la liaison entre l'Afrique de l'Ouest et le port méditerranéen via Tanger, connectant au passage un des chaînons manquants de l'armateur.

**Hausse de 70 % du trafic**  
Marseille avait perdu ce trafic, qui fit sa fortune dans les années 1960. La privatisation de la manutention et la création par le troisième transporteur mondial du Terminal Med Europe, doté d'un kilomètre de quais et d'un accès direct à l'autoroute, a peu à peu modifié la donne. L'an dernier, le port de Marseille-Fos a traité 547.000 tonnes de fruits et légumes, en hausse de 6,5 % par rapport à 2013, dont 40 % ont profité aux bassins de Marseille intramuros. « *Ce retour historique du trafic de bananes est l'occasion d'attirer d'autres productions de la filière* », se réjouit le patron du terminal, Sébastien Latz.

Une étude prospective, réalisée par l'Ecole des mines sur l'avenir du trafic de conteneurs, lui donne raison. Il projette la Méditerranée comme le principal moteur de développement du port de Marseille-Fos avec une augmentation prévisible de 70 % du trafic entre les deux rives, au détriment de l'Asie (-12 %). A ce jour, les échanges intraméditerranéens, réalisés par 39 opérateurs, représentent 9,5 millions de conteneurs. Marseille en vise 1,5 million en 2018, avec une croissance de 7 % par an.

Le négoce portuaire n'est pas l'unique bénéficiaire de cette embellie. « *Les TPE-PME de l'e-commerce provençal partent à la conquête du monde* », assure François Bourgoïn, directeur des vendeurs professionnels de Bay France. Dans son dernier index sur la densité numérique des cybermarchands tricolores, la plate-forme a classé les entreprises marseillaises en pole position des plus actives sur la Toile. Une façon de revisiter la pratique historique du négoce. ■

## Les entrepreneurs, chevaliers blancs de l'économie régionale

**Plusieurs patrons investissent leurs économies dans ces nouveaux fonds montés pour défendre les entreprises régionales.**

Ils se définissent comme investisseurs militants. Pierre Grand-Dufay, Jérôme Borie, Franck Paoli et les dizaines de patrons qu'ils ont embarqués dans leurs fonds valident à Marseille ce que l'Afic, l'Association française des investisseurs en capital-risque, a malicieusement baptisé de « *chauvinisme financier* ». « *Pour bien investir, il faut bien connaître* », justifie Pierre Grand-Dufay. Ce « serial entrepreneur » (Major Sécurité, BestofCity, Chaud Devant...) a créé en 2012 le premier « fonds des territoires » pour « *donner l'impulsion nécessaire aux entreprises de devenir des champions sur la scène internationale* ».

Son leitmotiv : « *Think global, act local* ». En deux ans, ce précepte a validé un modèle original : doté initialement de 13 millions d'euros de capital, Tertium aura finalement investi à la fin de l'année quelque 20 millions d'euros dans une dizaine de projets de développe-

ment, de croissance externe ou d'opération de transmission comme Bio & Co, Ampéris Energie, Maisons du Midi ou Maten. Sélectionnées drastiquement, les entreprises retenues ont un point commun : elles sont toutes situées à moins de deux heures de route de Marseille, « *la bonne distance pour conserver un lien efficace* ».

**Beaucoup de candidats**  
Avec un rendement de 14 % et l'arrivée de nouveaux investisseurs comme l'AG2R aux côtés de tuteurs de renom (Rodolphe Saadé-CMA CGM, Richard Caillat-HighCo, Didier Parakian-Parakian, Elisabeth Coquet-Reinier-Onet, Marc Schillaci-Oxatis, Bruno Richardson-Richardson), Tertium vise maintenant une seconde phase. Tertium 2 a pour objectif un capital de 40 millions d'euros avec des investisseurs institutionnels, dont probablement la BPI. Malgré des critères exigeants – une capacité bénéficiaire avérée, un chiffre d'affaires de plus de 5 millions d'euros et un management éprouvé –, les candidats ne manquent pas. En deux ans, son comité d'investissement a reçu 180 dossiers.



L'armateur CMA CGM, numéro 3 du transport par conteneur, dessert 68 ports et 34 pays à partir du port de Marseille, où fait escale le tiers de sa flotte. Photo Ian Hanning/REA

## CMA CGM fait passer le transport de conteneurs maritime à l'ère digitale

**La compagnie marseillaise investit massivement dans l'informatisation de ses métiers pour suivre la globalisation de la demande de ses clients.**

Consulter les horaires des navires, rechercher une route maritime, suivre son chargement... L'application proposée depuis quelques semaines par le troisième armateur mondial de transport de marchandises conteneurisées dans l'ère numérique. « *Nous entrons dans une phase de migration digitale qui va placer les données en tant que pivot de notre business* », explique Elie Zeenny, responsable de l'informatique du groupe.

Le top départ de cette nouvelle course a été lancé avec la signature en octobre d'un contrat de plusieurs dizaines de millions d'euros avec l'éditeur de logiciels de gestion SAP. L'objectif de cet accord historique : concevoir le premier logiciel métier adapté au transport maritime. « *C'est un vaste programme de transformation sur cinq ans. Il engage nos équipes – plus de 500 ingénieurs informatiques – dans un codéveloppement afin de bâtir un standard informatique intégrant toutes les problématiques liées à l'activité de transporteur* », détaille Elie Zeenny, les données financières, mais aussi

l'optimisation du chargement des conteneurs, leur gestion tout au long de la chaîne logistique, le calcul dynamique de prix en fonction des conditions de marché et du taux de remplissage des navires. » Plus de 3,3 millions de commandes annuelles et près de 11 millions de mouvements opérés par 430 navires du groupe en circulation sont directement concernés.

### Tracer la chaîne du froid

Mais cela n'est pas tout : le groupe est également présent au sein d'une start-up prometteuse du nom de Traxens, qui a mis au point un boîtier électronique intégrant plusieurs capteurs capables de fournir des informations de géolocalisation, de température, de choc et même de gaz. « *Ce dispositif équipe les boîtes de l'intelligence nécessaire pour améliorer la productivité et la sécurité logistique* », résume son fondateur, Michel Fallah. Avec ces données, les armateurs vont, par exemple, pouvoir prouver que les scellés n'ont pas été violés sur le trajet et accélérer le dédouanement des marchandises. Ils pourront également démontrer qu'elles n'ont pas subi de coup ou que, au contraire, c'est pendant le transport en camion et non pas sur leur bateau que s'est produit un incident.

Le sujet est à ce point stratégique pour CMA CGM qu'il vient de participer au tour de table organisé par la start-up, donnant ainsi toutes les chances à son innovation de devenir un standard du transport maritime. Le groupe va notamment équiper ses conteneurs réfrigérés pour offrir à ses clients une traçabilité complète de la chaîne de froid. « *Malgré des centaines de millions de dollars engloutis chaque année dans les systèmes d'information logistique, 40 % des cargaisons maritimes arrivent encore en retard. Avec cette solution, nous voulons devenir le hub de l'écosystème du fret pour les 35 millions de conteneurs qui circulent sur les mers du globe* », résume Michel Fallah. — P.M.

**« Un dispositif va équiper les boîtes de l'intelligence nécessaire pour améliorer la productivité et la sécurité logistique. »**

ÉLIE ZEENNY  
Responsable de l'informatique de CMA CGM

Communiqué

## Provence Promotion associe Provence et attractivité

**Notre territoire gagne en visibilité pour les investisseurs : la Provence attire toujours plus d'entreprises étrangères, toutes en recherche de croissance, de diversification, d'ouverture au monde et d'un environnement propice au bien-être de leurs collaborateurs.**

En 2014, le département des Bouches-du-Rhône démontre à nouveau que c'est un territoire attractif pour les entreprises qui souhaitent se développer. Provence Promotion, l'agence de développement économique des Bouches-du-Rhône a accompagné

63 projets générant 1261 emplois et pérennisant 858 emplois. Dans ces résultats la part de l'international est en augmentation, les entreprises étrangères représentent 53 % des investissements et 57 % des emplois. Les USA, avec notamment INTEL et l'Allemagne, avec des ETI familiales, restent les premiers investisseurs sur le territoire. A noter la forte progression des investissements japonais avec TOYOKO INN, UNIQLO et TAJIMA. Parmi les entreprises qui ont choisi en 2014 le territoire, on retrouve aussi TERLAT INDUSTRIE, MGP ASQUINI, GCA, TRANSCO-MA, K-PLAN...

Ces nouveaux entrepreneurs sont aujourd'hui les porte-parole d'un territoire capable d'associer Provence et investissement, la présence des nouveaux quar-

tiers, le développement de l'offre hôtelière, les nouveaux grands projets structurants sont des signaux de croissance perçus par les entreprises. Le département se caractérise aussi par la diversité des filières, ce qui permet aux entreprises de se développer sur d'autres marchés et de répondre à la demande « d'open innovation ». L'ouverture au monde du territoire est un moteur pour le développement sur des marchés multinationaux et enfin le bien-être des collaborateurs un critère moderne de localisation d'un nouvel établissement.

« *Entrepreneurs, créateurs, représentants : dites-nous quel est votre scénario d'implantation et nous vous dessinerons le champ des possibles !* »

[www.investinprovence.com](http://www.investinprovence.com)

# Les nouveaux carrefours des



## 1 La Bo[a]te

35, rue de la Paix-Marcel-Paul, 13001  
laboate.com

Lancé par une ex-cadre d'Orangina, le premier espace de co-working créé en 2007 à deux pas des quais du Vieux-Port propose un espace de 200 m<sup>2</sup> avec salles de réunion, café vintage, espaces cosy, open space et outils partagés (station vidéo, visioconférence...) pour 15 co-workers résidents. L'organisme soutient aussi plusieurs projets autour de l'édition numérique, l'Internet solidaire et les modèles collaboratifs émergents.

**GRAND ANGLE** // La créativité phocéenne s'exprime aussi à travers les façons de travailler. Espaces de co-working, accélérateurs, lieux surprenants de colloques et séminaires fleurissent. Un laboratoire du business inédit.



## 2 La Ruche Marseille

28, boulevard National, 13001  
La-ruche-marseille.org

Depuis juin 2013, cet espace collectif de travail et de création accueille des entrepreneurs collaboratifs. Le lieu, équipé de postes de travail connectés, de services communs (achats groupés...), et d'espaces collectifs (salle de réunion ou de formation, bibliothèque, cuisine et même un bout de trottoir végétalisé...), « favorise les synergies et les échanges de compétences entre professionnels engagés ». Il propose également une crèche pour les enfants jusqu'à quatre ans.



## 3 Cosens

2A, rue de Rome, 13001  
cosens.fr

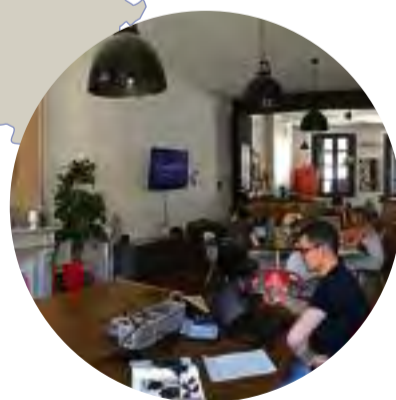
A la fois couveuse, centre de formation et espace de co-working, ce lieu, créé en 1998, propose un écosystème pour les chefs d'entreprise en herbe. La location intègre un espace de bureau, des services associés, un audit de l'entreprise, un coaching individuel, des formations, des ateliers thématiques, des rencontres d'experts, ainsi qu'un programme d'événements et une communauté d'entrepreneurs.



## 4 LFO (Laboratoire de Fabrication Ouvert)

41, rue Jobin, 13003  
reso-nance.org/lfo

Situé à la Friche de la Belle de Mai, cet espace est équipé de machines et de matériels de prototypage. L'objectif de ce Fab Lab est de rassembler une communauté d'ingénieurs, d'artisans, d'artistes ou de simples curieux autour de l'open source et des méthodes de travail collaboratif.



## 5 Group'Union

55, rue Paradis, 13006  
groupunion.fr

A dix minutes à pied du Vieux-Port, cet espace de 150 m<sup>2</sup> accueille des travailleurs indépendants et des télé-travailleurs autour de grandes tables en bois et d'une décoration rétro. Il veut encourager les échanges et briser l'isolement du « home office » autour d'événements, de formations, et de sessions de « speed meeting ».



## 6 The Carrosserie

7, cours Gouffé, 13006  
thecarrosserie.com

Un ancien atelier automobile de 230 m<sup>2</sup> près de la place Castellane sert d'accueil pour près de 35 co-workers inscrits au jour, à la semaine, au mois ou comme résidents permanents. La prestation comprend un bureau connecté, une salle de réunion, un casier, un espace détente et un coin cafétéria. Le site accueille aussi des événements.

Technopole  
Château-Gomb  
Netan  
netange  
Hôtel Technologi  
Marseille Innova  
Marseille-innov  
Techno  
Incubateur Impu  
incubateur-impuls

« C  
Séminaire

Me  
Médite

Un deux-mats pour sémi

pal

### Les Terrasses de Monte-Cristo

Un lieu de réception exceptionnel au pied du château d'If pour des cocktails jusqu'à 250 personnes  
lesterrassesdemontecristo.com

### L'île Degaby

Un fortin du XVII<sup>e</sup> p  
et cocktails jusqu'à  
evenementiel-ile-

# dirigeants d'entreprise



**7 Le Bureau**  
73, rue Sylvabelle, 13006  
lebureau-coworking.com

Cet open space propose 8 postes de travail connectés pour free lance et une salle de réunion dans un décor intimiste, design et lumineux.



**8 Le Spot Multiburo**  
565, avenue du Prado, 13008  
lespotmultiburo.com

Ici, on peut louer à l'heure des bureaux à partir de 10 m<sup>2</sup> dans un espace de standing de 1.500 m<sup>2</sup> à deux pas des plages. Le site est membre d'un groupe présent dans 24 autres lieux en France et en Belgique.



**9 Les Potentielles**  
128/130, boulevard de la Libération, 13004  
potentielles.fr

C'est le premier espace de co-working pensé au féminin pour « recevoir, travailler, vendre, se développer, échanger, se faire connaître ». On peut louer le lieu pour y installer une exposition ou un point de vente éphémère.

**GRAND TÉMOIN // DIDIER RAOULT** DIRECTEUR DE L'UNITÉ DE RECHERCHE DES MALADIES INFECTIEUSES ET TROPICALES ÉMERGENTES

- Le futur infectiopôle, outil unique en Europe, sera en première ligne dans la lutte contre les maladies infectieuses.
- Implanté au cœur du CHU de la Timone, il permettra de valoriser les atouts et le dynamisme des laboratoires marseillais.

Propos recueillis par  
Paul Molga

**Faut-il s'attendre à plus d'épidémies ?**  
L'évolution des risques infectieux est liée au déséquilibre croissant des écosystèmes. Dans nos sociétés modernes où tout bouge, les menaces gonflent à chaque instant. L'installation d'un dispositif de climatisation, le tracé d'une nouvelle route, la création d'une ligne maritime suffisent à introduire de nouvelles contagions. Nos propres corps sont des écosystèmes soumis à des remaniements permanents. Ils contiennent dix fois plus de bactéries et cent fois plus de virus que de cellules humaines. La plupart du temps, les choses s'équilibrent. Quand cela n'est pas le cas, la globalisation offre alors des opportunités jamais vues pour les virus de mutualiser leur efficacité. Avec près de 1 milliard de voyageurs, les risques épidémiques s'accroissent.

**L'état de nos connaissances permet-il de contrôler efficacement ces risques ?**

Le catalogue connu des virus et bactéries comprenait quelques milliers d'espèces dans les années 1980. Nous en décrivons maintenant plus de 500 chaque année. Et, malgré cela, les risques sont de plus en plus imprévisibles. L'extraordinaire flambée du chikungunya est le parfait exemple d'adaptation des maladies virales au village global : l'association d'un virus africain et d'un moustique asiatique pour contaminer les îles de l'océan Indien et l'Inde, en impliquant l'homme comme réservoir et vecteur, alors qu'il n'était jusqu'alors qu'une impasse.

**La promiscuité démographique urbaine joue-t-elle en notre défaveur ?**

Les virus ARN (sida, SRAS, arbovirus, Ebola, grippe...) utilisent les mégapoles comme cobayes pour tester l'efficacité de leurs mutations : le chikungunya en produit une toutes les 1.000 réplifications, ce qui rend son mécanisme d'adaptation particulièrement redoutable, compte tenu du niveau élevé de la charge virale, 1 milliard de copies par millilitre de sang. La globalisation de cette maladie est juste une question de temps et de nombreuses autres sont candidates. Les maladies infectieuses et tropicales sont déjà la première cause de mortalité dans le monde avec 17 millions de victimes chaque année.

**Nos moyens de lutte sont-ils adaptés ?**

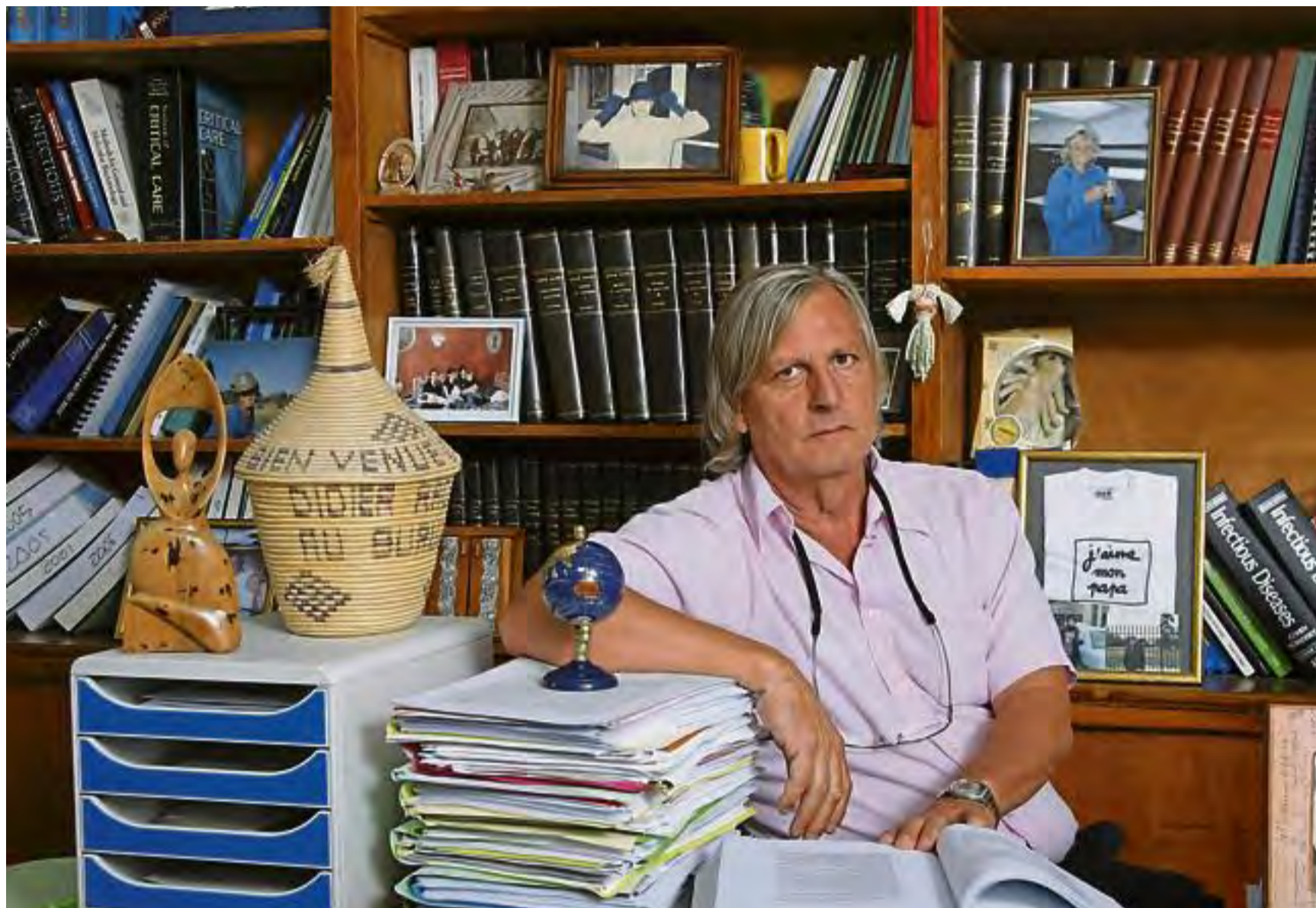
La société a du mal à suivre et à s'adapter à la rapidité des découvertes scientifiques. Depuis une quarantaine d'années, la loi oblige le personnel hospitalier à se vacciner contre le tétanos et la polio mais pas contre la rougeole, qui a pourtant fait une réapparition incontrôlée, causant une dizaine de morts en France, c'est-à-dire plus que les sept épidémies (vache folle, SARS, Ebola, grippe aviaire...) qui ont fait les premières pages des journaux depuis vingt-cinq ans.

« La globalisation offre des opportunités jamais vues pour les virus de mutualiser leur efficacité. »

« Notre centre sera un fort Vauban capable d'identifier les signaux précurseurs de grandes épidémies. »

**L'arrivée d'Ebola dans nos sociétés modernes a-t-il changé notre perception ?**

Cet épisode a montré que le personnel de soins n'était pas prêt à traiter les patients contagieux. Notre capacité de gestion des maladies infectieuses est très insuffisante. Lutter contre ces épidémies est un acte de guerre qui nécessite la mise en place de stratégies d'observation et de diagnostic rapide pour permettre de prendre des décisions dans l'instant. Lors de la flambée de rougeole, en 2011, le gouvernement a été incapable de mettre en place un plan permettant en particulier de gérer la transmission intrahospitalière. Il aurait fallu arrêter un plan pour vérifier ceux parmi le personnel de soins qui avaient des anticorps et vacciner ceux qui n'en avaient pas. On voit cette espèce de discordance entre des choses qui ont une résonance médiatique qui entraîne des surréactions et celles qui n'en ont pas et entraînent l'absence totale de réaction.



Didier Raoult pilotera un vaste ensemble rassemblant des compétences de diagnostic, de recherche, d'enseignement et de formation. Photo Ian Hanning / RÉA

## « Nous créons ce que devait être l'Institut Pasteur il y a cinquante ans »

**Il manque une sorte de think tank santé pour prendre le recul nécessaire ?**

Ce sera précisément l'un des rôles de l'infectiopôle. Sur 25.000 mètres carrés, ce bâtiment qui est construit au cœur du CHU de la Timone va réunir des compétences de diagnostic, de recherche, d'enseignement et de formation autour de l'Institut hospitalo-universitaire (IHU) en maladies infectieuses. Cet ensemble, pour lequel l'Etat et les collectivités auront dépensé 130 millions d'euros, occupera 700 salariés qui seront en mesure de gérer des crises épidémiques sévères nécessitant d'accueillir plusieurs dizaines de malades dans des conditions d'isolement drastiques. Avec cet infectiopôle, le pays disposera d'un outil unique en Europe pour déployer dans cette filière une stratégie audacieuse de recherche et de formation.

**Quelles seront ses missions ?**

Parmi les principales figure une fonction d'alerte primordiale. Notre laboratoire surveille déjà 80 % des microbes isolés par les acteurs de la santé dans la région Paca, soit près de 100.000 bactéries par an. On peut donc opérer des comparaisons intéressantes. Par exemple que la résistance aux traitements du staphylocoque doré est passée de 40 % il y a quinze ans à 7 % aujourd'hui. Ou que certains groupes bactériens émergent comme *Caspiella klebsiella*, dont l'espèce type est impliquée dans les cas de pneumonies nosocomiales. Partant de ce recueil de données, nous avons développé un programme unique de détection des événements anormaux, avec des plates-formes d'observation en Afrique et au Maghreb. Il y aura d'autres épidémies majeures, mais il est impossible de prévoir ce que sera leur nature. Notre centre va réunir des praticiens, des malades, de la recherche de très haut niveau, des spécialistes de l'épidémiologie, des anthropologues et des chercheurs en sciences humaines pour faire fonctionner un fort Vauban des maladies infectieuses qui sera capable d'identifier les signaux précurseurs de gran-

des épidémies. On aura ainsi les moyens objectifs d'engager des stratégies de lutte sur leur foyer d'origine. Je ne crois pas au principe de précaution, mais au principe de vigilance. Il faut être toujours l'arme à la main.

**Ce centre sera en quelque sorte l'avant-poste d'une future ligne Maginot de prévention des maladies infectieuses ?**

Nous créons ce que devait être l'Institut Pasteur il y a cinquante ans : un centre où se croise l'étude des maladies liées aux voyages, le traitement des infections chroniques, le suivi de pathogènes émergents, la détection des foyers de prolifération animaux, la définition de politiques de prévention des risques, de protocoles de prise en charge des maladies infectieuses et les outils de transfert et de formation associés.

**Vous-même consultez-vous encore ?**

C'est essentiel à l'exploration : l'hôpital concentre les cas, le diagnostic permet de les observer, la science fondamentale perce les mystères.

**Le centre de gravité de la recherche sur les maladies infectieuses va donc se déplacer à Marseille ?**

C'est déjà le cas. Presque 20 % des bactéries connues de la science ont été découvertes dans les laboratoires marseillais et, ces dernières années, quatre nouvelles familles de virus y ont été isolées. La lutte contre la contagion est une affaire historique à Marseille. Peste, choléra, fièvre jaune, variole, tuberculose... ont régulièrement fauché la ville. Son passé portuaire transparent aux épidémies du Sud a façonné des compétences inégalées. La ville produit ainsi le tiers des publications scientifiques françaises en infectiologie et se place dans le Top 5 des pôles de compétences mondiaux après Londres et plusieurs centres hospitaliers américains. Ses laboratoires font également le plein de jeunes doctorants, qui témoignent du dynamisme de leur attractivité. Celui des

rickettsies [variété de bactéries parasites, NDLR] compte par exemple 413 personnes, dont 112 sont des étrangers, et ses publications augmentent de 10 % par an.

L'autre atout de la ville est sa position géostratégique aux portes de la Méditerranée. Le service de santé des armées, qui y disposait de son Institut de médecine tropicale, va revenir pour cette raison dans notre dispositif. L'Institut de recherche pour le développement, qui mène ses travaux dans les pays du Sud, y a son siège, et l'IHU a établi des relations avec deux réseaux qui comptent en Afrique : Remedier (Recherche méditerranéenne dans les infections émergentes et réémergentes) et Girafe (Groupement international de recherche en Afrique sur l'émergence), qui appuient les transferts de technologies anti-infectieuses issues de la recherche française. Il est temps de transformer ce savoir en business. Avec la création de l'IHU, nous avons mis les bouchées doubles pour valoriser les travaux de nos équipes : 24 brevets avaient été déposés depuis 1994 ; autant ont été enregistrés ces deux dernières années.

**Cette puissance ne transparait pourtant pas sur la scène internationale !**

La France est un des pays au monde qui met le plus de moyens sur les maladies infectieuses tropicales, mais d'une manière absolument illisible, c'est vrai. Elle s'est laissé piéger dans un système où 95 % de ses financements sont distribués par des organismes internationaux sans qu'elle puisse en contrôler la destination. Il n'y a pas suffisamment d'accords bilatéraux entre notre pays et la francophonie. Dans dix ans, avec la démographie actuelle, le français sera la troisième langue la plus parlée au monde. Il faut donc dès à présent travailler avec les gens avec qui on a des rapports et des objectifs naturels : les pays du Maghreb, l'Afrique subsaharienne... Le sens naturel des flux migratoires avec la francophonie nous oblige à nous préoccuper de ces routes. ■

**Une figure emblématique de la recherche marseillaise**

- Agé de soixante-trois ans, Didier Raoult est le **7<sup>e</sup> microbiologiste** le plus cité dans le monde.
- En 1982, il découvre un moyen de cultiver les **rickettsies**, un genre de bactéries parasites véhiculées par les hématophages (tiques, poux...) et crée son laboratoire à Marseille deux ans plus tard.
- Il prend la direction de l'unité de recherche en maladies infectieuses et tropicales émergentes en 2008 et produit des **dizaines de découvertes majeures** (virophages, nouvelles bactéries pathogènes, vecteurs de transmission...).
- Il a reçu en 2010 le **grand prix Inserm** pour l'ensemble de sa carrière.
- Il publie sous le titre « **Votre santé, tous les mensonges qu'on vous raconte** » (éditions Michel Lafon), un brûlot qui bat en brèche un bon nombre de vérités établies véhiculées par la majorité du corps médical, parmi lesquelles l'inutilité des antibiotiques pour soigner une grippe ou la nocivité du soleil.



# 3 L'ÉCONOMIE

- 1 Trophos, une belle histoire à 700 millions d'euros**  
La Provence – 29.01.2015
- 2 Les champions de la French Tech**  
Challenges – 05.02.2015
- 3 Visa pour une place au soleil**  
Challenges – 05.02.2015
- 4 Oubliée pendant dix ans, la forme 10 renaîtra cet été**  
La Provence – 11.02.2015
- 5 Avec l'Euro 2016 de football Proman va droit au but**  
La Provence – 24.03.2015
- 6 Les bananes sont de retour sur le port de Marseille**  
La Provence – 24.03.2015
- 7 Filière mode. Marseille taillée pour le succès**  
Méridien Mag – Mars-avril 2015
- 8 Le leader du data center Interxion arrive à Marseille**  
La Provence – 15.04.2015
- 9 Airbus Helicopters sur la voie d'un contrat historique**  
La Provence – 22.04.2015
- 10 1 milliard d'euros pour lutter contre le cancer**  
La Provence – 25.04.2015
- 11 De Cuba aux USA, Pernod Ricard sur la route du rhum**  
La Provence – 11.05.2015

# Trophos, une belle histoire à 700 millions d'euros

La start-up marseillaise de biotechnologie vient d'être rachetée par un groupe suisse

C'est l'histoire d'une petite entreprise locale créée en 1999, qui s'est plusieurs fois retrouvée "au bord du gouffre", mais qui, refusant la fatalité, s'est suffisamment battue pour devenir il y a quelques jours le "gros coup" financier de la région. C'est l'histoire de Trophos, une boîte de "biotech" de Luminy, à Marseille, que la société helvétique Roche vient de racheter pour... 700 millions d'euros. Aujourd'hui à la tête du directoire de Trophos, Christine Placet nous raconte le comment et le pourquoi de cette aventure à la frontière des sciences et de la finance.

## Maladies orphelines

"Au début, c'est la rencontre de deux entrepreneurs, Antoine Beret et Michel Delaage, qui avaient fondé puis vendu Immunotech, avec trois chercheurs du campus de Luminy, le Britannique Chris Henderson, spécialiste mondial des moto neurones, Olivier Pourquoié et Jean-Louis Kraus." Dans le viseur des chercheurs, deux maladies orphelines, la SMA ("spinal muscular atrophy", ou amyotrophie spinale) et la SLA (sclérose latérale amyotrophique). Trophos tirant son nom de "trophique", c'est-à-dire tout ce qui a rapport avec la nutrition (ou privation de nutrition) des tissus. "En 2002, les chercheurs de Trophos mettent au point une nouvelle technologie de screening des molécules, ou de criblage, et un appareil dont Trophos dépose le brevet, le Plate Runner. Grâce à cet appareil, ils mettent à jour la molécule qui est devenue notre "star", olesoxime."

À ce moment-là, tous les espoirs sont permis, et toutes les batteries de tests, d'études, de développement et d'essais cliniques démarrent. Mais, "même lorsque l'on a trouvé la molécule, la mise au point d'un médica-



Dans les labos marseillais, il s'en passe des choses... À Trophos, sur le site de Luminy, on a mis au point une molécule qui va aider des milliers d'enfants atteints d'amyotrophie spinale. / PH. CYRIL SOLLIER

ment est un travail très très long et qui demande un important financement", explique Christine Placet. Un travail qui dure des années. En parallèle, Trophos obtient les moyens financiers nécessaires à la poursuite de son travail, grâce à ses actionnaires

Qui se soldera par des départs de personnels, concède Christine Placet. "On a dû alors concentrer nos moyens restants sur deux molécules, TRO40303 et TRO19622."

## Selze années d'effort

Les résultats cette fois arrivent vite: échec pour TRO40303 en décembre 2013 et succès pour TRO19622 (lire encadré ci-dessous) en janvier 2014. Il était temps, car "en février 2014 on n'avait guère plus de quelques semaines de cash devant nous et l'étude SMA n'était pas celle sur laquelle on pouvait miser le plus facilement". Mais c'est bien celle-là qui, finalement, récompense seize ans d'efforts et qui permet à Trophos de passer le cap. Pour acquérir Trophos, la société suisse Roche vient donc de mettre

700 millions d'euros sur la table. Ces 700 millions, qui seront abondés suivant un échelonnement jusqu'à la mise sur le marché de l'olesoxime concernent pour partie (230 millions d'euros) l'achat de la licence d'exploitation du traitement et pour le reste (470 millions) le capital, réparti entre des fonds de capital-risque et l'AFM-Téléthon, dont la vocation est précisément d'aider et soutenir des sociétés de biotech comme Trophos qui travaillent à éliminer les maladies rares. Grâce à cette vente, l'AFM-Téléthon va ainsi pouvoir bénéficier de plus de 270 millions d'euros, l'équivalent de trois années de Téléthon! Un beau "cadeau" de cette petite société marseillaise à la santé publique française et internationale.

Patrick COULOMB

"La mise au point d'un médicament est un travail très très long."

CHRISTINE PLACET

res et un soutien contractuel de l'AFM-Téléthon. Mais, alors que Trophos espérait des résultats positifs, les études et les essais sur la SLA vont se solder par un échec, plongeant la société dans une situation dramatique.

## BIOTECH

La France se place au 3<sup>e</sup> rang européen des biotechnologies, derrière le Royaume-Uni et l'Allemagne, avec 400 entreprises de "biotech" qui emploient environ 6000 personnes dont plus de la moitié en recherche et développement. Sans être leader, Marseille est une des places importantes du secteur, derrière Paris mais au niveau de Lyon, Bordeaux ou Lille.

## SMA, OLESOXIME: UNE MALADIE ET LA MOLÉCULE QUI LA CONTRE

TRO19622, ou olesoxime, est la molécule-vedette de Trophos, celle qui a permis à la société marseillaise d'être valorisée à 700 millions d'euros. Mais quel est donc l'effet de cette olesoxime? Le médicament créé ne permettra pas une guérison au sens propre, mais autorisera les 20 000 personnes atteintes dans le monde de stopper leur dégradation. La SMA, ou amyotrophie spinale, est une maladie orpheline qui touche les enfants essentiellement et que l'on trouve dans 1 naissance sur 6 000. C'est une maladie génétique qui empêche la création d'un gène permettant l'entretien des motoneurons. Elle touche les cellules nerveuses (ou mo-

toneurons) qui stimulent et commandent les muscles volontaires. Les neurones moteurs qui se trouvent dans la moelle épinière ne sont plus en mesure de transmettre des signaux aux muscles, ce qui empêche ces derniers de fonctionner normalement. Les tissus musculaires s'affaiblissent et s'atrophient et le patient se retrouve prisonnier de son corps alors que ses fonctions intellectuelles ne sont pas affectées. "C'est une horreur", estime à juste titre Christine Placet, c'est pourquoi cette découverte revêt une telle importance et ne doit pas être freinée de quelque manière que ce soit dans son développement.

P.C.

# LES CHAMPIONS DE LA FRENCH TECH

*Les neuf métropoles labellisées French Tech gagnent de nouveaux moyens. Grâce à elles, l'écosystème national se renforce. Les Américains, qui saluaient déjà l'innovation française, n'ont encore rien vu.*

**P**our exister, il fallait jouer des coudes, le 29 janvier dernier, dans la grande salle de réception de Bercy. Ce soir-là, Emmanuel Macron, le ministre de l'Économie, et Axelle Lemaire, la secrétaire d'État au Numérique, avaient convié les représentants de la French Tech pour une cérémonie des vœux pleine de ferveur et de complicité.

Quelques semaines plus tôt, tout ce petit monde déboulait au Consumer Electronics Show (CES) de Las Vegas pour y exposer ses dernières inventions high-tech, occultant fréquemment les annonces des géants américains et asiatiques présents. Avec une pointe de fierté, Axelle Lemaire évoque la récente une du grand quotidien populaire américain *USA Today*, consacrée à l'innovation française. Et elle a sûrement dû se pincer en voyant *The Economist*, habituellement adepte du *French bashing*, se faire l'apôtre de cette French Tech – avec ses entrepreneurs, investisseurs ou chercheurs – qui rafraîchit sérieusement l'image de la France numérique.

A la même époque, l'an dernier, les champions français du high-tech

venaient tout juste d'être portés sur les fonts baptismaux de ce même CES. Avec Fleur Pellerin pour marraine. Aujourd'hui, Nicolas Dufourcq, le directeur général de Bpifrance, grand argentier de cette France numérique, n'hésite pas à parler de « *Silicon Valley à la française* ». La consécration américaine est intervenue quelques semaines après la labellisation par le gouvernement de neuf métropoles French Tech, en novembre dernier, souhaitant que partout s'infuse l'« esprit digital ». « *La richesse de la France, ce sont ses territoires* », proclame Axelle Lemaire, qui pousse l'idée d'une « *République numérique* ».

## Des financements adaptés

De Lille à Montpellier, la mutation est rapide et profonde. L'écosystème est en train de changer de taille, et les mentalités évoluent : « *Il y a quatre ou cinq ans, les entrepreneurs rêvaient de monter une boîte à 50 ou 100 millions d'euros. Aujourd'hui, ils ont la culture du milliard* », observe Paul-François Fournier, directeur en charge de l'innovation à Bpifrance. Il reste que l'accès au financement doit à présent se démocratiser partout dans l'Hexagone.

Dossier  
coordonné par  
Gilles Fontaine

avec  
bpi**france**

Le 26 janvier dernier, la banque des start-up a présenté son plan de transformation, Nova, destiné à simplifier les processus et à accompagner les entrepreneurs dans leur parcours. Et pour mieux servir les disciples de la French Tech, elle met en place une gamme de financements supposée servir tous les besoins des entrepreneurs aux différents stades de leur développement. De la bourse de 30 000 euros au prêt innovation, en passant par le prêt d'amorçage ou le système d'avance, tous les détails des offres figurent dans un petit livre jaune, spécialement édité pour l'occasion, qui décrit la nouvelle philosophie de la banque : remettre l'innovation au centre.

Initiée par Fleur Pellerin, déployée par Axelle Lemaire, l'initiative French Tech aura indéniablement permis de mettre de l'huile dans les rouages d'une mécanique souffreteuse. Pour Philippe Collombel, le cofondateur du fonds Partech Ventures, c'est aussi une formidable opération de communication : « *La French Tech est le meilleur remède contre le French bashing* ». A charge pour les neuf métropoles nouvellement labellisées de transformer l'essai.

Retrouvez  
**LES 10 ÉDITIONS  
RÉGIONALES**  
de notre  
dossier French Tech  
sur l'application  
**Challenge<sup>s</sup>**

# Visa pour une place au soleil

Les stars du Net ont montré la voie de la croissance, et les projets d'écosystème fourmillent dans la métropole provençale. La French Tech les met en lumière.

**E**t si la métropole Aix-Marseille devenait la Californie de l'Europe? Une vallée numérique ouverte sur le monde et l'Afrique du Nord, fourmillant de start-up et de champions du numérique, qui attire au-delà de ses frontières? Certains se prennent à rêver. Elle a le climat, avec un soleil présent plus de deux mille six cents heures par an, la Méditerranée à ses pieds, et des projets à foison. A Aix, Frédéric Chevalier, fondateur du groupe de marketing HighCo, veut créer un large écosystème international consacré à la ville de demain. Le campus The Camp devrait ouvrir en 2017.

Le Marseille Creativity Center de l'Ecole centrale devrait, lui, voir le jour dès 2016. Dans un bâtiment existant de 4000 mètres carrés, l'idée est de créer « un cœur d'animation dans l'écosystème de Marseille Nord avec un labo de recherche sur les sciences de l'ingénierie, les objets connectés, l'acoustique... », explique Guillaume Quiquerez, le directeur de cabinet. Une place publique de la création.

## Salaires raisonnables

Entre le Pôle média de la Belle-de-Mai, où se trouve l'incubateur historique de la ville, le technopôle de Château-Gombert et celui de l'Arbois, à Aix, la métropole dispose de trois piliers bien ancrés. Le numérique ici, « c'est déjà 40000 emplois », souligne Céline Souliers, la directrice de l'incubateur de la Belle-de-Mai. Soit autant que dans le grand port de Marseille! Depuis quatorze ans, l'incubateur a accompagné 150 projets et permis la création de 112 entreprises. Les geeks, les « techos » et les e-salariés se



La pépinière d'entreprises de Marseille Innovation, au Pôle média de la Belle-de-Mai. Cet Incubateur historique de la région a permis, depuis quatorze ans, la création de 112 entreprises.

multiplient en silence. A côté de l'image de pauvreté, du taux de chômage élevé, tout un écosystème se développe. « Il y a un bassin d'emplois technologiques, assure Christian Séré-Annichini, PDG de Digtick, le numéro un de l'e-ticket, créé dans la deuxième ville française en 2007 et racheté par Vivendi en 2010. Nous y avons trouvé le terrain nécessaire pour nous développer. Et la French Tech est en train de donner de la visibilité à tout cela. »

« Des loyers peu élevés, des salaires raisonnables et un cadre de vie agréable sont des atouts qui favorisent la créativité, remarque Pierre Boucaud, fondateur du site d'infor-

mation MarsActu. Comme à Berlin il y a quelques années. » De quoi débiter dans les meilleures conditions. « Beaucoup de talents viennent de l'extérieur, assure Pierre Distinguin, directeur stratégie et développement de Provence Promotion, l'agence de développement économique des Bouches-du-Rhône. Ils ont déjà une expertise et viennent monter leur projet personnel. » Ici, les start-uppers ont aussi bien 20 ans que 40. Nombre d'entre eux sont des Parisiens séduits par l'endroit et les possibilités de décrocher des prêts d'amorçage. « Le cadre naturel est un bon moyen pour attirer les meilleures res-



## EN CHIFFRES

Nombre d'habitants  
1,8 million  
d'habitants.

PIB de la région  
Paca  
142,4 milliards  
d'euros (2012).

Poids économique  
du numérique  
dans la région  
7000 entreprises,  
8 milliards d'euros  
de chiffre d'affaires  
(2014).  
40 000 emplois.

Cumul des levées  
de fonds en  
amorçage de 2011  
à 2013 :  
5,1 millions  
d'euros.

## LES 3 DÉFIS DE L'ÉCOSYSTÈME

Réunir durablement  
les politiques d'Aix  
et de Marseille.

Mettre en place  
une gouvernance.

Développer  
les biotechs,  
en rapprochant  
les start-up du  
savoir-faire médical  
(La Timone est  
le troisième hôpital  
européen).

## 4 PÔLES PHARES

A Aix, La Constance  
et l'Arbois.

A Marseille,  
Château-Gombert  
et Belle-de-Mai.

## 5 SECTEURS-CLÉS

- e-tourisme
- e-commerce
- big data
- transmédia,
- technologie sans  
contact/smart city

SOURCE : FRENCH TECH  
MARSEILLE

sources », sourit Nicolas Salin, en terrasse face à la mer, au premier étage d'une maison familiale transformée en siège social. Parisien, il est venu ici, comme son cofondateur de VeryLastRoom, créer l'application sur mobile qui permet de réserver une chambre d'hôtel en promotion pour le soir même.

Autour du téléphone, de l'e-tourisme ou du multimédia, les réseaux se forment. De grands noms sont nés ici, sans bruit, et dessinent une spécialisation possible de la métropole. Avec Gemalto, le leader de la sécurité numérique, le roi de la carte à puce, qui a vu le jour à Gémenos, peut se développer toute une technologie du sans-contact. Des stars du Net montrent la croissance possible : MonShowroom, la boutique de marques en ligne, rachetée par Casino en 2012; Voyage privé; Auto Escape, comparateur de loueurs de voitures; Gameo Consulting, qui édite une des plateformes de jeux en ligne les plus prisées de France et qui est en train d'être rachetée par le groupe de médias Webedia; ou encore HotelHotel, le seul comparateur français de prix de chambres d'hôtel... « On reste discret et on se rencontre peu », confirme Didier Blaise, le patron d'Allopeus, dans son grand bureau aux baies vitrées donnant sur la campagne aixoise.

## Les événements se multiplient

Depuis trois ans, événements et échanges se multiplient. Des Startup Weekend au Shake, qui a réuni les e-commerçants en 2014 et qui sera renouvelé cette année, la métropole s'agite. Depuis Marseille 2013, capitale européenne de la culture, et l'avancement du projet d'urbanisme EuroMéditerranée, qui change le visage du port, une nouvelle énergie se fait jour.

Mais il y a encore du travail à faire : « Il manque un guichet unique, les intermédiaires restent chers, juge Christophe Campuzan, le fondateur de l'agence immobilière en ligne MyMarseille. Il n'y a pas encore de zone intégralement fibrée et, surtout, il manque un leader pour incarner la French Tech Aix-Marseille. » A moins que le collaboratif ne s'impose enfin comme le mode de gouvernance de la nouvelle économie.

Solizc Briand

# Oubliée pendant dix ans, la forme 10 renaîtra cet été

**PORT** Opérateurs et investisseurs ont visité hier le chantier de réhabilitation



Le projet "forme 10" vu dans toute sa dimension avec, à gauche, le bateau-porte en construction, au centre le bassin du radoub (grand comme 192 piscines olympiques) où seront reçus les paquebots géants, et à droite des terres pleins à perte de vue.

/ PHOTO VALERIE VREL

Les visites sur le terrain s'enchaînent pour la présidente du directoire du Grand port maritime de Marseille (GPMM), Christine Cabau Woehrel. Il est vrai que depuis quelques jours les occasions de mettre en valeur son établissement ne manquent pas. Après la passerelle lundi du *MSC London*, plus grand porte-conteneurs jamais reçu dans les bassins Ouest, c'est sur le radier de la plus grande forme de radoub d'Europe du Sud qu'elle a reçu hier ses invités.

La patronne du port et ses partenaires financiers souhaitent en effet faire le point sur l'avancement du chantier qui doit permettre, d'ici quelques mois, à cet outil exceptionnel de reprendre du service après une éclipse de dix ans. Et ils n'ont pas hésité pour cela à se rendre au fond du bassin, confiants dans la résistance du bateau-porte d'origine qui retient à lui seul -et pour quelques mois encore- toute la Méditerranée...

Selon le GPMM, la forme dont les travaux de rénovation ont débuté l'an dernier, accueillera ses premiers bateaux dès cet été, et pas n'importe lesquels. Conçue

au début des années soixante-dix afin de recevoir en réparation des supertankers dont les dimensions semblaient alors sans limite, la forme se révèle parfaitement adaptée, 40 ans plus tard, à l'accueil des méga paquebots de croisière dont plus d'une vingtaine sera livrée cette année. Certaines unités en service mesurent d'ailleurs déjà près de 400 m de

**"S'il avait fallu créer le bassin de toutes pièces, cela aurait coûté 600 millions d'euros"**

long, plus très loin des 412,20 m du fameux pétrolier *Batilus* qui reste à ce jour le plus grand navire mis au sec dans la forme 10.

Pour le groupement d'entreprises qui a remporté l'appel d'offres pour l'exploitation du bassin, l'objectif est d'accueillir une dizaine de bateaux chaque année -en 1974, on en attendait 30...-, pour un chiffre d'affaires de 20 M€. Des perspectives qui paraissent curieusement sous-éva-

luées compte tenu du potentiel que représentent la réparation et la transformation de paquebots, méthaniers et autres navires offshore dans la cité phocéenne. Sinon, comment expliquer l'engagement des sociétés Mariotti (4e constructeur mondial de paquebot), San Giorgio Del Porto (leader méditerranéen de la réparation navale) avec sa filiale marseillaise CNM qui opère déjà les formes 8 et 9, et STX France, leur partenaire commercial ?

Quant au financement de l'opération dont le montant s'élève à 31,1 M€, il associe l'État (10,3 M€), le port (8,1 M€), des investisseurs privés (3 M€), la région (2,1 M€), le département (1,6 M€) et la Caisse des dépôts sous forme d'un emprunt de 5,9 M€ sur 20 ans accordé au GPMM "à un taux très bonifié". Le port bénéficiera d'une rente annuelle de 800 000 € (l'amodiation versée par le groupement), auquel s'ajoute un intéressement à son chiffre d'affaires. Et Christine Cabau de souligner au passage une autre vertu du projet : "S'il avait fallu créer de toutes pièces une forme 10, il en aurait coûté 600 M€..."

Philippe GALLINI

## Une porte de 9 100 tonnes

Affichant des caractéristiques quasi-identiques à celui d'origine (87,35 m de long, 15 m de large et 13,50 m de haut pour une masse de 9 100 tonnes), le nouveau bateau-porte de la forme 10 devrait être mis en service avant l'été. Des essais de flottabilité et de ballastage débuteront cependant dès le mois d'avril pour se poursuivre jusqu'en juillet. Réalisé par un groupement constitué des sociétés Spie Batignolles, Negri, Ineo et Setec, le bateau-porte est construit comme son prédécesseur en béton précontraint à très haute résistance, ceinturé par près de 16 km de câbles qui renforcent sa rigidité, son étanchéité et sa tenue aux chocs, notamment si un navire désemparé venait le percuter. Quant à sa durée de vie, elle avoisinerait le demi-siècle.

Ph.G.

# Avec l'Euro 2016 de football Proman va droit au but

**EMPLOI** La société d'intérim est sponsor et recruteur officiel de la compétition

Il y a quelques jours, le Manosquin Roland Gomez fils, directeur général de Proman, signait avec Jacques Lambert, président d'Euro 2016 SAS, un contrat de partenariat. "Ce n'est pas un seul contrat de sponsor ; nous sommes le recruteur officiel, et unique, de la compétition, détaille-t-il. Il s'agit de recruter des assistants multilingues, des webmasters, des chefs de projet pour la manifestation... D'une centaine de personnes actuellement, on devrait atteindre les 850". Une manière symbolique de célébrer les 25 ans de la société d'intérim. "Nous souhaitons nous positionner sur un événement populaire et sportif, qui rassemble le plus grand nombre. C'est un bel événement et un beau moyen de mettre en avant la société". La manifesta-

"Je ne suis pas un grand footeux... mais un grand supporter de la France." **ROLAND GOMEZ FILS**

tion se déroulera du 10 juin au 10 juillet 2016 dans dix villes de France "où nous sommes déjà présents".

Fondée à Manosque en 1990, par Roland Gomez père, actuel PDG, Proman entend bien se démarquer et poursuivre son ascension. Société d'intérim généraliste, elle se décline néanmoins en "Expertise" pour les salariés de niveau bac + 2 à bac + 4 aux profils spécialisés ; elle prend le nom de "Minerve" à Paris, pour les emplois du monde de la banque et de la finance mais elle sait également prendre de la hauteur, via ses deux agences Cordial pour la réalisation de travaux difficiles.

À Proman, on travaille en famille : Roland Gomez a fondé la société avec son épouse, société à laquelle travaillent aujourd'hui



Roland Gomez, père et fils, PDG et DG, travaillent ensemble à la direction de Proman. La société d'intérim pense dépasser le milliard de chiffre d'affaires cette année.

/PHOTO ÉRIC CAMOIN

ses fils Roland et Romain. Proman se positionne comme le 5<sup>e</sup> acteur de l'emploi intérimaire : "Devant nous, on n'a que des multinationales, hollandaises, américaines et suisses. On entend passer 4<sup>e</sup> cette année". Et de vanter cet aspect familial : "Nous sommes totalement indépendants ; sans pression d'actionnaires". Malgré un marché fragile, la société s'est développée et brigue une progression sur le marché national, "On prévoit d'ouvrir une cinquantaine d'agences dans les 2-3 ans, après on aura sans doute atteint la taille critique sur le marché français. Nous n'excluons pas le rachat d'un autre groupe d'intérim".

Direction l'Europe, donc : la Suisse, où Proman a racheté une société, il y a trois ans ; l'Angleterre, où elle a ouvert une

filiale, à Londres. "Il y a aussi l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne... Nos agences sont autonomes pour plus de réactivité. On aimerait aussi aller au Canada, dans les 24 mois". La société qui a pour partenaires Vinci, EDF, DHL..., envisage une nouvelle extension de ses locaux sur son site manosquin. "Depuis qu'on existe, nous n'avons eu qu'une progression à deux chiffres, 16% en 2014, sans croissance externe", indique Roland Gomez. Une société qui surfe sur le succès dans un marché français malmené ces dernières années : "Le marché recule ces trois dernières années, mais pour ce 1<sup>er</sup> trimestre 2015, on observe une stabilisation. Espérons qu'on annonce de la croissance dans les prochains mois".

Emmanuelle FABRE

efabre@laprovence-presse.fr

## EN CHIFFRES

**235**, le nombre d'agences en France métropolitaine et à la Réunion.

**970** en millions, le chiffre d'affaires 2014. "Il y a 8 ans, avant la crise de 2008, on annonçait qu'on allait atteindre le milliard en 2015. On fera sans doute bien plus".

**4 500** salariés intérimaires, 900 collaborateurs Proman dont une soixantaine à Manosque.

**1990** année de la fondation de la société d'intérim à Manosque.

# Les bananes sont de retour sur le port de Marseille

Le grossiste Canavèse a confié le transport de sa production à CMA CGM

**E**t si le port de Marseille redevient, ce qu'il fut jadis, le ventre de la ville. Et même de toute une région? À cette ambition dont la concrétisation se construira dans le temps, figure d'ores et déjà un point de départ issu de la volonté de trois acteurs. Le Grand Port Maritime dont le plan stratégique s'appuie sur une politique de reconquête de parts de marchés; le groupe familial Canavèse (siège à Aubagne) qui, observant les progrès enregistrés par le port depuis trois ans maintenant, songeait à acheminer sur Marseille ville sa production de bananes ivoiriennes; le groupe CMA CGM (n°3 mondial du transport maritime conteneurisé) dont l'une des priorités est de développer les services avec l'Afrique de l'Ouest via sa marque Delmas.

C'est de la rencontre des trois

**2000**  
conteneurs par an,  
c'est ce que ce trafic  
doit générer

qu'est née cette idée de lancer un service maritime qui depuis hier et dans un premier temps, permet aux bassins de Marseille de renouer avec une tradition rompue au début des années 2000 à la suite d'une série de conflits sociaux. Hier donc 25 conteneurs à température contrôlée (des reefers) ont été déchargés sur le terminal MedEurope à proximité de l'Estaque. Un nombre qui sera bientôt porté à 40, ce qui devrait représenter un trafic global de 2000 boîtes par an. Et pour Canavèse qui produit ses bananes sous la marque Kini, la possibilité d'acheminer 50 000 tonnes au



Le groupe Canavèse et deux autres producteurs vont acheminer chaque année 100 000 tonnes de bananes produites en Côte d'Ivoire. Un début.

/ PHOTO NICOLAS VALLAURI

profit d'un bassin de consommation qui s'étend de Montpellier à Menton jusqu'à Lyon. Et même le double avec l'ajout des productions de deux autres producteurs de Côte d'Ivoire.

"Notre rôle est d'être un facilitateur de la chaîne logistique", énonçait hier Christine Cabau Woehrel, la présidente du directoire du GPMM. "Notre choix est celui de la confiance retrouvée. Nous avons quitté Marseille pour d'autres ports parce que nos clients de la grande distribution ont impérativement besoin de fiabilité et de régularité, les choses ont changé. Nous affirmons donc une volonté de redynamiser l'activité. C'est du concret", complétait à son tour Christian Meta-dier, le directeur général du groupe Canavèse.

Pour CMA CGM, le service qui vient d'être ouvert au profit de Marseille devra être consolidé. "C'est un premier pas. Il s'agit de montrer qu'il est possible de travailler ici. L'opération est prévue pour durer dans le temps: ce n'est pas un simple coup. Nous espérons que d'autres échanges viendront se greffer sur ce service avec un effet d'entraînement", soulignait Ludovic Rozan, le directeur central des lignes Afrique. En ligne de mire, des exportations de légumes et de poisson. Et au bout un objectif: "Que ce service soit équilibré dans douze mois". Puis d'ajouter: "Nous aussi nous y croyons, c'est pourquoi nous nous y prenons un peu avant les autres".

Jean-Luc CROZEL

jlcrozel@laprovence-presse.fr

## Transport à 13°

Le groupe Canavèse qui exploite plusieurs plantations en Côte d'Ivoire produit des fruits sous la marque Kini. Les bananes sont acheminées encore vertes dans des conteneurs qui affichent une température de conservation constante de 13 degrés, la seule qui assure la stabilité. À terre, les fruits seront placés dans des mûrisseries à Aubagne et sur le marché des Arnavaux. Lorsque le mûrissement devra être lancé, la température sera relevée avec un mélange d'air et d'éthylène.



Le Mediterranean Fashion Prize encourage les talents. Les jeunes créateurs sont accompagnés par la M-MMM. Ici les lauréats 2014.

## FILIÈRE MODE

# Marseille, taillée pour le succès

À la tête de 150 marques de mode, la deuxième métropole française se rêve en nouvelle capitale fashion sur l'arc méditerranéen, avec un projet de biennale sur les rails en 2016. « L'ADN méditerranéen » sort ses griffes et pourrait même voler la vedette à Milan, ce nouveau challenger qui déstabilise Paris dans le circuit planétaire des Fashion Weeks.

**D**ans la mode, « *il y a beaucoup d'appelés, et peu d'élus* ». Pas à Marseille, deuxième métropole française pour la mode, qui cumule depuis vingt ans les success stories internationales : c'est à Marseille qu'est fondée en 2004 la griffe de jeans Kaporal (70 boutiques en propre, 115 M€ de CA), rachetée il y a un an par le fonds anglo-saxon TowerBrook. C'est près du Vieux-Port que la Marseillaise

d'adoption Emma François fête cette année les vingt ans de sa marque de prêt-à-porter Sessùn (15 M€). Créé du côté de la Canebière, « American Vintage », basé à Signes dans le Var depuis 2009, a conquis les dressings du monde entier... Plus récemment, la jeune garde créative méditerranéenne sort ses griffes : en version doudounes chics façon « Gertrude » (4 M€ de CA en 2014), la marque aubagnaise aux matières techniques et luxueuses



**Emma François,** créatrice de la marque de prêt-à-porter Sessùn, qui fête ses 20 ans cette année.

imaginée par Romain et Géraldine Teboul, un ex-trader et une avocate ; ou façon « Jott », « le nouveau K-way marseillais » créé en 2011 par Nicolas et Mathieu Gourdikian. En 2014, ils ont vendu 400 000 pièces en conquérant 2 000 points de vente dans une vingtaine de pays pour un chiffre d'affaires de 23 M€. Dernière recrue parmi le « Who's Who » marseillais, les lingerie de « La Nouvelle » créée en février 2014 par le binôme Alix



de Moussac et Aurélie Grandemenge : un e-shop depuis mai 2014, déjà vingt points de vente en France et cinquante autres en projet pour 2015 pour les deux lauréates du Mediterranean Fashion Prize 2014, décerné par la Maison méditerranéenne des métiers de la mode (M-MMM) !

## Décomplexée

Dopée aux succès, assise sur un vivier régional de 19 000 emplois représentant plus de 150 marques pour un chiffre d'affaires d'1 Mds €, Marseille se rêve désormais en nouvelle destination fashion sur l'arc latin, ce qui dans l'avenir, ne sera pas sans conséquences dans la stratégie des marques de mode méditerranéennes ! « *La filière textile et métiers de l'habillement est le troisième secteur créateur d'emplois en région* », insiste Matthieu Gamet, président de la M-MMM et directeur général de Kulte, qui résiste malgré la crise (4 M€ de CA, 8 boutiques en propre sur les 14 qu'a possédées la marque). Ce fier représentant de la créativité marseillaise a profité de l'éclairage offert en 2013 à la Cité Phocéenne, propulsée Capitale européenne de la culture, pour repositionner sa griffe marseillaise au « pays », en ouvrant coup sur coup une boutique-galerie éphémère rue de la Loge à deux pas du Pavillon M ; un pop-

up store, le « café Kulte », dans la future galerie marchande des Docks. Depuis août, la boutique Kulte de la rue Davso, agrandie, propose en plus de l'univers de la marque, une sélection de jeunes créateurs méditerranéens, « *des collections fraîches et pointues* ». D'autres affirment au même moment leur appartenance marseillaise, comme Véli Weber et les cousins Bryan et Yoann Assouline, créateurs en 2009 des jeans Reiko. En octobre dernier, ils ont ouvert leur premier flagship rue du Paradis... précisément là où est née la tradition des jeaners marseillais. « *Depuis 2013, les Marseillais sont complètement décomplexés, analyse Maryline Bellieud-Vigouroux, conseillère auprès du président de la M-MMM (cf. interview p. 43). Il y a une Movidia propice à l'émergence d'une image internationale de la mode. Les créateurs sont fiers d'être ici, heureux de recevoir leurs clients à Marseille, de leur faire visiter le Mucem...* »

## Un temple, la M-MMM

À côté de cette « marmite magique » qui surqualifie Marseille sur le podium des villes fashion, un autre « *chaudron bouillant* », selon l'expression d'Éliane Ortega Cabanas, présidente fondatrice de l'école ICC-Mode à l'Estaque (16<sup>e</sup>) qui a intégré, depuis son inauguration en 2013 dans le



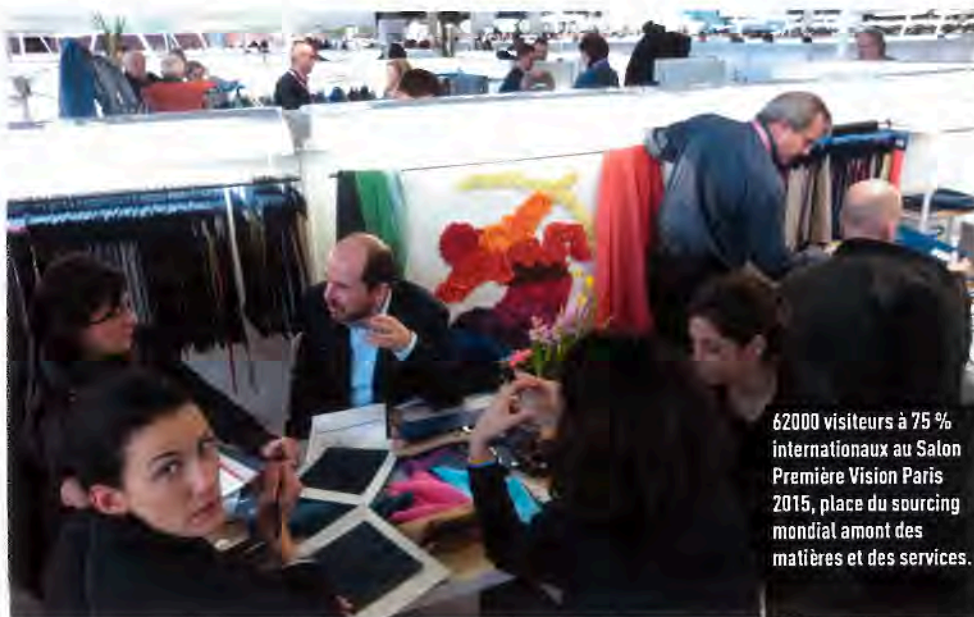
La filière textile et métiers de l'habillement est le 3<sup>e</sup> secteur créateur d'emplois en région »

Matthieu Gamet, directeur général de Kulte

© Anne Loubet



quartier d'affaires de la Joliette à Marseille, la M-MMM : cet incubateur unique en Europe, pivot de la jeune économie de la mode dans les Bouches-du-Rhône, réunit sur 1 000 m<sup>2</sup> tous les pôles de compétences (mode, stylisme, pôle formation public/privé, recherche, espace événementiel de 350 m<sup>2</sup>, etc.) nécessaires à l'émergence et au développement de la filière. Dans ses murs, 75 étudiants chaque année, des cours dispensés à 85 % en anglais, délivrant sur deux ans un diplôme universitaire de Master en Management des Métiers de la mode et du textile d'Aix-Marseille Université (AMU) et qui prépare au Master 1 de l'école de stylisme IICC-Mode. Et penché sur ce berceau, un conseil d'administration taillé pour le succès : Sidney Toledano le P-d.g de Dior Couture, Dominique Jacomet le Dg de l'Institut Français de la Mode, Françoise Montenay, présidente du conseil de surveillance de la Maison Chanel, Emma François (Sessùn), André Azoulay, conseiller de sa Majesté le roi du Maroc Mohammed VI... « *C'est la plus belle robe médiatique que l'on puisse donner à Marseille pour la débarasser de ses oripeaux de capitale de la délinquance* », observe Matthieu Gamet. Car la force de Marseille, c'est d'avoir cru en sa jeune garde créative en proposant une formation « *qui se démarque des écoles de mode parisiennes* », intégrant un volet management (juridique, finance, administratif) pour armer les futurs patrons de marques. Un relais de croissance aujourd'hui incontournable, selon Muriel Piaser, consultante mode internationale et experte référente pour la M-MMM depuis 2011 : « *aujourd'hui du fait de la conjoncture et de la mutation du marché, il devient très difficile à un jeune créateur d'émerger sans accompagnement* ». La M-MMM, un tutoriel pour affronter la crise ? Il faut croire que oui : en mai 2015, dix jeunes créateurs déjà lancés dans l'aventure entrepreneuriale profiteront des séances de rattrapage proposées par l'institut mar- ▶



62000 visiteurs à 75 % internationaux au Salon Première Vision Paris 2015, place du sourcing mondial amont des matières et des services.

► seillais, qui lance un nouveau CU universitaire de 72 h, balayant tous les niveaux de difficultés rencontrés pour créer sa marque (plan de collection, positionnement prix, sourcing matière, communication, e-vitrine, plan de trésorerie, etc.).

## Bientôt un ADN méditerranéen

Sans parler d'un « style marseillais », Paris reconnaît désormais à sa petite sœur sudiste le statut de ville inspirée. « *La mode, c'est un phénomène urbain*, observe Philippe Pasquet, président du directoire chez Première Vision, leader mondial des salons professionnels et de la création parisienne (31 salons par an pour un chiffre d'affaires consolidé de 57 M€). *Il faut des villes pour ça, traversées par une histoire, de la controverse... Des villes en capacité de digérer tout ce qui se passe pour en ressortir perpétuellement de*



**La mode, c'est un phénomène urbain. Il faut des villes pour ça (...). Des villes comme Marseille. »**

*Philippe Pasquet, président du directoire de Première Vision*



© Stéphanie Kossamin

*nouvelles idées créatives... Des villes comme Marseille ».* Sans insulter ses origines grassoises, l'homme minimise toutefois la présence de la cité phocéenne sur l'échiquier international : « *à Première Vision Paris, qui est la place du sourcing mondial amont des matières et des services, avec 1 800 exposants et 120 pays représentés, on n'est déjà que très peu français et quand on est français, plutôt parisiens* ». L'aveu – ce n'est pas un secret de polichinelle – confirme la perte de vitesse de Paris devant la montée en puissance d'autres challengers tels New York, Milan ou Shanghai... Devant le leadership de l'Italie et l'arrivée d'autres prétendantes au titre de capitale mondiale de la mode, Marseille avance un pion. Elle pourrait même jouer un rôle déterminant comme alliée de la haute couture parisienne, par la création d'un label méditerranéen susceptible de contre-

carrer la montée en puissance de Milan dans le circuit planétaire des Fashion Weeks. « *Il est très facile aujourd'hui de déterminer pour le design, pour la mode, un courant nordique ou japonais*, observe Matthieu Gamet. *Il reste un ADN méditerranéen à créer autour des marques du bassin méditerranéen* ». Un projet de biennale est sur les rails pour 2016, actuellement en recherche de financements. Piloté depuis Marseille, il mettra en avant les cinquante lauréats du Mediterranean Fashion Prize mettant en compétition 19 pays de la Méditerranée passés par le filtre de la M-MMM ces cinq dernières années. Un acte de naissance pour le futur label méditerranéen. Avec lui, Marseille deviendrait alors « *cette passerelle manquante, cette adresse mode qui n'existe pas aujourd'hui en Méditerranée* ». ■

IDELETTE FRITSCH

## MARYLINE BELLIEUD-VIGOUROUX

### « Il a fallu forger une légitimité culturelle à Marseille »



La Carême/Alamy

#### Comment se porte aujourd'hui la filière textile en PACA ?

C'est un secteur qui ne cesse de se développer, très dynamique malgré la conjoncture. Marseille est devenue une référence incontestable pour la mode avec de jeunes créateurs intuitifs, internationaux dans leurs approches, qui créent des produits dans l'air du temps. Surtout, la ville est aujourd'hui dotée

Figure emblématique du monde de la mode, l'ex-épouse de l'ancien maire de Marseille a donné une légitimité à la mode marseillaise, et un temple, la M-MMM. Arrêt sur images.

d'un incubateur unique en Europe, la M-MMM et ses 1 000 m<sup>2</sup> entièrement voués au développement de la filière.

#### Cela n'a pas toujours été ainsi ?

Vingt-huit ans sur le terrain, on devient crédible, on porte un enthousiasme ! Il y a vingt-huit ans j'étais l'épouse du maire de Marseille, j'avais pour objectif de faire rayonner la ville sur de nouveaux supports économiques : j'ai choisi la mode, par passion. Par conviction aussi car une filière existait, mais elle était isolée, mal représentée. J'ai voulu créer une synergie entre industriels et créatifs, pour dans un premier temps faire émerger une filière.

#### Quel a été votre contribution majeure, pour asseoir cette reconnaissance ?

Il a fallu forger une légitimité culturelle

à Marseille en créant, en 1988, un musée de la mode, un premier acte de décentralisation ! Paris avait son musée sur l'histoire de la mode, le parti-pris de Marseille serait donc un musée contemporain, de 1945 à nos jours. Tous les gens qui à Paris avaient une influence méditerranéenne, ont adhéré : Pierre Bergé (fondation Yves Saint-Laurent), Azzedine Alaïa, les maison Dior et Chanel, etc., ont fait des donations pour que ce musée existe. Il regroupe aujourd'hui 6 500 pièces. À partir de là, l'histoire de Marseille, de Paris et de la mode s'est écrite sans discontinuer... Aujourd'hui encore, la plupart des grands noms du luxe sont de généreux mécènes, la plupart sont au conseil d'administration de la M-MMM ! ■

PROPOS RECUEILLIS PAR IDELETTE FRITSCH

# Le leader du data center Interxion arrive à Marseille

Le groupe coté à la bourse de New York vient d'y investir 45 millions d'euros

**D'**une ville de transit, Marseille est en train de devenir une ville de contenu", estime Fabrice Coquio, président d'Interxion France, qui vient d'implanter un data center de 6500 m<sup>2</sup> à Marseille.

Jusqu'à présent dans 13 capitales européennes, dont Paris, le groupe néerlandais, coté à la bourse de New York, mise ainsi sur le port méditerranéen d'où partent vers l'Afrique des milliers de kilomètres de câbles sous-marins qui permettent l'échange de données dans le monde entier. Après avoir racheté le site détenu par SFR à deux pas du centre-ville et du quartier en plein essor de la Joliette, Interxion y a investi 45 M€ dont

**La vocation numérique va s'accélérer avec l'arrivée d'une nouvelle génération de câbles.**

45% consacrés à la puissance électrique, équivalente à celle d'une ville de 10 000 habitants.

Une offre qui vient compléter le panel déjà riche du territoire d'Aix-Marseille, où Jaguar network, mais aussi TDF et ASP-serveur avaient ouvert la voie depuis des années. "L'arrivée d'Interxion est la preuve de la montée en puissance de Marseille", commente Stéphane Soto, animateur de l'association Medinsoft, qui fédère les acteurs de l'économie numérique sur le territoire et coordonne Aix-Marseille french tech.

Et pour cause, comme l'a rappelé hier Fabrice Coquio, la ville méditerranéenne présente un atout par rapport à d'autres métropoles européennes. "Le ratio de coût est de 1 à 10 entre le fait de poser un câble au fond de l'eau et de le faire sous terre. De plus, Marseille est directement reliée par la vallée du Rhône au



Fabrice Coquio a présenté l'activité d'Interxion France qu'il a créée en 1999 et préside aujourd'hui. / PHOTO NICOLAS VALLAURI

triangle que forment Londres, Amsterdam, Francfort et Paris."

La vocation numérique du territoire devrait ainsi s'accélérer avec l'arrivée d'une nouvelle génération de câbles, d'ici 2016, permettant de transporter les informations toujours plus vite.

L'arrivée d'Interxion, leader européen de la conception, la construction et la gestion de data centers, devrait booster ce dé-

veloppement en attirant plus vite des clients internationaux, analyse quant à lui Kevin Polizzi, président de Jaguar network, directement concurrencé par ce confrère, même si son activité n'est pas tout à fait identique.

Car Interxion ne produit que de l'hébergement, pour ses clients, parmi les plus grands mondiaux, comme des réseaux sociaux internationaux, qui mu-

## LE TÉMOIGNAGE du PDG David RUBERG

### "C'est un premier pas"

Le PDG du groupe néerlandais avait fait le déplacement hier soir pour venir inaugurer les nouvelles salles du site marseillais d'Interxion devant un parterre de clients, partenaires et d'élus. "C'est un premier pas, indiquait en anglais David Ruberg, patron d'une société qui gère 39 data centers dans 11 pays. Nous croyons que cela va devenir très important." Interxion pourrait donc bien investir de nouveau dans le futur, d'autant que le groupe compte s'impliquer dans la transformation de l'économie régionale, dont le numérique s'affirme comme un axe essentiel.

M.-C.B.

## LES REPÈRES

**40%** de la clientèle d'Interxion est américaine.

**340,6 M€** c'est le chiffre d'affaires d'Interxion, dont la filiale française gèrè, elle, 49,38 M€.

**MR51** c'est le nom du site marseillais, le premier en dehors de Paris en France, pour Interxion. Il bénéficie de 8 câbles sous-marins arrivant à Marseille et sert de nœuds de transit pour 60 fournisseurs de réseau.

**12 à 14 000 €/m<sup>2</sup>** c'est le coût d'une salle client dans un data center.

**2,3 milliards** c'est le montant de la capitalisation boursière du groupe Interxion, coté à New York depuis 2011.

tualisent ainsi le coût de cette infrastructure. "Lorsqu'un client a besoin de davantage d'espace de stockage, nous pouvons le lui proposer en deux ou trois semaines alors que cela lui prendrait beaucoup plus de temps s'il devait le faire lui-même", explique Fabrice Coquio.

Interxion France, qui multiplie les certifications et emploie 400 personnes pour faire fonctionner 8 data centers, devrait en outre devenir, dans les jours qui viennent, opérateur d'intérêt vital, à la suite de l'enquête menée par une commission interministérielle pilotée par Bercy. Et le groupe est déjà prêt à accueillir dans ses salles flambant neuves de 500 m<sup>2</sup> hypersécurisées "les machines qui n'existeront que dans 3 ou 4 ans" pour demeurer leader dans une course au numérique en pleine accélération.

Marie-Cécile BÉRENGER  
mberenger@laprovence-presse.fr

# Airbus Helicopters sur la voie d'un contrat historique

La Pologne pourrait lui commander 70 "Caracal" d'une valeur de 2,5 milliards

Les dirigeants du groupe Airbus Helicopters (ex-Eurocopter) et plus encore les salariés de son établissement de Marignane (*lire ci-dessous*) n'ont pas caché leur satisfaction ni leur soulagement, hier après-midi, quand le ministre polonais de la Défense a pris la parole pour annoncer officiellement la présélection du H225M (ex-EC725) *Caracal* comme successeur potentiel des hélicoptères d'origine russe qui équipent actuellement les forces armées de ce pays.

L'appel d'offres comportait cependant une autre exigence importante : l'obligation de satisfaire à une succession de tests intensifs reproduisant les conditions d'utilisation opérationnel-

**Une phase de tests intensifs avant la décision définitive.**

le de la machine ; période qui devrait débiter sous peu et à l'issue de laquelle, seulement, sera prise une décision définitive d'acquisition. Si au terme de cette expérimentation, la Pologne devait confirmer son intention de s'équiper de *Caracal*, il s'agirait alors de l'un des plus gros contrats jamais remportés par l'hélicoptériste européen, sachant que les besoins du pays portent sur 70 machines. Le montant de la commande pourrait alors avoisiner les 2,5 milliards d'euros. Une somme à peine inférieure au précédent "méga contrat" conclu en mars dernier par Airbus Helicopters avec la Corée du Sud (2,8 milliards), portant sur la fourniture



Un "Caracal" vu en vol tactique au raz de l'eau. Cet appareil utilisé notamment par les forces spéciales est reconnaissable à sa perche de ravitaillement en vol télescopique. / PHOTO DR / ANTHONY PECCHI

de 300 hélicoptères en versions militaires et parapubliques dérivées du H555 (ex-EC155B1 *Dauphin*).

Cette présélection du *Caracal* au détriment notamment du S70i/b (version export du *Black Hawk*) proposé par le consortium Siko International Opération/ Sikorky Aircraft Corp d'une part et de l'AW149 de PZL Swidnik, filiale d'Agusta-Westland d'autre part, ne constitue cependant pas une réelle surprise compte tenu des liens très forts qui unissent depuis une dizaine d'années l'industrie aéronautique polonaise au groupe Airbus Helicopters. Liens renforcés encore récemment par trois décisions

stratégiques majeures : la création, en avril 2013, de lignes d'assemblages anticipant la fabrication sur place de *Caracal* et de leurs moteurs *Makila 2*, la signature d'accords de partenariat en juin 2014 avec les universités de technologie de Lodz, Gdansk et Radom, et enfin l'ouverture en février dernier d'un bureau d'études à Lodz regroupant une centaine d'ingénieurs locaux.

Version la plus aboutie de la famille *Cougar* ayant fait ses preuves au feu en Afghanistan et au Mali, le *Caracal* est un hélicoptère de 11 tonnes au décollage, capable de transporter 29 hommes de troupe à 260 km/h tout en disposant de 5 heures d'autonomie

en carburant. S'il est retenu par la Pologne, il remplacera deux hélicoptères de l'armée de terre (les Mi-8 et Mi-17) ainsi qu'un hélicoptère de la marine (le Mi-14). Une machine à succès puisqu'en 2008, Airbus Helicopters avait signé avec le Brésil un contrat portant sur la fourniture de 50 H225M pour un montant de près de 1,8 milliard d'euros.

A noter encore que la Pologne souhaite également s'équiper d'un nouvel hélicoptère d'attaque en remplacement de ses Mi-24 russes : marché auquel pourrait parfaitement répondre un autre produit phare d'Airbus Helicopters : le *Tigre* dans sa version HAD...

Philippe GALLINI

## MARIGNANE EN PREMIÈRE LIGNE

Siège mondial du groupe européen Airbus Helicopters, lui-même filiale d'Airbus Group, l'établissement de Marignane réunit à lui seul 8 850 des 23 000 salariés de l'entreprise et constitue le premier employeur privé de la région Paca, générant de surcroît près de 2 000 emplois locaux, dans la sous-traitance notamment. Le site a assuré et assure encore une part majeure de la production de quelque 12 000 hélicoptères civils, militaires et parapublics actuellement en service dans près de 152 pays ; une autre partie de la production étant assurée par les chaînes d'assemblage du groupe situées à Donauwörth, en Allemagne, et par de nouvelles lignes opérationnelles depuis peu en Espagne, au Brésil et aux États-Unis notamment. L'an dernier, Airbus Helicopters avait livré 471 machines et engrangé 402 nouvelles commandes pour un chiffre d'affaires de 6,5 milliards d'euros dans lequel la part des ventes militaires atteint désormais 48 %.

Ph.G.



L'établissement de Marignane réunit à lui seul 8 850 des quelque 23 000 salariés de l'entreprise. / PHOTO SERGE GUÉROULT

# 1 milliard d'euros pour lutter contre le cancer



L'accord entre le marseillais Innate Pharma et le géant AstraZeneca est une première. L'avenir des soins est à la thérapie génique

Une vue d'une salle de travail au sein de l'entreprise marseillaise Innate Pharma. Elle emploie 100 personnes à Luminy. / PHOTO PATRICK NOSETTO

Un milliard d'euros. Et même un peu plus, puisque le chiffre exact avancé en dollars est de 1, 275 milliard. Tel est en tout cas le montant de l'accord que vient de conclure la société biopharmaceutique marseillaise InnatePharma avec le laboratoire britannique AstraZeneca et MedImmune, son bras de recherche et de développement dans le domaine des molécules biologiques. Objectifs de cet accord, le plus gros de ce type jamais conclu sur Marseille et même en Europe: co-développer et commercialiser un anticorps baptisé IPH2201 dont Innate est l'heureux propriétaire.

La nouvelle, rendue publique hier matin dans un communiqué financier, a aussitôt fait bondir de 50% le cours boursier de l'entreprise qui emploie près de 100 personnes sur le technopôle de Luminy. "C'est un accord qui nous permet d'élargir et d'accélérer le développement d'IPH2201 tout en conservant no-

tre plan de développement innovant", a commenté Hervé Brailly, co-fondateur d'Innate avec le professeur Éric Vivier et actuellement son président.

Qu'y a-t-il derrière ce nom de code? Réponse: un anticorps thérapeutique humanisé dont on attend qu'il réapprenne aux globules blancs à se défendre contre des cellules cancéreuses qui savent leurrer l'organisme humain pour progresser.

Pour cela, l'anticorps bloque les subterfuges cancéreux et désactive le processus de destruction. Les globules blancs retrouvent alors une force de frappe et le corps une immunité. Une stratégie qui porte le nom "d'immuno-oncologie" et une voie de recherche dans laquelle l'entreprise marseillaise n'a cessé d'investir depuis sa fondation il y a quinze ans.

Ces années de recherche lui

ont permis de développer, pour son compte ou pour celui de laboratoires mondiaux, des anticorps immuno-modulateurs. Trois au total, dont celui au cœur de l'accord révélé hier avec AstraZeneca, ce qui lui a permis de se hisser parmi les leaders européens de sa spécialité. Et d'être véritablement reconnue pour son potentiel scientifique. La véritable richesse de l'entreprise, car sans cette crédibilité, Innate Pharma n'aurait jamais pu obtenir un versement initial de 250 millions de dollars, ni recueillir et cela pour la première fois, cette assurance de pouvoir partager le produit futur des ventes européennes.

Bref, Marseille compte désormais une biotech au rayonnement international confirmé dont la capitalisation atteint le milliard - ce qui reste rare -, qui plus est indépendante. Ce qui ne peut que conforter la filière santé régionale.

Jean-Luc CROZEL

jlcrozel@laprovence-presse.fr

## UN ATTELAGE COMPLÉMENTAIRE

Innate Pharma conçoit et développe des anticorps thérapeutiques innovants destinés à intervenir dans des traitements contre les cancers et les maladies inflammatoires. Elle a travaillé avec les laboratoires Bristol-Myers Squibb et Novo Nordisk, mais le partenariat conclu avec AstraZeneca est sans équivalent et le plus abouti.

AstraZeneca est une société biopharmaceutique internationale centrée sur la recherche et le développement de médicaments de prescription pour traiter des troubles cardiovasculaires et métaboliques, les maladies respiratoires et les inflammations. Le groupe intervient aussi dans les domaines de l'infectiologie et des neurosciences. Il est présent dans 100 pays.

# De Cuba aux USA, Pernod Ricard sur la route du rhum

## La levée de l'embargo à Cuba pourrait solder une terrible guerre commerciale

L'histoire pourrait être une fiction tropicale où l'on croise Hemingway et Ava Gardner sirotant rhum et cigares sous la toile de la nuit cubaine, des distillateurs qui poussent leur guerre de territoire aux limites de la loi et des flics américains inflexibles et influencés. Elle n'est pas si éloignée et la récente poignée de main entre Barack Obama et Raul Castro au sommet des Amériques en ouvre un nouveau chapitre. En laissant imaginer à moyen terme une levée de l'embargo américain sur les produits cubains, les Etats-Unis ouvriraient enfin leur marché, soit 40% du gâteau planétaire, à Havana Club. Une marque de Pernod Ricard.

L'entreprise dont la maison-mère est à Marseille possède, au sud de La Havane, la plus grosse distillerie de rhum âgé au monde. Un petit bijou de modernité planté à San José de Las Lajas depuis 2007 qui a fait passer la production d'Havana Club de 5 millions de bouteilles en 1993, date de reprise de la marque, à 50 millions.

**Havana Club produit 50 millions de bouteilles, sans aucun accès au marché US.**

*"La création de ce joint-venture avec le gouvernement cubain a été une réussite incroyable", se souvient le président de la Chambre de commerce et d'industrie Jacques Pfister, ancien cadre de la société marseillaise. "Mais ils se sont vite retrouvés coincés aux portes des USA. À une époque, les dirigeants du groupe ne pouvaient plus rentrer aux USA sous peine d'être poursuivis".*

Un roman-feuilleton qui date de la révolution cubaine. Havana Club était la propriété de la famille Arechabala depuis 1878. Mais Fidel Castro et les siens ne faisant pas de détails et nationali-



Si le marché américain s'ouvrait à Havana, le groupe Pernod Ricard prendrait un sérieux avantage dans la guerre du rhum qui l'oppose à Bacardi.

/PHOTO MAXPPP

sant la fabrique de nectars, les Arechabala s'exilent en Espagne, abandonnant leur marque comme se s'évapore la part des anges.

D'autres, comme la famille Bacardi, distillateurs depuis 1882 près de la Havane, voient aussi leurs biens confisqués. Mais les Bacardi conservent leur marque et s'installent aux Bermudes, d'où ils continuent à se développer, y compris aux Etats-Unis. Lorsque Havana Club et sa giraldilla, un logo en forme de statuette, font surface en 1976, à la suite d'un accord entre Cuba Export et Pernod Ricard, les Bacardi avalent leur mojito de travers. Et

font tout pour que la marque ne soit pas déposée aux USA. En 1998, ils parviennent même à faire voter une loi au Congrès, surnommée "Bacardi bill".

Cette interdiction de reconduction d'une marque sans licence ne s'applique qu'à Havana Club. Les protestations de l'OMC n'y changent rien. En 2006, la licence Havana Club n'est pas renouvelée et tombe dans le domaine public. Les Bacardi en profitent pour signer un accord avec la famille Arechabala sur le savoir-faire de ce rhum de mélasse à la saveur légère. Tous les appels en justice de Per-

nod Ricard, y compris devant la Cour Suprême, sont déboutés.

Alors qu'un groupe de sénateurs démocrates et républicains a demandé en février dernier la levée de l'embargo sur les produits cubains, les Français préparent leur revanche dans un shaker malin. "Le Congrès mettra du temps à détricoter le dispositif", ne cache pas François Renié, directeur communication d'Havana Club International. "Nous savons qu'il y aura encore des blocages. Nous avons donc déjà déposé Havanista, une marque qui reprend le produit, la forme de la bouteille, le logo d'Havana Club. Seul le nom changera."

En face, la chauve-souris de Bacardi se croqueville. En étant troisième mondial du rhum sur 60% du marché, Havana Club affiche un potentiel exceptionnel. Que les touristes américains à Cuba, de plus en plus nombreux, goûtent et emportent désormais dans leur package à 100 dollars avec cigares.

François TONNEAU

### Ricard dans les bagages de Hollande

En voyage officiel dans la Caraïbe, après Saint-Martin, Martinique et Guadeloupe (voir par ailleurs), François Hollande sera à Cuba aujourd'hui. Premier président occidental à se rendre à la Havane depuis les premiers signes de dégel, le président de la République y sera accompagné par Alexandre Ricard. Qui sait si alors, lors de l'entretien avec Raul Castro, François Hollande ne parlera pas rhum...

# ④ LES TRANSPORTS

## ① **A7 : le car à l'abri des voitures**

La Provence – 17.03.2015

## ② **La passerelle Rabatau va disparaître**

La Provence – 09.04.2015

## ③ **Marseille, porte de l'Europe**

La Provence – 30.04.2015

## ④ **Prolongation du Tramway : vous n'avez encore rien vu !**

La Provence – 25.05.2015

## ⑤ **Transports, un casse-tête quotidien-Des pistes pour mieux circuler**

La Provence – 08.06.2015

## ⑥ **Il était une fois le train des plages**

La Provence – 14.06.2015

# A7: le car à l'abri des voitures

Après le tronçon Plombières-Saint Charles, un couloir protégé va être aménagé sur l'A7 vers Plan-de-Campagne



Un couloir de bus a été aménagé, sur l'autoroute, entre Plombières et Saint-Charles. Un pur bonheur pour les chauffeurs de Carreize qui ne sont plus englués dans les bouchons. /PHOTO P.N.



Sur l'autoroute nord, notamment au niveau de Plan-de-Campagne - Saint-Antoine, le flot de voitures ne diminue pas. Il est urgent d'agir. /PHOTO PATRICK NOSETTO

Quand Enzo quitte la gare Saint-Charles, en Carreize, pour se rendre par l'A7 à son lycée de Vitrolles, il se pose tous les jours la même question. À quelle heure vais-je arriver ? En théorie, le car 88 le dépose à 7 h 40. Mais c'est la théorie. L'A7 est une partie de poker quotidienne. On peut gagner 5 minutes. Mais on perd plus souvent. 5, 10, voire 40 minutes. La faute aux bouchons évidemment. Le réseau de transports en commun est pris au piège régulièrement. Alors, il faut bien trouver une solution.

À Marseille, le préfet Michel Cadot est, paraît-il, particulièrement sensible au problème. Et pour lui, sachant qu'on éliminera jamais les voitures, il faut pro-

téger les cars. Au printemps, dans quelques jours, un corridor de 1,4 km va être aménagé au niveau de Plan-de-Campagne (dans le sens Aix-Marseille), qui ne sera ouvert qu'aux transports en commun. "On va utiliser la bande d'arrêt d'urgence à titre expérimental" explique-t-on à la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (Dirmed). En fait, l'opération n'est pas nouvelle. Elle a été tentée fin 2013, toujours sur l'A7, mais à l'intérieur de Marseille, sur un tronçon de l'autoroute particulièrement engorgé aux heures de pointe: Plombières - Saint-Charles, soit deux kilomètres d'une ligne complètement droite. Coût de l'aménagement: 1,2 M€ payé

pour moitié par le conseil général, le reste de l'enveloppe étant financé par l'État (30%), la Région (10%), la communauté urbaine (10%). Tous les soirs, en rentrant du lycée, Enzo a l'impression de "voler" sur ce couloir. Alors on va poursuivre l'expérience d'autant plus que, selon les statistiques de la Dirmed, le trafic ne donne pas vraiment l'impression de diminuer au fil des années.

**66 000 véhicules par jour**  
"Il y a 15 ans environ, on notait une forte augmentation, chaque année, de l'ordre de 2% à 3%, analyse-t-on à la Dirmed. Depuis trois ou quatre ans, le trafic stagne." Mais la circulation reste oppressante. Tou-

jours selon la Dirmed, l'autoroute A7, à l'entrée de Marseille (en venant d'Aix) avale 66 000 véhicules par jour. À quelques kilomètres de là, l'A55, qui arrive de Martigues, en absorbe 31 000. Et un peu plus de 40 000 se retrouvent à Arenç, à la jonction des deux autoroutes, en direction du Vieux-Port où l'engorgement est total. Qui n'a jamais été englué dans le trafic matinal, au pied de la tour CMA-CGM, avant l'entrée du tunnel de la Joliette ? Pour ceux qui restent sur l'A7 et prennent la direction de la gare, le trafic est moins lourd: 22 000 véhicules. Reste qu'il "pèse" encore énormément. Et le car, avec son couloir protégé, semble être la seule so-

lution pour gagner du temps. Et de l'argent. Selon des études du Conseil général, il existe une différence d'un à dix entre le car et la voiture. Autrement dit, là où l'automobiliste paie 10 €, l'utilisateur du car n'en débourse qu'un seul. Puis, ce que les salariés oublient trop souvent, c'est qu'une carte de transports en commun est prise en charge à hauteur de 50% par un employeur. Autant de raisons qui poussent la puissance publique à soigner les cars et donc à aménager des couloirs protégés. En espérant que les automobilistes rebelles, ceux qui adorent rouler sur les bandes d'arrêt d'urgence, ne s'engouffrent pas sur ces voies. Entre Plombières et Saint-Charles, on a installé

bien ostensiblement des caméras de vidéo-surveillance. Rien ne dit que la préfecture, qui n'a pas encore dévoilé sa stratégie pour Plan-de-Campagne, optera pour la même "arme" de dissuasion. "Une chose est sûre, explique-t-on encore à la Dirmed, il faut que nous ayons, avec les collectivités locales, une politique volontariste qui doit être accompagnée de création de parkings relais pour inciter les automobilistes à utiliser les transports en commun."

Un combat qui n'est pas gagné, 10% de déplacements s'effectuant, à ce jour, en transports en commun. Contre 55% avec le dieu voiture.

Jean-Jacques FIORITO  
jjfiorito@laprovence-presse.fr



# La passerelle Rabatau va disparaître

Le Conseil communautaire doit approuver demain matin la concertation signant la mort de l'autopont d'ici 2018

**L**a nouvelle n'est pas toute neuve mais à mesure que l'on avance dans le temps elle gagne en précision. Pour prolonger la ligne de tramway Capitaine-Gèze-Castellane vers les hôpitaux Sud et la traverse de la Gaye, via Cantini, Schlœsing et le Pôle d'échanges Sainte-Marguerite-Dromel, les services de Marseille Provence Métropole n'ont pas d'autre choix que de revisiter le secteur de la place Ferrié. Et supprimer la passerelle érigée sous Gaston-Defferre. "Nous ne pouvons pas maintenir cette glissière qui a vécu et on essaie de profiter d'un effet d'aubaine puisque la société Prado Carénage prendrait en charge les travaux de la trémie (un tunnel court, NDLR). Le tronçon sera quoi qu'il arrive gratuit", a répété hier le président Guy Teissier en annonçant qu'il soumettra au vote de l'assemblée communautaire de ce matin l'approbation de la concertation préalable qui s'est achevée sans que les considérations évoquées n'appellent à une remise en cause des objectifs généraux de ce projet estimé à 95 M€ hors taxes.

## Deux ans de travaux

L'objectif global permettrait *in fine* de réaliser en surface un énorme rond-point arboré au milieu duquel passerait le tramway et en souterrain un mini-tunnel tri-directionnel reliant le boulevard Schlœsing à l'autoroute Est, à l'avenue Cantini en longeant le parc du



Débarassé de sa passerelle et doté d'un mini-tunnel, le secteur devrait gagner en fluidité avec les ouvertures futures de la L2 et du Boulevard Urbain Sud.

/ PHOTO PATRICK NOSETTO

26<sup>e</sup> centenaire et au boulevard Sakakini. Ce dernier, et c'est aussi l'intérêt de cette vaste opération, devrait au cas où ces travaux se dérouleraient favorablement, bénéficier d'un allègement du flux de circulation grâce à l'ouverture de la L2 en 2017 et du Boulevard Urbain Sud vers 2020.

Voilà donc pour les considérations techniques, qui vont maintenant se heurter à des impératifs administratifs puis-

que pour livrer cette liaison souterraine en 2018 comme ambitionné, le dossier doit d'abord transiter pendant 6 mois par la commission européenne. Cela afin que cette dernière se détermine sur la légalité du portage financier proposé par le titulaire de la concession de service public Prado Carénage.

"Les dispositions relatives à la mise en service du Boulevard Urbain Sud, incluses

dans le contrat de concession du tunnel Prado Sud, seront supprimées", avait assuré dans nos colonnes le président de MPM, lequel envisage maintenant la déclaration du projet - si la négociation aboutit - d'ici la fin de l'année et le démarrage des travaux dès 2016 pour une durée de 2 ans environ. Voilà les riverains et les fans du stade Vélodrome prévenus...

Franck MEYNIAL

# Marseille, porte de l'Europe

À partir de demain, l'Eurostar reliera Londres en moins de 8 h, confortant le rayonnement de la cité phocéenne

Il est bien loin le temps où le bouillant patron d'une célèbre compagnie aérienne française déclarait d'un ton péremptoire que Marseille était "le cul-de-sac de l'Europe".

L'ouverture demain d'une première liaison ferrée à grande vitesse entre Saint-Charles et la gare londonienne de Saint-Pancras s'inscrit en effet dans une dynamique qui vise à inscrire la cité phocéenne au rang des destinations touristiques incontournables du Vieux continent. Dynamique enclenchée au début des années quatre-vingt par l'arrivée du TGV Paris-Marseille puis de la grande vitesse sur l'ensemble du parcours en 2001, et qui s'est amplifiée ces dernières années, à la fois sur rail et dans les airs avec la mise en service de mp2, l'aérogare spécialisée dans les vols à bas tarifs de l'aéroport Marseille Provence et les produits très attractifs des compagnies low cost.

"Il y a eu un avant et un après

## 400 000

touristes anglais sont sur les rails

TGV, il y aura un avant et un après Eurostar, affirme d'ailleurs Didier Parakian, adjoint au maire de Marseille en charge du Développement éco-



La capacité des rames actuelles est de 750 passagers, en attendant la livraison des futures "E320" de 900 places.

/PHOTO VALÉRIE SUAU

nomique et de l'Attractivité du territoire. Quant à Maxime Tissot, directeur de l'Office du tourisme de Marseille, il se dit convaincu que cette nouvelle liaison va permettre de doubler le nombre de touristes an-

glais reçus chaque année dans la ville, lesquels seraient actuellement 200 000 selon les estimations de l'office.

Comme le rappelle Alain Zaleski, directeur de l'établissement Voyageurs Pro-

vence de la SNCF, "Marseille est aujourd'hui la 3<sup>e</sup> métropole française pour le TGV en matière de dessertes internationales".

La cité phocéenne est en effet reliée à Bruxelles, Barcelone, Madrid et Figueras, mais

aussi à Genève, Francfort et Bâle. A cette liste, il faudra donc ajouter Londres à partir de ce vendredi. Avec une précision importante apportée par Alain Zalesky : "Concernant les sillons ferroviaires, l'arrivée de

*"l'Eurostar se fait sans toucher à la trame TGV actuelle".*

Reste à savoir s'il en sera toujours ainsi dans l'hypothèse où la ligne dépasse les espérances de ses concepteurs et exige une augmentation des fréquences.

Du côté de l'aéroport, la plate-forme dessert actuellement une quarantaine de destinations européennes dans une quinzaine de pays, à commencer par Londres dont les trois aéroports (Gatwick, Heathrow et Standed) sont reliés sept jours sur sept et jusqu'à trois fois par jour, respectivement par Easyjet, British Airways et Ryanair. L'aéroport dont le programme estival comporte une hausse significative du nombre des dessertes hebdomadaires de Bruxelles (16 vols au total) et Rome Fiumicino (7 vols).

Toujours concernant les vols directs, l'aéroport propose quatre nouvelles dessertes ouvertes depuis peu ou à ouvrir très prochainement : Manchester (Grande-Bretagne) par Easyjet, Dusseldorf (Allemagne) par Germanwings et Venise (Italie) par Volotea. L'aéroport Marseille Provence qui plus qu'une concurrence nouvelle, voit dans l'arrivée de l'Eurostar "une raison supplémentaire de parler de manière positive de la destination Marseille avec des retombées pour l'ensemble des opérateurs de la place".

Philippe GALLINI

## LE COMMENTAIRE de Nicolas Pétrovic, directeur général d'Eurostar

### "Nous avons déjà 45 000 places vendues sur la ligne"

L'Eurostar a beau rouler à 300 km/h (170 km/h dans le tunnel sous la Manche), il faut quand même 6 h 27 pour relier Londres à Marseille et 7 h 50 pour effectuer le même trajet dans l'autre sens ; une différence de plus de 80 minutes qui s'explique par le nombre et la durée des formalités d'entrée sur le territoire britannique (contrôle des passeports et des bagages) imposées lors de l'arrêt à Lille.

Mais pour le directeur général d'Eurostar, Nicolas Pétrovic, "le produit a toute sa place car il combat l'aérien sur la qualité du service en proposant une liaison tout compris, de centre-ville à centre-ville". Et de développer son argumentaire en soulignant notamment la présence de 12 membres d'équipage par train ou encore les services proposés à bord (confort des assi-



Le patron d'Eurostar veut miser sur la qualité de service. /PHOTO CYRIL SOLLIER

ses, connexion WiFi, prise électrique à chaque place, personnels bilingues, accompagnement au départ et à l'arrivée etc.). Sans oublier la refonte complète des 27 rames existantes d'une

capacité de 750 voyageurs, en attendant la livraison avant la fin de l'année des 17 rames du tout nouveau modèle E320. Leur particularité est d'offrir 900 places tout en gagnant de l'espace par siège grâce au repositionnement des moteurs sous la caisse des voitures. Quant au temps de trajet, il pourrait se réduire légèrement à condition que les négociations en cours entre Eurostar et SNCF réseaux (ex-RFF) aboutissent, autorisant les rames E320 à circuler à la vitesse pour laquelle elles ont été conçues, soit 320 km/h.

"La concurrence avec les compagnies aériennes low-cost s'exerce au départ des trois capitales que sont Paris, Bruxelles et Londres, mais les perspectives de croissance se trouvent sur de nouveaux marchés comme Marseille ou Amsterdam que nous allons d'ailleurs

ouvrir en 2017", ajoute Nicolas Pétrovic. Et d'afficher ses ambitions, fort des "45 000 places déjà vendues depuis l'ouverture des réservations sur le Marseille-Londres, essentiellement dans le sens Angleterre France" : "En vingt ans d'existence, nous avons doublé le volume de nos Londres-Paris et Londres-Bruxelles. On peut donc envisager le même effet sur Marseille".

Quant aux tarifs, Eurostar communique uniquement sur ses prix les plus bas (hors promotion), soit 123€ l'aller-retour en classe "Standard" et 248€ en classe "Standard Premier" (l'équivalent de la 1<sup>re</sup> classe SNCF). Mais selon la date du voyage et le moment où est effectuée la réservation, ces tarifs peuvent se révéler beaucoup plus élevés...

Ph.G.

## De 3 à 5 départs par semaine

Eurostar a programmé 3 départs par semaine les lundis, vendredis et samedis jusqu'en juin, puis 5 départs (en intégrant les jeudis et les dimanches), de juillet à août, avant de revenir aux 3 départs d'origine en septembre et octobre, et enfin à un seul départ (le samedi) en novembre et décembre. En partance de Londres, les rames s'arrêtent successivement à Ashford, Lyon Part Dieu, Avignon TGV et Marseille St-Charles. Dans l'autre sens, les arrêts s'effectuent à Avignon, Lyon, Lille Europe, Ashford et Londres St-Pancras International.

# Prolongation du Tramway : vous n'avez encore rien vu !

D'ici 10 ans, le réseau devrait être augmenté de 11 km du nord au sud de la ville

**A**près l'affectation de l'opération relative aux études d'extension du réseau de tramway entre Capitaine-Gèze et La Gaye (14 M€) en février, l'assemblée communautaire a voté à l'unanimité vendredi matin le lancement d'un concours de maîtrise d'œuvre pour le prolongement du réseau. Ainsi que la création d'un centre de remisage de tramways à Dromel-Montfuron. Autant d'actes qui préfigurent bien des changements d'habitude - et des travaux - pour les Marseillais. Si l'opération fera évidemment l'objet d'un phasage de réalisation en cohérence avec le fonctionnement du réseau et les capacités d'investissement, le plan global élaboré en deux temps préfigure le réseau de transports collectifs en site propre de demain.

Il faudra deux étapes avant que ne soit bouclé ce plan global visant à rendre plus agréable la cité et à favoriser le déplacement en transports en commun. La première commencera par un parcours nouveau de 6 km entre Castellane et Dromel (2,5 km) via l'avenue Cantini, pour une mise en service en 2020 ; puis d'Arenc à Gèze (1,8 km) avec une ouverture en 2021. L'année suivante, on circulera donc entre Dromel et La Gaye sur un nouveau parcours de 1,9 km.

## Avec quels moyens ?

Dans un deuxième temps, le prolongement au Sud est envisagé vers la Rouvière, et celui au Nord vers Saint-Exupéry, sur un tracé restant à préciser. Mais il ne faut pas compter sur un démarrage des travaux avant 2023. En un terme, avec toutes les pré-



L'avenue Cantini et la place Castellane revisitées : c'est une partie du Marseille du futur. / DOCUMENTS DR

cautions de rigueur, en 2025. "Je crains que nous ne puissions voir ces projets dans leur aboutissement. Nous sommes une tortue qui avance lentement", a regretté la sénatrice-maire PS des 15-16<sup>e</sup>, Samia Ghali, tandis que le communiste Marc Poggiale a souhaité "un équilibre" des réalisations entre le nord et le sud "pour recoudre le tissu social et urbain de Marseille".

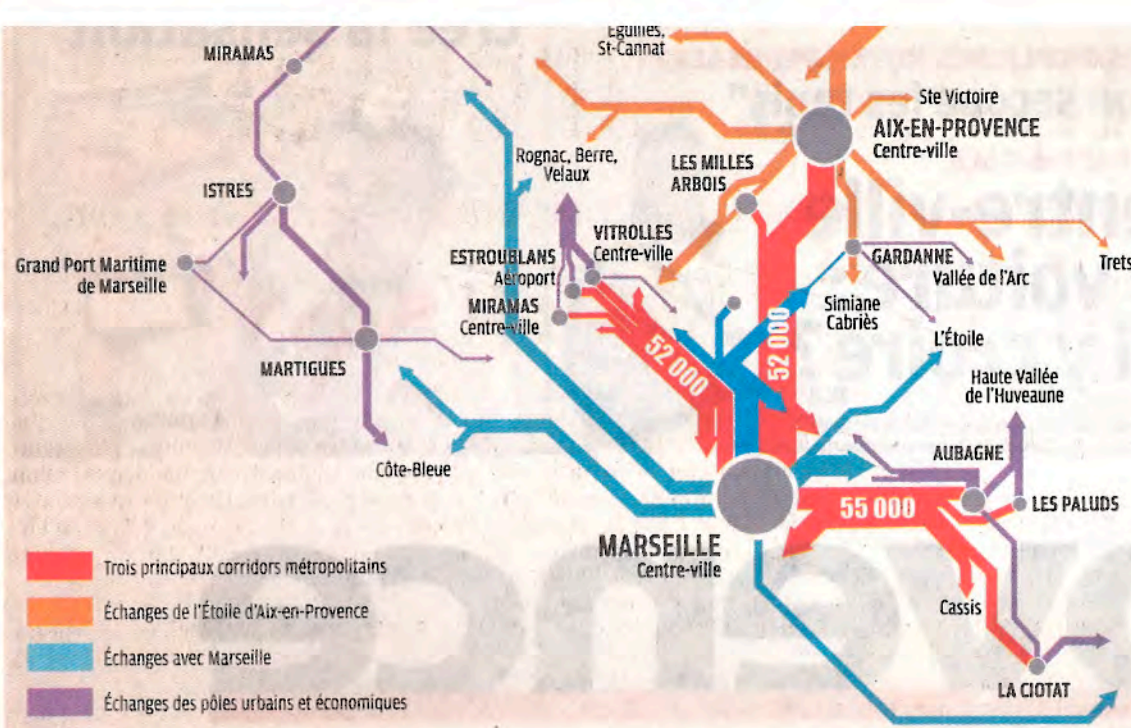
La réponse du président de MPM, Guy Teissier, ne s'est pas fait attendre. Forcément tournée vers l'axe monétaire : "On ne peut dépenser que ce qu'on a et je serais ravi de dire qu'on part en même temps des deux côtés mais ce n'est pas possible", a-t-il insis-



té en estimant que les tarifs (139 M€ pour la phase 1 vers Dromel et 132 M€ pour le Nord) sont déjà "trop chers" et qu'il "souhaite les faire baisser". Et d'adopter tout de même le rapport en en-

courageant les élus à "demander une aide au Premier ministre pour rattraper le retard considérable". Ça tombe bien : Manuel Valls sera à Marseille vendredi!

Franck MEYNIAL



### Temps de transport

Mode de transport	Itinéraire	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi
Train	Aix → Marseille	45 mn	50 mn	60 mn	45 mn	55 mn
	Aubagne → Marseille	15 à 26 mn	46 mn	35 mn	27 mn	58 mn
Voiture	Aix → Marseille	50 mn	60 mn	45 mn	55 mn	50 mn
	Aubagne → Marseille	46 mn	35 mn	27 mn	58 mn	36 mn

# Transports, un casse-tête quotidien

Les déplacements entre Marseille-Aix et Marseille-Aubagne restent difficiles. Un challenge pour la future métropole

**S**ix mois perdus dans les bouchons, six autres en moins pour l'espérance de vie d'un automobiliste au bout de 35 ans.

Ces chiffres édifiants proviennent de la mission interministérielle chargée de préparer la métropole qui démarre le 1<sup>er</sup> janvier 2016. Ils sont la conséquence directe de l'un des premiers handicaps du territoire métropolitain et d'une entrave majeure à son développement : la difficulté à se déplacer. 35 minutes en moyenne pour faire Aix-Marseille par l'autoroute et aux heures de pointe, rajoutez bien 10 à 20 minutes. 25 minutes pour faire Aubagne-Marseille, parfois le double le matin ou au retour des plages le week-end. Et en matière de transports collectifs, c'est à quelques minutes près le même temps de parcours en car. Le réseau ferré propose, avec la 3<sup>e</sup> voie, des trains plus réguliers, surtout aux heures de pointe. Comptez 15 à 26 minutes pour relier les centres d'Aubagne et de Marseille. Entre Aix et Marseille, un train toutes les 10 à 40 minutes est annoncé, mais pour 45 minutes de trajet. Et on ne parle pas des usagers des gares intermédiaires, qui n'ont parfois qu'un train par heure. "Le TER, c'est pas le RER (parisien)" constate Laurent Théry, préfet en charge de la métropole. La navette Aix-Marseille transporte plus de monde que le TER sur le même trajet (12 % en car et 8 % en train). Jusqu'en 1989, date de l'ouverture de l'autoroute du littoral, l'A7 était la seule échappatoire au nord de la ville. Depuis, l'A55 a absorbé une partie du trafic, mais l'A7 reste saturée. L'Agam (agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise) dénombre 52 000 déplacements quotidiens entre Aix et Marseille, parfois jusqu'à 18 000 véhicules par jour sur le tronçon Septèmes-Marseille.

On comptabilise 55 000 déplacements entre Aubagne et Marseille et jusqu'à 105 000 véhicules à partir de la Valentine. La région marseillaise est confrontée à un problème que les autres métropoles n'ont pas. Les flux se superposent au lieu de se distribuer vers le centre ou en rocade, comme à Lyon ou Toulouse. Ici, on compte jusqu'à six pôles de diffusion qui correspondent aux communautés d'agglomérations. Loin d'être des fac-



Saturation et exaspération. C'est comme ça tous les matins, ou presque, sur l'A51 en direction de Marseille. / PH. P.N.

teurs de cohérence, ce sont des frontières où les déplacements ne sont pas facilités. "Il faut un vrai plan transport financé sans toucher aux impôts, en portant la taxe versement transport des entreprises à son maximum", note le préfet Théry. Les impacts néfastes sont nombreux et les conditions du changement loin d'être réunies. "Le territoire Aix-Marseille consacre beaucoup moins d'argent aux transports en commun que ses homologues". Tout n'est pas noir. "Le niveau du trafic est stable, il avait baissé avec la crise de 2008 et n'augmente plus", assure Philippe de Camaret, chargé d'exploitation à la Dirmed. Même si les autoroutes sont au maximum de leur capacité. Des voies réservées aux cars commencent à être aménagées sur l'A7 entre Aix

et Marseille. 8 km prévus d'ici fin 2016. En 2017, la rocade L2 devrait capter 30 % du trafic de l'A7 sur sa partie terminale, où les bus circuleront de part et d'autre dans des voies dédiées. "On ne peut plus s'offrir de nouvelles infrastructures dans des zones aussi saturées. Il faut arriver à optimiser celles existantes et encourager les transports collectifs", note la Dir Med.

Dans le cadre de la métropole, un livre blanc défend l'élaboration d'une offre interconnectée et multimodale alternative à l'automobile avec un investissement souhaité de 7 milliards sur 15 ans. L'objectif est de doubler la fréquentation des transports collectifs sur la même période.

Corinne MATIAS

## LES RÉACTIONS

Invités à partager leurs gênes quotidiennes, de nombreux Provençaux ont réagi sur LaProvence.co "Trajet quotidien entre St-Cannat et Marseille. D ralentissements auto d'Aix-en-Provence, des bouchons de Luyne à Marseille, 1 h 15 environ pour effectuer 45 km (Tilouma). "De toute façon les transports en commun c'est le foutoir. Marseille, c'est deux fois plus grande que Paris intra-muros mais huit fois moins dotée en transports" (Bustram). "bus, en train et surtout bagnole (sic), les points noirs sont légion. Le stress est garanti" (Scorpyor "Ce fameux tunnel Prado-Carénage que l'on paye très cher pour ne pas avancer du tout. Un trafic saturé, des voies fermées pour réguler le trafic... Un véritable fléau en heures de pointe !" (Laurent Des "Marseille/Pôle d'activité d'Aix par autoroute, pas jour sans qu'il n'y ait un accident" (Bibi13). "Sur le trajet Marseille/Aix en bus un vendredi soir, parfois plus de 2 heures" (SKVM)

## SUR L'A7 ET L'A51 entre Aix et Marseille

### Entre 45 et 60 mn de temps de trajet

Probante la première phase de 1 400 mètres réservée aux bus sur l'A51 à Plan-de-Campagne ? Si la préfecture et la Dirmed s'accordent encore quelques jours pour dresser un bilan de cette expérience lancée le 13 mai, les usagers quotidiens de l'autoroute entre Aix et Marseille ont déjà une petite idée sur la question. Oui, en filant sur cette voie royale aménagée sur la bande d'arrêt d'urgence et une partie des voies de circulation, les autobus parviennent à s'extraire des embouteillages et gagnent deux à trois minutes. Le revers de la médaille, c'est le temps perdu par les automobilistes qui n'ont pas d'autres choix - pour raisons professionnelles - que la voiture pour relier chaque jour Aix à Marseille. Sur cet axe historiquement saturé aux heures de pointe

(52 000 déplacements quotidiens entre les deux villes, dont 20 % seulement en transports collectifs), le rétrécissement des trois voies ne fait qu'aggraver la situation. Résultat : l'effet goulot d'étranglement se fait ressentir deux ou trois kilomètres avant la zone commerciale. Impossible, chaque matin, d'éviter le scénario pare-chocs contre pare-chocs passée la commune de Bouc-Bel-Air. Autre constat : entre 8 heures et 9 heures, des véhicules et un nombre de motards encore plus conséquent ne résistent pas à la tentation d'emprunter indûment la voie réservée aux bus. "On fait appel au sens de la responsabilité des conducteurs", misait le préfet Michel Cadot au lancement de l'opération. Pour le moment, pas de PV sur cette nouvelle portion expérimentale mais le système de vidéoprotection et les amendes infligées aux récalcitrants sur la voie réservée entre Plombières et l'entrée de Marseille pourrait être étendue à Plan-de-Campagne.

La double peine vécue ces dernières semaines par les usagers de l'A7 vient des travaux d'aménagement du futur échangeur qui reliera la L2 à l'autoroute. Entre les Arnavaux et la sortie La Rose-Le Canet, la chaussée a des allures de peau de chagrin, grignotée par un chantier colossal. Le temps de trajet, testé sur cinq jours ouvrables entre Aix-Marseille, est en moyenne de 50 minutes. Avec un pic d'une heure et un autre de 55 minutes le mardi et le jeudi, les deux jours de la semaine où les routes et autoroutes sont les plus empruntées.



Le bus gagne 2 à 3 minutes. L'automobiliste perd une partie de la chaussée. / PHOTO P.N.

Caroline RICHARD

## SUR L'A50 entre Aubagne et Marseille

### Au vert le mercredi mais au rouge les autres jours

Emprunter quotidiennement l'autoroute A50 aux heures de pointes matinales entre Marseille et Aubagne s'apparente souvent au parcours du combattant. L'automobiliste doit savoir faire preuve de patience, beaucoup de patience, et de fatalisme. Plus rien à envier à son congénère francilien : l'autoroute est, c'est le périphérique sudiste. Dans le meilleur des cas, il vous faudra 27 minutes pour rallier le centre-ville d'Aubagne à la Joliette : vive alors le mercredi comme celui de la semaine écoulée. Quant au pire, c'est le jeudi, avec près d'une heure de trajet. Mais les autres jours, toujours dans le même créneau horaire, entre 7 et 9 heures, ce n'est guère mieux. Des exemples ? Dès votre arrivée sur l'A50, un panneau "attention bouchon" vous donne le ton ! Premier stop au niveau de la Légion Étrangère. Là, pare-chocs contre pare-chocs, vous roulez au pas jusqu'après la sortie de La Penne. Chouette, ça redémarre... Pour quelques centaines de mètres car, vers la Valentine, le trafic s'intensifie jusqu'à être saturé dans le secteur des travaux de l'échangeur Florian. Vous pensez alors être au bout de vos peines quand, patatras, sur les ondes de France Bleu Provence, on annonce la fermeture temporaire du tunnel Prado-Carénage pour cause de "congestion". Vous fulminez, vous voyant déjà plonger dans l'enfer de Sakakini. Mais, ouf, le tunnel ouvre pour un passage au compte-gouttes. L'heure tourne. Encore une journée qui débute bien mal. Surtout que des petits malins tentent de passer en force pour éviter la queue vers l'entrée du tunnel qui débute place de Pologne. Une semaine ordinaire, quoi ! Temps de parcours de lundi dernier : 46 minutes ; 35 le lendemain, seulement 27 mercredi mais 58 le jeudi et 36 minutes le vendredi. Vivement les vacances... pour les autres car, au moins, ce sera fluide pour vous.

Éric ESPANET

## DES CHIFFRES

650 000 déplacements que jour dans le périmètre métropole.

110 voyages par an et par individu tant de la métropole en transports collectifs (323 sur Grand Lyon). Un chiffre en diminution de 1 % depuis (+ 4 % pour l'agglomération lyonnaise).

2,3 millions de voyageurs annuels dans les cars du conseil départemental (ex-généraliste) l'une des forces du réseau transports collectifs de la métropole.

30 km de transports collectifs en site propre à Marseille (73 km à Lyon).

90 % de l'accès aux zones d'emploi se fait en voiture. des chômeurs des quartiers Nord n'ont ni permis, ni accès à une voiture. 31 % des étudiants n'ont pas le permis. 250 000 habitants de la métropole n'ont pas de voiture. Les 2/3 résidents à Marseille. Un million d'habitants n'utilisent exclusivement que leur voiture pour se déplacer. 500 000 autres des "multimodaux".

→ Source : Livre blanc de la mobilité.

# Des pistes pour mieux circuler

Doublement de lignes ferroviaires, développement de l'offre de bus et cars, gare multimodale, des axes à explorer



Gilles Pipien est ingénieur. Il a créé, à Aix-en-Provence, l'association Paix 21. / PHOTO ARCHIVES SOPHIE SPITERI

## "Se servir déjà de l'existant"

Passionné de développement durable, l'ingénieur Gilles Pipien est aussi un homme au discours clair. À Aix-en-Provence, il a créé l'association Paix 21.

**■ Quel regard portez-vous sur la situation des déplacements dans l'aire métropolitaine ?**

Ailleurs, à Lyon, à Nantes, à Paris, les besoins en matière de transports sont répartis en étoile : on converge vers un centre et cela peut donc se traiter par un RER. Chez nous, c'est très différent, il y a ce qu'on peut nommer un polycentrisme, qui explique une circulation diffusée dans tous les sens. Ici aussi, on a développé à fond les voies rapides, un système fondamentalement tourné vers la voiture et qui démontre chaque jour ses limites. Or, en face, on constate une offre insuffisante en transports collectifs : les bus et les cars existent, mais sans voie dédiée, ils sont pris eux aussi dans les bouchons. Donc il n'y a aucun avantage concurrentiel à les utiliser, c'est dommage. D'un autre côté, notre réseau ferré, dessiné à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et au début du XX<sup>e</sup> siècle, est totalement inadapté à

l'étalement urbain et à nos besoins actuels : on trouve de charmantes petites gares de village à Aix et Bouc-Bel-Air, mais ce n'est pas là qu'est l'emploi, ni même la population. C'est en périphérie, que l'on ne gagne qu'avec la voiture. Il y a donc une déconnexion entre les gares et l'activité. Les voies ferrées restent des chemins de grande randonnée qui ne desservent pas les zones d'activité qui en auraient besoin.

**■ Vous dites que miser sur le chemin de fer n'est pas la solution...**

Non, encore une fois parce que les gares ne sont pas là où on en a besoin. Le fer est inadapté. Il y a un choix majeur, mais on parle de très long terme, qui est ce grand axe Paris-Espagne-Italie, qui doit passer par la gare Saint-Charles. Ce sera peut-être bien, mais ça sera une réalité dans 30 ans ! Ceci vu le manque de budget, alors que la SNCF est plombée par la non-rentabilité des LGV. Le problème, c'est qu'en pariant sur cet énorme investissement, on ne règle pas les problèmes actuels, on obère le développement de projets moins coûteux, comme la réalisa-

tion d'un TER performant sur un axe Vitrolles-Aix-Marignane. Moi je plaide pour que l'on utilise les voies existantes : par exemple, le conseil départemental dispose d'un bon réseau de cars. On peut augmenter leurs cadences sur les routes actuelles. Ensuite, il faut un tram-train, comme à Nantes ou Bobigny.

**■ À Marseille, on construit en ce moment la fameuse L2. Va-t-elle nous permettre de mieux nous déplacer ?**

On est encore dans cette culture de rajouter des voies pour les bagnoles, c'est quelque chose d'un autre temps ! Ce projet de L2 est celui d'une génération passée, qui va attirer davantage de voitures, qui nous aura coûté extrêmement cher alors qu'en mettant cet argent dans les transports collectifs, on aurait pu changer la ville !

**■ Que préconisez-vous ?**

Que l'on comprenne enfin, vraiment, les besoins des gens et que l'on n'ait plus, seulement, une approche technique.

Propos recueillis par D.Ta.

## ENTRE AUBAGNE ET MARSEILLE

### La 3<sup>e</sup> voie a changé leur vie de salariés

Cinq ans de travaux (mais neuf de retard sur le programme initial !), 252 M€ d'investissement, mais ça valait le coup ! "Après une période absolument horrible en début d'année", Marc, habitant d'Ollioules et commercial de 60 ans dans le quartier des Crottes, à Marseille, exulte : oui, la 3<sup>e</sup> voie TER entre Marseille-Aubagne est devenue "fabuleuse". "C'est le bonheur, il faut le dire quand ça marche", se réjouit cet usager quotidien de la ligne. Désormais, celle-ci propose 20 allers-retours entre Marseille et Aubagne (au lieu de 10 autrefois), trois trains par heure entre ces deux villes et 34 allers-retours entre Marseille et Toulon (29 précédemment). "J'embarque à Ollioules et cela crève les yeux : le parking gratuit d'environ 500 places est plein lorsque j'attrape mon train à 7 h 30." Les Toulonnais ont pris l'habitude de monter à bord à Ollioules, en raison, justement, de la présence de ce parking gratuit. "Ce que j'apprécie, poursuit Marc, ce sont les nouveaux trains directs. Ils s'arrêtent juste à La Ciotat, La Blancarde et Saint-Charles, au lieu de desservir toutes les petites gares. Je mets 45 mn à faire ce trajet, au lieu de 55 autrefois... et encore, quand tout allait bien !" Or, souvent, sur cette ligne honnie des voyageurs, "tout" n'allait pas bien, loin de là. "On a vraiment tout eu, soupire Thierry (1), cadre à CMA-CGM et usager de la ligne depuis 13 ans. Les mouvements de grève, le man-



Mise en service fin 2014, la 3<sup>e</sup> voie entre Marseille et Aubagne a réconcilié les voyageurs avec ce parcours.

que de personnel, les incidents techniques, les pannes. L'enfer. 2007 avait été l'apothéose. Et puis, pendant les travaux, on a connu encore des années de galère." Dans le sens du retour, vers Ollioules, "il m'est arrivé de mettre deux heures pour faire le trajet". La 3<sup>e</sup> voie, il la salue désormais comme près de 200 collègues qui embarquent à ses côtés chaque matin, souvent au départ de Toulon : "C'est remarquable. Cela change la vie." D.Ta.

(1) Ce prénom a été changé à la demande de l'intéressé.

## UN IMPACT RÉEL SUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

### Le cauchemar des patrons aixois

Dites le mot "transports" à un patron des zones d'activités aixoises et vous n'arriverez plus à l'arrêter. "Une plaie pour nos salariés", résume sans détour Marc Arrighi, directeur régional de Schneider Electric, à La Duranne, dans un récent bulletin de l'UPE13. L'axe Aix-Marseille, tout autant que les derniers kilomètres aixo-aixoïis d'entrée dans les zones, c'est le cauchemar des employeurs. "Pour naviguer entre mes concessions à Aix et à La Valentine, je ne passe plus que par Aubagne (l'A8, autoroute payante, puis l'A50). Par l'A51, c'est trop aléatoire", précise Philippe Leydet, le patron de Touring Automobile. Aux heures de pointe, la doublette A7-A51 n'est guère praticable pour qui

compte son temps. Mais nombre de salariés des entreprises aixoises n'habitent pas Aix. La faute à un immobilier qui flambe. "65% de mes collaborateurs habitent à plus de 15 km, dont 10% à Marseille", poursuit Philippe Leydet. Les transports en commun ? "Vous rigolez ? s'esclaffe Régis del Sale, patron d'Arkane Consulting. Le train roule encore au diesel et sur une seule voie..." Et la navette autoroutière, quand elle ne poireaute pas dans les bouchons, "ne résout pas la casse-tête du dernier km jusqu'au lieu de travail". Réunions décalées pour éviter les heures de pointe, retards à répétition... Les entreprises pestent et font avec. Ou vont s'installer là où les trajets sont plus cléments... G.L.

## ENTRE MARSEILLE ET AIX

### "Il faut vraiment doubler la voie"

On parle d'un métro jusqu'à St-Antoine, d'un RER aussi, sur le terre-plein central de l'A51, pour se rendre à Aix. Financièrement, on parle de plusieurs centaines de millions d'euros à ainsi investir pour résoudre les bouchons. Quel intérêt ? Il y a le train. Mais personne ne semble le voir. Quand on pense au TER Marseille-Aix, on a l'impression d'un gâchis. Il y a 104 000 déplacements, tous modes de transports confondus, entre les deux villes. Et seulement 7% par train.

Pourquoi ? Il existe une raison essentielle. La configuration de la ligne. Jean-Marc Coppola, vice-président (PC) de la région, explique : "Il faut doubler la voie. On l'a fait entre Marseille et Gardanne. Il faut désormais le faire entre Gardanne et Aix."

Et en doublant la voie, on multiplierait évidemment les fréquences. On passerait à environ un train par quart d'heure, une offre plus riche que celle d'aujourd'hui (trois trains en heures de pointe). Et forcément, le TER deviendrait plus attractif. On doublerait le nombre d'usagers par deux : 14 000 contre 7 000 aujourd'hui. L'autoroute resterait surchargée mais l'amélioration se ferait ressentir. Et on pourrait revoir encore les objectifs à la hausse en termes de fréquentation du train. "Il faut 185 millions pour y arriver, poursuit l' élu communiste. Avec le plan Etat-Région, on doit pouvoir doubler la voie d'ici à 2020." Le problème financier réglé, il faudra en résoudre deux autres : celui de l'incivilité d'abord. La ligne passe par les quartiers nord, Picon



Coppola (PC) : "Il faut 185 millions pour y arriver d'ici à 2020". / PHOTO L.P.

- Busserine, Castellans-St-Joseph, St-Antoine. Et, qu'on le veuille ou non, ces haltes ferroviaires ne sont guère attrayantes même si l'association Médiance 13 est là pour apaiser les quais. Des quais parsemés de débris pour certains des ascenseurs... murés (par peur de la casse), des néons souvent explosés. "Il faudra penser à créer des parkings de haute capacité et surtout sécurisés", avertit Jean-Marc Coppola.

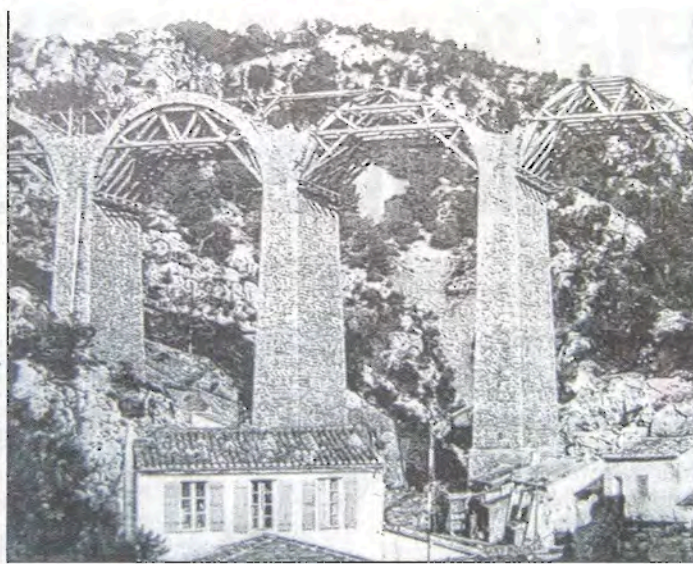
À la SNCF, on a conscience du problème. "Ce sont des quartiers difficiles, c'est vrai, reconnaît Olivier Monnot, directeur du TER pour la région. Mais en rénovant les haltes ferroviaires en 2009, on a ouvert une fenêtre, ça s'améliore. On est passé de 4 000 à 7 000 usagers. Et puis, il y a des projets de la ville pour mettre un peu de vie dans ces haltes ferroviaires comme à St-Antoine, où est prévu un vrai emplacement pour le stationnement et à Picon qui a un projet urbain." A la SNCF, on ne désespère pas de voir les cités s'ouvrir et les haltes ferroviaires drainer plus de monde. Mais Olivier Monnot sait aussi qu'"on est au pays de la bagnole." En 2020, le train réussira peut-être à conquérir d'autres usagers. Dans ce cas, pour les fidéliser, il devra avoir réglé le troisième problème, particulièrement exaspérant : les retards.

Jean-Jacques FIORITO  
jffiorito@laprovence-presse.fr

## L'édifiant "livre blanc" de la Mission interministérielle

Né de la Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille Provence, le "livre blanc de la mobilité" est un document exceptionnellement complet sur la question des déplacements. "Les freins à la mobilité sont unanimement perçus comme l'une des principales entraves au développement métropolitain", prévient d'emblée ce rapport de 96 pages. Alors que 200 000 nouveaux habitants sont attendus dans

la métropole d'ici 15 à 20 ans, "le doublement de la fréquentation des transports collectifs en 15 ans est à portée de main". Le livre propose différentes stratégies, dont celle du "Ring", un train à haut niveau de service entre Vitrolles, Aix, Marseille et Aubagne. Il recommande d'augmenter fortement la fréquentation des bus, de doubler les voies réservées, de développer le vélo, d'interconnecter les réseaux de transport... D.Ta.



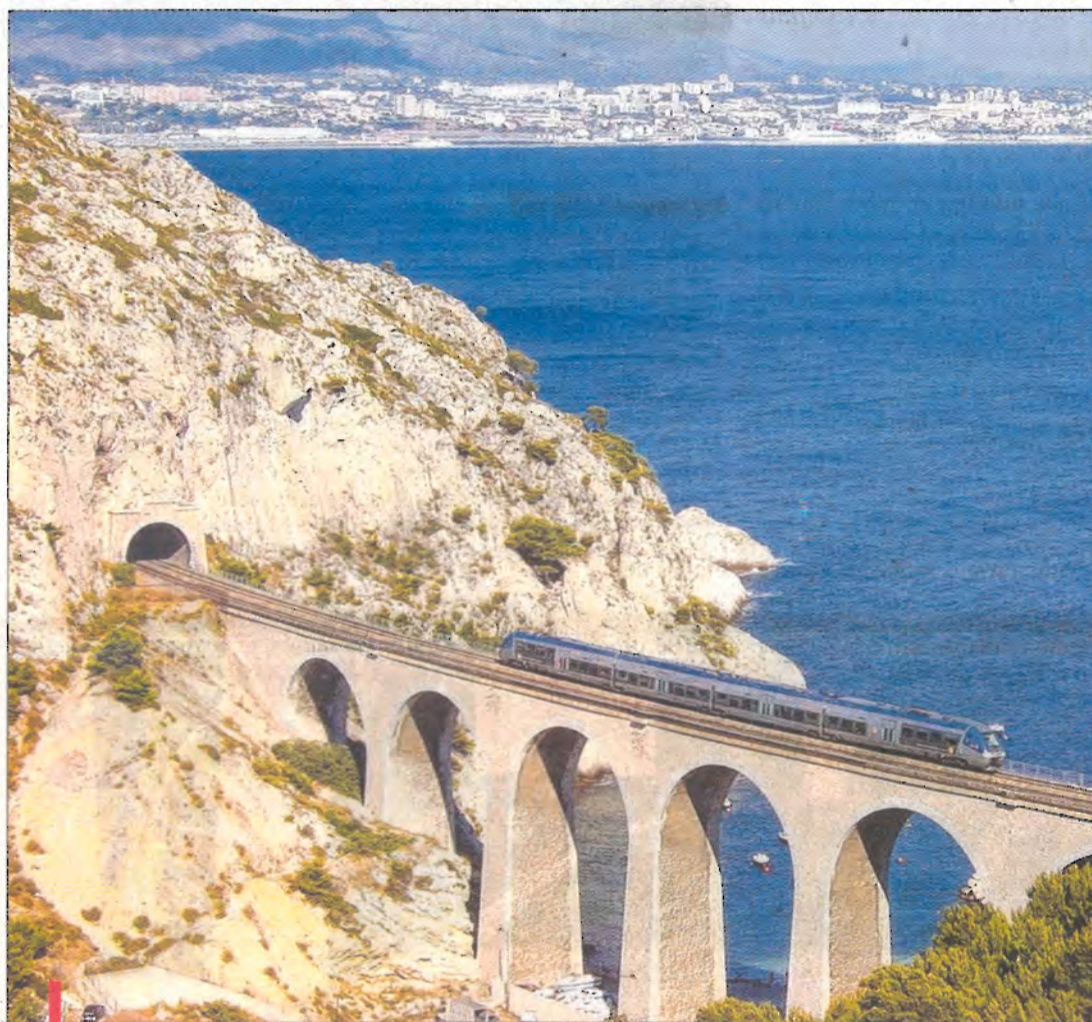
Il y a plus de 100 ans, on se lançait dans de gigantesques travaux, à l'ouest de Marseille, pour bâtir des viaducs et des gares : Corbières, Méjean et La Redonne notamment (de gauche à droite).

/PHOTOS DR

# Il était une fois le train des plages

La célèbre ligne de la Côte Bleue, entre Marseille et Martigues, fête ses 100 ans. Voyage au coeur d'un site encore trop méconnu

**E**t soudain, le train surgit sur le viaduc de la Vesse. Acrobate d'acier, il file sur des rails suspendus au-dessus de la mer. Au loin, le port de Marseille où se déploie la tour CMA CGM. Le spectacle est renversant de beauté. Sormiou, Cassis et les calanques peuvent aller se rhabiller. Car il est peut-être là le plus beau panorama de la région marseillaise. La Côte Bleue, entre l'Estaque et Martigues, avec ce train aérien qui domine les flots. Depuis 1915 déjà. Cette année, la ligne fête son centenaire. Un peu dans l'indifférence. Combien sont-ils à prendre ce train



**1600**  
C'est le nombre de voyageurs au quotidien

au quotidien? 1600. Moins que le Marseille-Aix qui n'est pourtant pas le plus gros succès de la SNCF. Alors, si on lui rendait hommage? Hommage d'abord à ceux qui ont construit la ligne. Autour des années 1850, il existe un train qui relie Marseille et Avignon via le massif de la Nerthe. Par sécurité, on veut le doubler.

C'est l'ingénieur Paul Séjourné, avec la Compagnie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée (PLM), qui s'attelle à la tâche. "Et il y a beaucoup d'ouvriers étrangers, des Italiens, Portugais, raconte Eric Barron qui, avec son association, va fêter les 100 ans de la ligne (voir

plus bas). Ce sont des années de sueur, de souffrance et de deuil." Mais après dix ans de travaux, le train de la Côte Bleue vient s'inscrire dans le paysage. On a conquis cet ouest lointain. Ce Far West de Marseille. 50 kilomè-

tres, 18 viaducs, 23 tunnels. Un TER funambule qui survole la côte. Un TER bulldozer aussi qui transperce la roche et se retrouve étranqué dans un corset de calcaire. Un TER vacancier enfin qui dépose les voyageurs sur les

plages. Le train de la Côte Bleue c'est un dépliant pour touristes. Le petit port de Niolon, la calanque de Méjean, le viaduc des Eaux salées avec son arche centrale, la plage des Tamaris qui se déploie en arc de cercle. 14

allers/retours sont proposés pour ce savoureux train des plages. "Qui est un peu devenu le train des randonneurs" rectifie Eric Barron. Les randonneurs ou, plus généralement, les piétons. Ils ont un peu noirci le ta-

bleau. "Les gens ont pris l'habitude de marcher près des voies. Et il y a eu des accidents. Quand il y a du vent, on n'entend pas toujours le train. Puis à la sortie des tunnels, le conducteur a souvent le soleil dans les yeux. Et il y a des courbes qui n'arrangent rien. Mais depuis 2002, de gros efforts ont été faits en matière de signalisation et de mise en sécurité." 7€ plein tarif (aller simple), voilà le coût de ce voyage à travers les massifs et l'histoire. Départ de St-Charles et cap sur Martigues (ou Miramas), via l'Estaque, Niolon, La Redonne, Carry, Sausset et la Couronne. Avec une autre halte presque inconnue: la gare d'Arenc, face au Dock des Suds. Au pied d'Euromed. L'occasion pour un col blanc de quitter son étouffant building à midi et d'avoir, un quart d'heure plus tard, les pieds éventailés sur une terrasse de Niolon. Magique.

Jean-Jacques FIORITO  
jffiorito@laprovence-presse.fr

## CÉLÉBRATION

### En octobre, un train en tenue de gala

100 ans et toujours pas baptisés. Comme inconnue de l'état-civil. "La ligne n'a jamais été inaugurée, explique Eric Barron. Il faut dire qu'en 1915, année où elle fut achevée, on était en guerre." Mais l'association La Voix de la Côte Bleue va rendre un peu de "dignité" à ce train qui aura droit à un week-end de festivités, les samedi 17 et dimanche 18 octobre. "À cette occasion, notre association va fédérer les communes que traverse le train. On veut que tout le monde participe. D'ailleurs, on lance un appel à tous les bénévoles et ceux qui auraient des documents d'histoire, comme des cartes postales." En s'inspirant du travail de Louis Roubaud (1), spécialiste du sujet, l'association a monté un programme qui va permettre à toutes les communes d'être de la fête. "Les manifestations ont pour objectif de proposer une activité différente à chaque halte, cohérente avec la ligne et les sites. L'ensemble est à vivre en TER bien sûr." A l'Estaque, on



Eric Barron et son association vont célébrer les 100 ans de la ligne. /PHOTO DR

proposera notamment une exposition de cartes postales. Et on rendra hommage aux ouvriers morts sur le chantier. À Niolon, on se plongera dans l'histoire avec une reconstitution de la gare que des comédiens égaieront, drapés dans des costumes d'époque. À Ensues La Redon-

ne, on se penchera sur les techniques de construction. À Carry, le train sera au cœur d'un court-métrage, alors qu'à Sausset, une exposition mêlera prises de vue d'hier et d'aujourd'hui. À Martigues enfin, rien n'est encore défini mais on pourrait opter pour une collaboration avec la Région et la SNCF afin de proposer une expo de "matériel d'hier et d'aujourd'hui". L'association, "qui n'a pas vocation à tout organiser elle seule" attend désormais que la population, les CIQ, les collectivités, et tous ceux que le sujet passionne, se joignent à elle pour le grand rendez-vous d'octobre. On peut la contacter à travers facebook/voixcotebleue ou [voixcotebleue@gmail.com](mailto:voixcotebleue@gmail.com)

(1) Louis Roubaud, qui s'est éteint l'année dernière à Châteauneuf-les-Martigues, a publié en 2004 "Les Chemins de fer de la Côte bleue vers les plaines de la Crau" Éditions Campanile

## PONCTUALITÉ

### Un TER terriblement agaçant

L'arrivée du train était imminente en gare de Martigues, quand l'annonce tomba: "Messieurs les voyageurs, le train Miramas-Marseille aura une demi-heure de retard." Retard, le mot qui exaspère tous les usagers. Et ils sont nombreux, tout au long de l'année, à déplorer les horaires approximatifs, sans parler des annulations, d'un TER qui a parfois des allures de diligence. Mais les problèmes de fiabilité concernent tout le réseau en Paca. D'ailleurs, l'UFC-Que Choisir de Martigues-Côte Bleue-Etang de Berre s'est plongée dans les statistiques pour montrer que le TER avait d'énormes progrès à faire: "Nous sommes remontés jusqu'à 2004, assurait-il y a quelques jours. Le résultat est accablant. Alors que notre région est la 3<sup>e</sup> en termes de fréquentation des TER, avec 85 000 voyageurs par jour, elle se classe 19<sup>e</sup> pour la ponctualité. Et c'est encore plus flagrant sur les deux lignes Côte Bleue et Marseille-Miramas via Rognac." Pour essayer de faire avancer les choses, l'UFC-Que Choisir invite les usagers à signer une... pétition "Payons en fonction de la qualité", et à télécharger l'application gratuite "Anti-retard".

À quelques mois des élections régionales (c'est la Région qui finance), l'opération pourrait porter ses fruits. Au-delà des retards, il y a aussi des problèmes d'accès au train, avec certains quais qu'on a malheureusement oublié de moderniser. Puis, l'information concernant retards et annula-

tions n'est pas toujours au rendez-vous, dans les haltes-ferroviaires. À la SNCF, on a conscience des problèmes. Et on compte sur le Plan Etat-Région (2015-2020) pour redonner un peu de fraîcheur à la ligne. "Mais depuis le début de l'année, nous avons observé une nette amélioration, ce qui nous a permis d'atteindre 85% de régularité" soulignait, il y a quelques jours, le directeur du TER PACA, Olivier Monnot. Pour lequel les dysfonctionnements sont dus à la lenteur de la maintenance (qui rend le matériel indisponible), à l'état du réseau (trop de trains pour une faible capacité) et évidemment aux... grèves des agents.



Le train de la Côte Bleue: un pur bonheur pour les photographes... quand il est à l'heure. /PHOTO SERGE GUEROUIT

# 5 LE COMMERCE

## 1 La Canebière fait son cinéma

La Provence – 19.02.2015

## 2 Vers un trop-plein commercial ?

La Provence – 20.02.2015

## 3 Alinéa veut étoffer son réseau de magasins

La Provence – 21.04.2015

## 4 Les Terrasses cherchent le 7<sup>e</sup> ciel

La Provence – 23.05.2015

## 5 Grandes manœuvres dans le commerce marseillais

La Provence – 17.06.2015

# La Canebière fait son cinéma

Le Conseil municipal se prononcera lundi sur le projet de la société Artplexe : un pôle cinématographique et culturel

**L**e projet de complexe cinématographique sur la Canebière aurait pu devenir une sorte de serpent de mer, un gros, un peu comme ceux qu'on aperçoit dans de mauvais films de science-fiction aux effets spéciaux bâclés.

Il verra pourtant bien le jour. Sur le papier, il avait été évoqué pour la première fois le 6 décembre 2010, lors d'un conseil municipal où la société MK2 avait été désignée pour réaliser l'édifice à l'emplacement de la mairie des 1<sup>er</sup>-7<sup>e</sup>. Mais MK2, qui proposait l'installation de 14 salles, avait finalement vu sa proposition refusée, jugée "compromettante pour le paysage patrimonial de la Canebière et hors gabarit pour le PLU" par la Ville (lire ci-contre).

C'est finalement un nouveau projet qui devrait voir le jour, porté par la société parisienne Artplexe, dont les dirigeants ont effectué plusieurs visites sur site depuis début 2015. "Ils ont senti une réelle volonté municipale de développement culturel du centre-ville, et notamment de la Ca-

**Le complexe comprend sept salles, une galerie d'exposition, un bar à vins et une librairie.**

nebière, dont le potentiel est immense. Ils s'implanteront à la place de la mairie des 1<sup>er</sup>-7<sup>e</sup> et sur une partie du square Léon-Blum. Il y aura sept salles de cinéma et également un large pôle culturel, où pourront se tenir de nombreux événements, comme des expositions, indique Sabine Bernasconi, maire (UMP) des 1<sup>er</sup>-7<sup>e</sup> et vice-présidente du Conseil général déléguée à la Culture. On y trouvera également un bar à vins, une librairie, une galerie photo, un fleuriste... L'idée, c'est d'intégrer ce pôle à la vie du quartier. Pour l'aspect cinéma, on retrouvera des films d'arts et d'essais, et des films plus grand public, tout le monde pourra y trouver son compte, et surtout



Le projet devrait prendre forme à la place de la mairie des 1<sup>er</sup>-7<sup>e</sup> et sur une partie du square Léon-Blum. / PHOTO VALERIE VREL

profiter d'un lieu de vie de qualité."

**Sabine Bernasconi : "Une volonté municipale"**

Un lieu de vie plus qu'attendu sur une Canebière dont l'offre commerciale laisse clairement à désirer, surtout sur la partie haute avec les proliférations d'épiceries de nuit et de snacks. Et qui, après 20h, affiche un visage peu reluisant, avec son square Léon-Blum livré aux toxicomanes et aux "marcheuses", ces discrètes prostituées. "Le complexe cinématographique et culturel va contribuer à redonner ses lettres de noblesse et son animation d'antan à cette artère. Je préfère cent fois y voir se multiplier des

ateliers d'artistes que des bars à chichas ou des kebabs. Repenser l'attractivité commerciale de la Canebière est clairement une volonté municipale", poursuit la maire de secteur, qui, si Artplexe s'implante et devient de ce fait propriétaire des lieux, devra inévitablement faire ses cartons. Et la mairie des 1<sup>er</sup>-7<sup>e</sup> se trouver un nouvel emplacement.

Celle-ci pourrait s'installer dans l'immeuble Communica, place François-Mireur, juste derrière le Centre Bourse. Les études administratives du complexe cinématographique devraient s'achever, elles, fin 2015. Et le projet d'Artplexe être voté, dès lundi, en conseil municipal.

Lionel MODRZYK



## Zoom sur la société Artplexe

Créée en juin 2014, la société Artplexe est domiciliée à Paris. Son directeur général est Jean-Jacques Léonard, et son président, Gérard Vaugeois. Ce dernier est une figure du cinéma d'auteur. À la tête de Bommerang Productions, il a notamment produit *La symphonie du silence*, de Vignen Tchaldranian, et *La Racine du Cœur*, de Paulo Rocha. Spécialisée dans les offres culturelles alternatives, cette jeune société ambitionne de proposer un "nouveau concept de cinéma d'art et d'essais en centre-ville". Sa direction a cependant refusé de s'exprimer avant le vote du Conseil municipal de lundi.

## MK2, rappel d'un échec...

L'échec de l'implantation d'un cinéma MK2 de 14 salles sur la Canebière laisse encore aujourd'hui un goût très amer à Patrick Mennucci, ancien maire de secteur. Le socialiste en avait fait son cheval de bataille depuis 2010, après avoir convaincu Nathanael Karmitz, directeur général du groupe, de s'implanter dans la cité phocéenne. "Il était prêt à mettre 17 millions d'euros dans le projet. Et la Ville lui a mis des bâtons dans les roues pour quelques considérations urbanistiques. Elle a privé les Marseillais d'un superbe complexe !", tonne Patrick Mennucci, "pas au courant" du nouveau projet présenté par Artplexe à la Ville. Qu'il suivra en spectateur, à défaut d'en être tête d'affiche.

L.Mo.



# Vers un trop-plein commercial?

Avec la sortie de terre de l'équipement du Prado se pose la question d'un éventuel excédent de commerces

**D**emander en ce moment à un commerçant si les soldes sont une réussite, c'est un peu comme interpellé un malade pour savoir s'il a la santé. Alors imaginez un peu la réaction de l'un d'entre eux à l'évocation de la sortie de terre du futur centre commercial du Prado au pied du Stade Vélodrome: 50 nouvelles boutiques sur 23 000 m<sup>2</sup> dès 2017, lorsque les Voûtes de la Major, Les Docks, Bleu Capelette et Tivoli Parc seront déjà lancés dans la course aux courses. "Pour la ville, ce n'est pas une bonne nouvelle. Déjà que les habitants des 8<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> arrondissements ont du mal à descendre en centre-ville avec ce trop-plein d'offre...", juge de façon anonyme ce commerçant installé aux Terrasses du Port.

## Trop de multinationales

Avec des loyers entre 1 000 et 1 500 € le m<sup>2</sup> hors charges, certains de ses confrères du deuxième étage "premium" du mastodonte de La Joliette tirent sérieusement la langue en ce moment et attendent de pied ferme l'ouverture sans cesse repoussée de l'Apple Store, une véritable Arlésienne censée dopper les chiffres d'affaires des 200 boutiques du site. "De trop nombreuses multinationales viennent pomper les chiffres d'affaires en n'en reversant qu'une partie localement. Il faudrait plus d'indépendants que de grandes enseignes. Et Marseille ne peut plus se permettre de laisser agir des magasins ayant pignon sur rue qui vendent des faux comme j'en ai encore vu la semaine dernière rue de Rome et rue Pavillon", condamne pour sa part Eroll Te-



À mesure que le centre commercial du Prado et ses 50 boutiques prévues pour 2017 sortent de terre près du Vélodrome, les doutes sur le trop-plein de surfaces commerciales à Marseille refont surface. D'autant que la période économique n'est guère reluisante. /PHOTO CYRIL SOLLIER

boul, de Terre de commerces.

"Il faut laisser le temps au temps et attendre que le centre-ville qui a souffert du lifting puisse se préparer à l'ouverture du Prado. Son agrandissement permettra de drainer plus de monde sur Marseille", estime Sandra Chalinnet, la directrice des Terrasses du Port.

## "Voir plus loin"

Ces propos vont dans le sens de ceux des élus qui souhaitent attirer un maximum

d'investisseurs pour stopper l'évasion commerciale qui s'élève encore à 720 M€ contre 750 M€ en 2006. "Il faut voir plus loin et ne pas seulement compter sur les consommateurs marseillais. Je pense aux touristes et aux croisiéristes. Le cycle économique joue et des projets ont été retardés mais si les promoteurs continuent d'investir, c'est qu'il y a une clientèle. Ce ne sont pas des philanthropes!", avance pour sa part Laure-Agnès Caradec, adjointe

UMP à l'urbanisme au maire de Marseille.

Impliqué dans la vie commerciale au sein de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille Provence, Jean-Marc Avram croit aussi en l'avenir de tous ces projets: "Le reflet des événements qui ont eu lieu à Paris a mis un bémol aux soldes mais il ne faut pas s'arrêter à cette photo du début d'année 2015. Je suis plutôt très optimiste pour les 5 à 10 années à venir à condition qu'on ne néglige pas le cen-

tre-ville traditionnel. N'oublions pas l'attractivité que représente Marseille pour les départements limitrophes comme l'Hérault, le Vaucluse, le Gard ou les Alpes de Haute-Provence, en plus des croisiéristes. Et voyons plus loin qu'aujourd'hui."

Entre le verre à moitié vide ou à moitié plein, Marseille hésite donc encore, secouée par une période économique délicate. Mais s'appuyant sur une étude de Pivadis qui souligne

## LES TERRASSES VIVENT "TRÈS BIEN"

"10 % de nos 200 boutiques ne font peut-être pas leur chiffre d'affaires mais nous les suivons", soutient Sandra Chalinnet, la directrice des Terrasses du Port qui réfute l'idée que le niveau 2 premium du centre commercial ne fonctionne pas: "Certaines ne trouvent pas leur clientèle mais c'est de mieux en mieux", avance-t-elle en retenant des chiffres de fréquentation de l'ordre de 8 millions de visiteurs, avec "des jeudis parfois à 25 000 et des samedis à 60 000". L'important c'est de lisser. Concernant l'Apple Store, elle demeure ferme: "Nous avons une clause de confidentialité. Il y a plein de rumeurs mais pour nous rien ne change. L'emplacement est toujours là et il n'y a personne à cette place. On vit très bien jusqu'à présent et l'avenir parlera". On surveillera, donc...

F.M.

que 15% des habitants vont encore consommer à l'extérieur, la municipalité poursuit sa politique. "On a une marge de progression de 1,2 milliard d'euros", ont d'ailleurs rappelé les décideurs lors du dernier Marché international professionnel de commerce (Mapic) sur la Croisette fin novembre. Un recul de cette politique est donc inenvisageable, quitte à ce que certains y laissent des plumes...

Franck MEYNIAL

# Alinéa veut étoffer son réseau de magasins

Sera-t-elle un jour à Plan de Campagne? Pour l'heure, l'enseigne grandit en franchise

**A**linéa, dont le siège est à Aubagne, veut grandir en étoffant son réseau de magasins. D'où la récente signature d'un contrat de franchise avec le groupe SBM, une entreprise familiale dont le siège est à Beauvais et qui jusqu'à présent, opérait sous l'enseigne Fly. Pourquoi ce choix d'un développement en franchise? "Parce que pour gagner des parts de marché il nous faut être différents. Nous ne le serons qu'en étant souples et réactifs. Et pour l'instant nous sommes en accélération", répond Philippe Detavernier, directeur général à la tête d'Alinéa, la filiale mobilier décoration du groupe familial Auchan.

**Un magasin à Plan de Campagne? "Les gens d'Aix ne vont pas à Aubagne"** PH. DETAVERNIER

La démarche, inscrite dans un plan stratégique, doit aboutir à l'acquisition de dix magasins franchisés d'ici à cinq années. "Nous cibons des partenariats durables en respectant les formats de nos magasins", poursuit Philippe Detavernier. Les 10 000 à 12 000 m<sup>2</sup> dont Aubagne et le Pontet sont les figures de proue; les 6 000 m<sup>2</sup> pour les villes moyennes et les 3 000 m<sup>2</sup> spécifiquement dédiés à la franchise. Cela signifie-t-il que le réseau de 26 magasins Alinéa détenus en propriété va désormais privilégier la franchise et les petits magasins pour s'étoffer? "Non. Nous poursuivons notre stratégie appuyée sur les trois formats évoqués et nous regardons les opportunités intéressantes."

Philippe Detavernier ne le dit pas encore ouvertement, mais la quête d'opportunités pour de nouveaux magasins inclut aussi celle qui pourrait aboutir à l'implantation d'une enseigne



Dessus, le magasin d'Aubagne. Avec ses 10 000 m<sup>2</sup> d'exposition sur deux niveaux, il est emblématique de l'enseigne. Dessous, Philippe Detavernier, directeur général d'Alinéa. Il veut redynamiser le réseau.

/ PHOTOS FRÉDÉRIC SPEICH ET DR



Alinéa à Plan de Campagne. Un magasin qui pourrait disposer d'une surface commerciale détenue en propriété de 10 000 à 12 000 m<sup>2</sup>. Elle comblerait un

manque entre Marseille et le Pays d'Aix. "Les gens d'Aix-en-Provence ne vont pas à Aubagne, c'est un constat. Mais il faudra trouver. Je reste pru-

dent", concède le directeur. Reste que l'idée est dans l'air et avec elle, celle d'un renforcement du réseau dans le Sud de la France avec le recburs à la franchise pour des surfaces de moindre ampleur. Une démarche mise en œuvre sans précipitation, "car nous recherchons des partenaires qui ont une expérience. Par ailleurs, un dossier d'ouverture pour un nouveau magasin réclame toujours du temps", souligne Philippe Detavernier.

## CARTE DE VISITE

L'enseigne Alinéa a vu le jour en 1989. Mais si son siège social est aujourd'hui à Aubagne, c'est au Pontet près d'Avignon que les premiers pas ont été accomplis. Le réseau qui diffuse 15 000 références meubles et décoration compte 26 magasins (soit une surface de vente de 208 000 m<sup>2</sup>) et emploie 2 600 personnes. Dont 170 au siège social. L'an passé, l'enseigne a réalisé un chiffre d'affaires de 509 millions d'euros, en progression de 0,8%.

Jean-Luc CROZEL

jlcrozel@laprovence-presse.fr

# CHIFFRE D'AFFAIRES DU COMMERCE À MARSEILLE

2006 : 4,6 MILLIARDS D'EUROS

2014 : 5,4 MILLIARDS D'EUROS

soit une hausse de 800 MILLIONS D'EUROS

dont 180 MILLIONS D'EUROS



Manquent 200 MILLIONS D'EUROS  
Les objectifs

Rénovation de la rue Paradis

Relance de la rue de Rome

Développement des Voûtes de la Major

Centre commercial du Vélodrome

Objectif : récupérer 1 MILLIARD D'EUROS

dépensés hors de Marseille  
(Plan-de-Campagne, Aubagne, etc.)



Graphisme Sébastien BAGNIS

## Grandes manœuvres dans

### La quête du milliard perdu

La ville semble avoir réussi à réduire, sinon stopper l'évasion commerciale

Redynamiser le centre-ville et lui donner les moyens d'endiguer l'évasion d'une clientèle qui préfère... Plan-de-Campagne. Un ogre commercial qui a misé sur le tout voiture et les grandes surfaces, mais dont la voracité suscite plus que jamais l'envie de redonner vie au cœur de la cité. Ce d'autant que les comportements évoluent et que la ville, avec son besoin de proximité, retrouve des couleurs. Bref, pour le commerce marseillais, l'heure de la reconquête a sonné. Avec cette prise de conscience des élus qu'il ne suffit pas de plaider la cause des commerçants, mais qu'il faut aussi agir sur leur environnement. Une approche qui réclame qu'on parle d'aménagement, d'équipements et de qualité de vie. Les ingrédients de l'attractivité d'une ville, ceux qui amèneront des enseignes phares. La dernière étape d'une évolution amorcée avec le Centre Bourse aujourd'hui relooké, poursuivie avec Grand Littoral et La Valentine, qui à présent met le turbo avec les Terrasses du Port, les Voûtes de la Major, les Docks et le futur pôle commercial du Vélodrome. En attendant la fusée Primark au cœur de la ville, si l'on en croit la rumeur. Une certitude en tout cas : l'heure est bien aux grandes manœuvres.

J.-L.C.

C'est l'un des objectifs qui sous-tend l'action municipale en matière de développement économique depuis près de vingt ans : réduire, sinon stopper l'évasion financière dont bénéficient les grands centres commerciaux situés à l'extérieur de Marseille. Un travail de longue haleine qui semble aujourd'hui porter ses fruits, à en juger les chiffres communiqués récemment par la Ville.

Une étude réalisée en 2001 à sa demande estimait en effet le potentiel de dépenses annuelles des Marseillais à près de 5 milliards d'euros, mais soulignait aussi qu'un milliard au moins disparaissait dans la nature, plus exactement dans les zones commerciales périphériques, notamment à Plan-de-Campagne et Aubagne.

Après avoir cédé à la tentation de préserver le petit commerce en évitant d'attirer au centre-ville de grandes enseignes dont on craignait qu'elles ne le réduisent à néant, la municipalité constatait que ses "petits protégés" ne s'en portaient pas mieux, bien au contraire, et décidait de changer radicalement de stratégie. Courtisés avec insistance et persuasion, avec notamment la promesse de disposer, à terme, de 200 000 m<sup>2</sup> de surfaces de vente supplémentaires, les poids lourds du commerce mettaient



Avec un chiffre d'affaires de près de 180 millions d'euros dès leur première année d'existence, les Terrasses du Port sont l'un des artisans de cette laborieuse reconquête. / PHOTO GUILLAUME RUOPPOLO

alors le cap sur la cité phocéenne, présentée comme leur nouvel Eldorado. Stratégie apparemment payante puisqu'entre 2006 et 2014, le chiffre d'affaires annuel du commerce marseillais passait de 4,6 à 5,4 milliards d'euros, récupérant au passage près de 800 M€ jusque-là dépensés sous d'autres cieux. Et malgré l'impact négatif de l'e-commerce, le total des gains pourrait

se révéler encore supérieur ; l'ouverture des Terrasses du Port, notamment, n'ayant pas encore été prise en compte dans ce résultat. Or, le nouveau centre a déjà réalisé près de 180 M€ de chiffre d'affaires au cours de sa première année d'existence.

Restent donc au commerce marseillais à engranger encore 200 M€ pour récupérer définitivement le milliard derrière lequel il

coure depuis des décennies. Un nouveau palier pourrait être franchi dès l'an prochain, à la faveur de la rénovation du bas de la rue Paradis, du grand retour de la rue de Rome après les trois ans de travaux du tram, ou encore du développement des Voûtes de la Major ; sans oublier l'ouverture du centre commercial du Vélodrome en 2017.

Philippe GALLINI

**L'ANALYSE** de Bernard MORVAN, président de la Fédération nationale de l'habillement

### Les grandes enseignes attirent surtout pour elles-mêmes

Sauver le commerce du centre-ville est le credo de Bernard Morvan. Et c'est pour mieux convaincre les élus des efforts qui sont à accomplir et les commerçants qu'il ne faut pas baisser les bras que le président de la Fédération nationale de l'habillement a entrepris, dès le mois d'avril et en commençant par Marseille, un tour de France. Un mot d'ordre : "Le commerce du centre-ville a besoin d'un plan Marshall".

■ Pourquoi demander un tel plan ? Les petits commerces vont mal ?  
Nous nous sommes penchés sur les problèmes liés à la revitalisation des centres-villes qui souffrent de la fermeture de nombreux petits commerces qui n'en peuvent plus. Cela est lié à la concurrence de la grande distribution, aux magasins implantés en périphérie, aux charges trop élevées et au poids de la fiscalité. Oui, la dégradation s'accélère et il faut réagir. Le meilleur moyen pour y parvenir est d'établir une relation gagnant-gagnant avec l'ensemble des acteurs. Le commerce de centre-ville n'est pas qu'une affaire de commerçants. C'est aussi une vision, de l'aménagement, c'est global. Il faut que



Bernard Morvan, président de la Fédération nationale de l'habillement. / PHOTO LP

les élus prennent conscience de la dimension. C'est ce que j'ai dit à Marseille où, j'en suis convaincu, le potentiel est magnifique.

■ Les élus veulent attirer de grandes enseignes. On parle d'ailleurs de Primark au cœur de Marseille. Mais sont-elles des moteurs ?

En terme de trafic, oui. Les grandes enseignes attirent du monde et on peut dire qu'elles accentuent la fréquentation. Ceci est irréfutable. Cela dit, j'apporte tout de suite un bémol : ces enseignes attirent surtout pour elles-mêmes et ne nourrissent pas toujours un parcours shopping. Cela est encore plus vrai lorsqu'il s'agit de Primark, qui a réussi le tour de force d'attirer des clients bien au-delà de la sphère de ceux qui ne s'intéressent qu'aux petits prix !

■ Cela veut donc dire que le petit commerce doit s'adapter ?  
Exactement. Et la meilleure manière d'y parvenir c'est de digitaliser les points de vente. Il faut ouvrir une vitrine, devenir visible. C'est la première solution. Ensuite, je pense qu'il faut miser sur l'originalité, sortir des sentiers battus, penser aux consommateurs et être davantage collectif. C'est cela le commerce. Il faut enfin tirer vers le haut.

■ Tout n'est donc pas perdu pour le petit commerce ?  
Bien sûr que non ! Il ne doit pas se replier.  
Jean-Luc CROZEL

# LA VALSE DES GRANDES ENSEIGNES

## CENTRE-VILLE

**GALERIES LAFAYETTE** (rue St-Ferréol)  
remplacées par **PRIMARK**

**BRIOCHE DORÉE** (rue St-Ferréol)  
remplacée par **SIZE** (géant de la basket)

**HABITAT** (Centre Bourse) - Fermeture (départ vers les Voûtes de la Major)

**NIKE** (place Félix-Baret)  
remplacé par **MCDONALD'S**

**COREZONE** (place Félix-Baret)  
remplacé par **VOLCOM**

**H&M** (à la place de l'ancien Virgin Mégastore) - Ouverture

## C.C. VÉLODROME

Ouverture 2017  
Galeries Lafayette et 40 boutiques de luxe

## LES VOÛTES DE LA MAJOR

Agora de 7 000 m<sup>2</sup> et  
40 commerces

**HABITAT\***  
**LE PALAIS DE LA MAJOR**  
**LES TOILES DU LARGE\***  
**L'ESPERANTINE**  
**CASA PIETRA**  
**WOODENSTOCK**  
**LES HALLES**  
**FRAGONARD**

**LE FOUR DES NAVETTES\***  
**OPTICIEN ARCHAMBAULT\***  
**CAFÉ KULTE\***  
**SCOTCH & SODA\***  
**FROJO\*** (bijouterie)  
**BIG FERNAND\***  
**PINOCCHIO\***

## LES DOCKS

Ouverture septembre 2016  
80 commerces (restauration, mode, marché)

\*Nouveaux magasins



# le commerce marseillais

## Un paysage en perpétuel mouvement

Modification de l'offre intra muros oblige, les commerces bougent et la rumeur court. Tour d'horizon et explications

**A**h la rumeur ! Celle qui expulse déjà les Galeries Lafayette de la rue Saint-Ferréol pour les remplacer, *illico presto*, par un magasin Primark. Ou pourquoi pas un BHV, comme cela se murmure dans les artères de l'hyper-centre. "À l'heure actuelle, les Galeries ne bougent pas, d'autant qu'ils sont propriétaires des lieux et que le magasin fonctionne", balaie Solange Biaggi, adjointe chargée du commerce, sans d'ailleurs que les enseignes précitées ne fassent publiquement part de

leur intérêt pour cet emplacement stratégique dans un secteur où l'on annonce aussi que Mc Do succéderait à Nike sur la place Félix-Baret.

Les supputations sont donc légion en cette période de mutation commerciale, qui trouvent leur source dans la volonté municipale de reconquête pour faire face à l'évasion (*lire ci-contre*). Ainsi les Terrasses du Port ont-elles modifié la donne depuis un peu plus d'un an - même si 10% des commerces ne remplissent pas leurs objectifs,

en laissant présager d'autres changements avec l'ouverture progressive des Voûtes de la Major puis, à l'automne, des Docks. "La commercialisation

**"La commercialisation repart plutôt bien en ce moment."**

repart plutôt bien en ce moment", confirme d'ailleurs un des acteurs de ce jeu de chaises

musicales, tandis que les commerçants continuent de militer pour une homogénéisation des artères historiques, comme ils l'avaient demandé avec insistance lors des assises du commerce organisées par la Confédération générale des petites et moyennes entreprises (CGPME), le 22 avril dernier.

C'est dans ces conditions de redistribution des équilibres qu'Habitat arrive aux Voûtes de la Major, sans quitter pour autant le Centre Bourse. Avec toujours un œil avisé des élus

qui tiennent à garder la main autant que possible sur la qualité de l'offre commerciale. La plus diversifiée et qualitative possible. "Il ne faut pas standardiser, ça, c'est dans les centres commerciaux que ça se passe. En ville, il faut un cachet pour mettre en valeur le cœur historique et valoriser les devantures comme cela est le cas dans la rue Venture", estime la maire du 1/7, Sabine Bernasconi, qui planche aussi sur le renouveau culturel de la Canebière. Tout cela dans un contexte nouveau

qui trouvera sa plénitude lorsque seront sortis de terre les deux derniers mastodontes commerciaux, Bleu Capelette et le centre commercial du Prado, dernière pierre de l'édifice Kléopierre qui possède déjà le Centre Bourse et Grand Littoral. L'horizon 2020 semble au final raisonnable pour envisager un "dispatching" cohérent des enseignes. À condition bien entendu que, d'ici là, la croissance retrouve un peu de pep's.

Franck MEYNIAL



Rue de Rome, de nombreux commerces n'ont pas résisté aux travaux du tramway. L'artère est devenue celle du textile low-cost... / PHOTO PATRICK NOSETTO

## CENTRE-VILLE : LES EXEMPLES DES RUES SAINT-FERRÉOL, ROME ET RÉPUBLIQUE

### Une offre commerciale à redynamiser d'urgence

Les deux principales artères commerçantes du centre-ville, la rue de Rome et la rue Saint-Ferréol, ne sont distantes que de quelques mètres. Et pourtant, tout semble les opposer.

La rue Saint-Ferréol, malgré son état de propreté aléatoire et la réticence de nombreux commerces à jouer le jeu de l'ouverture le dimanche, reste celle des grandes enseignes. Pull&Bear, H&M qui va s'implanter en lieu et place du Virgin, mais aussi Courir et Size, monstre britannique de la basket et du streetwear, qui vont prochainement s'y installer... Sans oublier la marque de glisse Volcom, qui remplacera Corezone dans un futur proche. Preuve que "Saint-Fé" attire toujours et que son potentiel commercial est encore vivace. Pour la rue de Rome, c'est beaucoup moins évident. Les travaux à rallonge du tramway ont laissé des traces et près de 60 commerces ont tiré le rideau. Kenny Tissus, enseigne historique, ou plus récemment Texto ou Version Française, pour ne citer qu'eux. Aujourd'hui, la partie basse de la rue de Rome ressemble à une foire

aux fringues low-cost, avec l'arrivée récente de familles chinoises, dont les magasins ressemblent davantage à des hangars de stockage qu'à des boutiques de vêtements. Autant dire que la rumeur de l'arrivée de Primark sur le voisin Saint-Fé en a fait bondir plus d'un.

#### Sur République, des trompe-l'œil en cache-misère

"Ça nous tuerait. Il n'y a qu'à voir à Grand Littoral, il n'y a que le côté où se situe Primark où il y a de la vie. Déjà, nous, on vend des jeans à 25 euros, ce qui est peu cher, alors s'ils nous mettent un monstre qui les vend à 12 euros, on peut fermer. Si les élus laissent faire, c'est scandaleux", tonne Gabriel, responsable du magasin So Cute. "Primark, ou une enseigne similaire, ça amènerait du flux, du passage et donc des retombées sur la rue de Rome, tempère Renaud, gérant d'Urban Center, référence de la sneakers. Quelques motifs d'espoirs existent cependant, comme l'ouverture de LaBrioche, qui propose des viennoiseries et de la petite restauration. Et qui,

assez rare pour être souligné sur l'artère, est doté d'une terrasse.

"C'est un vrai gain pour la rue de Rome, tout comme l'ouverture récente d'un opticien et d'un magasin de sport, estime Nicole-Richard Verspieren, caviste et vice-présidente de la CGPME 13. Les motifs d'espoirs existent indéniablement". Rue de la République, on cache carrément l'absence d'offre commerciale digne de ce nom par... des posters trompe-l'œil sur les façades des locaux qui cherchent preneur. Des posters qui représentent d'hypothétiques commerces. Les immeubles haussmanniens entièrement rénovés et le passage régulier des cadres travaillant à La Joliette ne suffisent visiblement pas à y attirer des enseignes de renom. Concernant le logement, près de 30% seraient encore inoccupés. Samedi prochain, les sociétés immobilières ANF et Atémi y organisent une grande fête toute la journée avec, en point d'orgue, le soir, un concert de Sanseverino. Suffisant pour y provoquer un sursaut ?

Lionel MODRZYK

# Les Terrasses cherchent le 7<sup>e</sup> ciel

Le géant commercial de La Joliette tire aujourd'hui le rideau sur un premier exercice réussi. Mais pas exceptionnel

**1**2 millions de visiteurs et 280 millions de chiffre d'affaires. Fort de ces résultats, le centre commercial des Terrasses du Port surfera ce week-end sur les éléments positifs qui ont fait, en un an, de ce géant commercial, une superstructure marseillaise riche de 190 enseignes et restaurants juchés sur 61 000 m<sup>2</sup> de ce qu'il faut considérer comme une réussite architecturale signée du cabinet bordelais 4A.

"Ils font leur trou et vont naturellement grossir parce qu'ils font bien leur boulot, mais ceux qui vous disent que ça marche fort en ce moment ne disent pas la vérité", estime un spécialiste du secteur, finalement peu impressionné par ces 280 millions d'euros (M€) de recettes. En le comparant à des données estimatives que nous nous sommes procurées, ce chiffre d'affaires ne permet pas au vaisseau d'Hammerson d'écraser la

**"On ne surfe pas sur une vague dorée."**

SANDRA CHALINET, DIRECTRICE



12 millions de visiteurs sont passés par les Terrasses du Port. Mais tous n'ont pas nécessairement ouvert leur porte-monnaie. /PHOTO DAVID ROSSI

concurrence. À commencer par Grand Littoral qui s'est considérablement restructuré en même temps qu'arrivait un concurrent direct. Depuis l'arrivée de l'enseigne irlandaise Primark, spécialisée dans la mode à petits prix, on peut considérer que ce sont 70 M€ qui sont venus s'ajouter aux 350 M€ à 380 M€ dégagés par le centre des quartiers Nord aux 200 boutiques. Cela avant même l'extension de la zone et la construction d'un complexe cinématographique. Dans le centre-ville, le Centre Bourse et ses 50 boutiques atteignent eux environ 100 M€ de CA, en dehors des Galeries Lafayette qui subissent des travaux. Et que dire de Plan-de-Campagne et son milliard d'euros de recettes...

"On a exactement les mêmes rythmes que les autres et on ne surfe pas sur une vague dorée, même si notre établissement est

neuf, confortable et ouvert le dimanche. Depuis avril, ça repart bien mais nous ne cachons pas que septembre et mars ont été très durs, surtout dans le prêt-à-porter, et qu'il y a eu un coup d'arrêt après les bons soldes d'hiver", relève la directrice Sandra Chalinnet, laquelle insiste, et c'est louable, sur les 30% de commerces qui "surperforment" et sur les "60% qui réalisent leurs objectifs", plutôt que sur les 10% qui tirent la langue comme par exemple le magasin d'alimentation Monoprix. Elles seraient donc une vingtaine, ces enseignes pas assez fréquentées à pester contre les croisiéristes aux abonnés absents. "Nous avons 17% de touristes dont la moitié associe leur visite à celle du Mucem", ajoute la directrice en imaginant le meilleur pour l'avenir, c'est-à-dire un chiffre d'affaires conforme aux objec-

tifs de 350 M€ au terme des trois premiers exercices.

Parmi les boutiques résistant à la conjoncture, au stationnement payant (lire par ailleurs) ou au nécessaire temps d'adaptation, certaines se frottent vraiment les mains. Ainsi compte-t-on parmi les grands gagnants le Fitness Park (3 000 abonnés), mais surtout les quatre restaurants de la fameuse promenade sur le front

de mer de 260 mètres. "C'est au-delà de nos espérances car tout le bon côté de Marseille ressort ici. Ce qui explique aussi que 80% de nos touristes viennent des alentours et notamment des malls comme ça, il n'y en a pas dans le monde entier", livre Richard Esposito aux Coquillages du Roy René, qui emploie 25 personnes pour servir jusqu'à 360 clients le dimanche midi.

Même carton au Beef house, dont le "corner", comme beaucoup de ceux de la Grande Halle, cherche encore sa vitesse de croisière alors que le resto-terrasse et ses 50 employés régulent 750 clients les samedis et dimanches. Pour un ticket moyen de 30€. "Nous sommes très exigeants mais tout ne vient pas de nous. Cette vue est vraiment exceptionnelle", résume le directeur Hervé Sanchez en estimant pour sa part à "40% les commerces en difficulté". Pourvu que la croissance remonte et que le commerce fonctionne espèrent donc les derniers de la classe qui continuent de suivre avec attention le débarquement espéré de la "locomotive" Apple Store. Dont il se murmure qu'elle pourrait s'implanter début 2016. Même avec deux ans de retard, personne ne s'en plaindra.

Franck ME

## UN CINQUIÈME RESTAURANT EN JUIN

Si les délais sont respectés, le 5<sup>e</sup> restaurant de la terrasse des Terrasses ouvrira au début du mois de juin en contrebas du roof-top, sur la promenade. Comme annoncé dans ces mêmes colonnes (notre édition du 5 avril), "Le Réfectoire" du groupe Noctis qui loue l'ensemble du concept, proposera une ambiance au style néo-industriel et art déco. L'espace de 400 m<sup>2</sup> offrira des produits locaux et des classiques de l'enfance revisités. Des brunchs et barbecues géants pourraient être organisés dès cet été.

## Bientôt un nouveau lieu de vie aux Docks

En chantier depuis juillet 2013, les Docks Marseille sont en pleine mutation. Dès septembre prochain, les Marseillais pourront (re)découvrir, avec plusieurs mois de retard, le bâtiment historique du XIX<sup>e</sup> siècle transformé en rue commerçante par l'architecte Alfonso Femia. En continuité et en face des Terrasses du Port, Constructa urban systems, l'un des développeurs, promet un nouveau lieu de vie atypique, complémentaire aux commerces déjà existants, et ce malgré le contexte économique difficile. "Le bâtiment accueille aujourd'hui 220 entreprises qui emploient plus de 3 500 personnes. Notre volonté est de créer un village au sein des bureaux pour répondre aux attentes des salariés", souligne Denis Carlier, le directeur du site. Le bâtiment historique de 365 m de long construit en 1856 accueillera ainsi 80 commerces répartis autour de trois univers : la restauration, la mode et le marché. L'offre proposée sera différente de ce qui existe ailleurs. "Un large espace sera dédié aux créateurs et aux enseignes indépendantes. Nous allons miser sur des marques de prêt-à-porter tendance et sur de nouveaux concepts de restaurants et cafés, précise-t-il. Nous sommes pointilleux, ça ne nous intéresse pas de faire du doublon."

En marge de l'offre commerciale, les Docks feront le lien entre les différentes zones du quartier. Le bâtiment sera traversant entre la rue des Docks et le quai du Lazaret afin de favoriser le passage d'un lieu à l'autre. Pour ce faire, des ouvertures ont été créées sur l'extérieur et l'ensemble de l'édifice a été entièrement rénové. "C'est une prouesse architecturale. Le bâtiment renaît tout en gardant sa propre identité", commente Denis Carlier. Les quatre cours intérieures ont été entièrement réaménagées pour inviter



Les travaux d'aménagement des cours intérieures du bâtiment touchent à leur fin. Ici la cour C a été entièrement végétalisée avec des palmiers et des rosiers. /PHOTO FRÉDÉRIC SPEICH

les passants au voyage. C'est à ce niveau que se trouveront la plupart des restaurants ouverts 7 jours sur 7 jusqu'à 1 heure du matin, qui y installeront leur terrasse. En référence au port, la cour A est entièrement recouverte de céramiques dans des tons dégradés de bleu, ce qui représente 340 m<sup>2</sup> d'habillage mural posé à la main par la société Mattout. Les cours B et C font la part belle à la nature où les murs

des façades sont presque entièrement végétalisés. Pour réaliser ce chantier de titan, près de 338 tonnes de pierres ont été nécessaires et 18 entreprises en sous-traitance s'affairent pour que tout soit prêt pour la rentrée. Les plus curieux essaient déjà de découvrir le résultat final. Un peu de patience, le chantier n'est pour le moment pas accessible au public.

Carolina CIANCI

# ⑥ L'HÔTELLERIE

## 1 **Le boom du tourisme alternatif**

La Provence – 25.01.2015

## 2 **« Je suis un hôtelier anti-low cost »**

La Provence – 16.02.2015

## 3 **C'est la guerre des cinq étoiles**

La Provence – 15.04.2015

## 4 **Le grand luxe vu de l'intérieur**

La Provence – 30.04.2015

## 5 **Un cadre historique pour le futur 5<sup>e</sup> hôtel cinq étoiles**

La Provence – 18.06.2015

# Le boom du tourisme alternatif

Chambres d'hôtes, location entre particuliers: le marché se développe à Marseille. Mais les professionnels tiquent

**D**ans les années 90, Marseille, destination de tourisme, cela n'existait pas. À l'Union des métiers et des industries de l'hôtellerie (Umih), Alain Paulin aime rappeler ce qu'on finirait par oublier. Le boom des croisiéristes, l'appétence créée pour Marseille par l'année de la capitale culturelle, ce sont des données relativement neuves.

Mais ce gâteau-là, ils sont de plus en plus nombreux à vouloir en emporter une part. Ainsi, sur la plateforme de location Airbnb (valorisé à plus de 13 milliards de dollars), 970 maisons et davantage encore d'appartements sont proposés dans la cité phocéenne! Du joli studio au Panier à la villa grand luxe au Roucas-Blanc, toutes les classes sociales ont adopté cette formule de vacances.

Les chambres d'hôtes se multiplient elles aussi, jusque dans les quartiers éloignés de spots touristiques: c'est ainsi l'initiative de la coopérative d'habitants Hôtel du Nord.

"On subit une concurrence qui a pris une ampleur catastrophique et déloyale, clame Alain Paulin, qui dénonce au passage les très nombreux professionnels dissimulés dans les listes d'Airbnb. Comment lutter quand ces gens ne payent ni taxes, ni ne se voient imposer les normes de sécurité et d'accessibilité qui nous plombent?" Les professionnels de l'hôtellerie sont vent debout depuis plusieurs années contre ces nou-

veaux ogres du tourisme collaboratif qu'ils n'avaient pas forcément vus venir. "Les gens se rendent-ils compte qu'en choisissant de voyager ainsi, ils détruisent l'emploi et notre tissu social?" Impossible ainsi, selon l'Umih, d'être concurrentiels sur le segment familles. "Nous devons tout particulièrement nous battre pour garder les clients professionnels, qui sont ceux qui nous font vivre toute l'année", professe Alain Paulin.

La Ville elle-même sait que le développement du tourisme de congrès est essentiel. Lors du dernier Tourisme business Meeting, en novembre, Franck Recoing, vice-président de la Chambre de commerce et d'industrie Marseille Provence préconisait "un marketing de l'offre", avec une professionnalisation de l'accueil, une segmentation plus fine de la clientèle. Les créateurs de Vertigo (lire ci-dessous) ont bien compris qu'une niche était à prendre dans la cité phocéenne, celle des jeunes voyageurs sans gros moyens, mais exigeants (déco, services, Wi-Fi, etc).

"Il faut accompagner ces initiatives", salue l'Umih. Mais aussi doper l'offre pour la clientèle huppée d'un l'Intercontinental, par exemple. "Pour qu'elle revienne, il lui faudra une offre de loisirs, casino, boutiques, tables étoilées", bref tout un écosystème de luxe "encore à développer". Point positif pour Alain Paulin, "à Marseille, on a encore tout à inventer".

Delphine TANGUY



À Casa Ortega, rue des Petites-Maries, Caroline Contoz a dû séduire un public de touristes mais aussi de professionnels en déplacement. Ils constituent un quart de sa clientèle. /PHOTO VALÉRIE VREL

## LA TENDANCE

### Même les pros en déplacement plébiscitent les chambres d'hôtes urbaines



En 2010, la capacité d'accueil des chambres d'hôte était de 361 lits contre 472 aujourd'hui. /PHOTO V.V.

Chambres vastes et lumineuses, salle de bain privative, séjour décoré avec goût... On pourrait aisément se croire dans une de ces maisons d'hôtes qui fleurissent un peu partout dans nos campagnes si, en sortant de la Casa Ortega, on ne se retrouvait pas rue des Petites Marie, à quelques jets de pierre de la gare Saint Charles, du Vieux-Port et à deux pas du bouillonnement de Marseille. "Quand j'ai repris la maison d'hôte l'été dernier, j'étais la seule à proposer ce type d'hébergement dans le quartier Saint-Charles. Depuis, trois s'y sont mis!" confie Caroline Contoz, propriétaire de la Casa Ortega. Les maisons d'hôtes connaissent du succès depuis

plusieurs années. Nouveauté, elles s'implantent un peu partout le long des artères bétonnées des grandes villes françaises. Marseille n'échappe pas au phénomène. On vient de plus en plus visiter ses rues pour de courts séjours et les maisons d'hôtes constituent le refuge idéal pour ceux qui veulent échanger des bons plans avec le propriétaire, partager des moments autour de la table avec lui et dormir dans une chambre qui ne ressemble à aucune autre. "Les voyageurs ne sont pas les seuls à vouloir profiter d'un hébergement basé d'avantage sur le partage, explique Caroline Ortega. Les professionnels en déplacement à Marseille s'y mettent aussi et constituent un quart

de notre clientèle. Cela nous permet d'avoir du monde toute l'année, y compris en dehors de la période estivale."

Chiffres à l'appui, les chambres d'hôtes se multiplient à Marseille. En 2010, la capacité d'accueil de ce type d'hébergement était de 361 lits contre 472 aujourd'hui. Et entre 2013 et 2014, le Conseil général a observé "une évolution importante du parc des chambres d'hôte, qui voit son offre en lit s'accroître de 6%." "L'offre en chambre d'hôte ne représente cependant que 3,5% de la capacité marchande totale" note également le rapport. Pourtant, cette augmentation se fait au détriment des chambres d'hôtes la-

bellisées, qui elles perdent du terrain (98 en 2010, 60 en 2014). Par exemple, aucune chambre d'hôte Gîtes de France, label important de l'hébergement touristique français, n'est présente à Marseille. Du côté des Gîtes de France des Bouches-du-Rhône, Patricia Carrier, la directrice, voit une explication à ce phénomène: "Le site internet Airbnb, qui est très bien implanté en milieu urbain, beaucoup plus qu'à la campagne, et qui freine notre développement dans les villes."

La directrice du label l'avoue pourtant. Même si Gîtes de France a du mal à s'implanter à Marseille, "la clientèle citadine des chambres d'hôte constitue un véritable enjeu". Simon JOUSSET

## LE CONCEPT

### Maisons de Marseille, comme chez soi

Connaissez-vous le boulo-drome de la rue Sénac-de-Meilhan? Non, vous séchez? C'est que vous n'avez jamais poussé la porte des Maisons de Marseille, l'étonnante résidence de tourisme cachée au numéro 37. Après deux années de travaux, ce typique immeuble "trois fenêtres" a laissé place à dix appartements, mini-lofts et autre assez dingos duplex en dernier étage. Flanqués de leur jardin et de leur piste ouverte aux clients boulistes... Un havre insoupçonnable. Derrière ce lieu insolite, ouvert en 2013, il y a un homme, Jean-Pierre Tribouillier. Ce quinquagénaire, dans une autre vie, directeur de l'agence Sud-Est d'un géant de la communication, Euro RSCG. "Le début de l'histoire, c'est ça, se souvient-il. À Marseille, j'ai beaucoup vécu dans les hôtels. J'en avais marre de me retrouver tout seul au resto le soir..." Mais les résidences hôtelières, alors, sont rares. Jean-Pierre Tribouillier, c'est lui qui le dit, n'a pas "beaucoup d'imagination". Mais c'est un pragmatique, qui traque la bonne idée en se "disant que ce qui (lui) manque" manque peut-être bien à d'autres encore. Après avoir quitté la com', il bâtit ainsi son projet de résidence, dans ce très métissé

quartier Thiers. Souplesse avec un système de code envoyé au client, qui évite la présence permanente d'une réception, et confort maousse. Tous les appartements sont dotés d'une cuisine équipée, d'une télévision écran plat, d'un lecteur de DVD, d'une connexion Wi-Fi. Mais surtout, on s'y sent dans un cocon: déco d'inspiration scandinave, murs aux teintes poudrées, magnifiques photographies grand format d'Olivier Metzger... "Rien de cliché", glisse l'ancien publicitaire. Ses clients, de fait, sont autant des familles que des pros en déplacement. "Là, j'en ai un qui a loué pour deux mois", indique le boss. Axelle, qui assure l'accueil selon les besoins, propose aussi ses services de guide, gratuits, à travers Noailles et Belsunce. La clientèle du nord de l'Europe apprécie ce Marseille vivant, cosmopolite. Mais dans un mois, Jean-Pierre ouvrira une nouvelle "maison", du côté du cossu Roucas-Blanc, cette fois. Histoire de répondre aux attentes d'une autre clientèle. D.T.A.

Maisons de Marseille, 37 rue Sénac de Meilhan, (1<sup>er</sup>). Contact: 06 11 73 35 55 et maisonsdemarseille.com



Insoupçonnable de la rue Sénac-de-Meilhan: une résidence de tourisme a investi tout un classique "trois fenêtres marseillais". Décor d'inspiration scandinave, photos signées et même boulo-drome! /PHOTOS DR

# "Je suis un hôtelier anti-low cost"

Olivier Carvin, fondateur du groupe Maranatha, a pour métier de redonner vie aux hôtels anciens. Et ça marche...

**M**arseillais et fier de l'être, Olivier Carvin l'est. À la tête du groupe hôtelier Maranatha, une entreprise en forte croissance pas tout à fait comme les autres, il n'hésite pas à sortir des sentiers battus pour cultiver la différence. Et cela marche, puisque Maranatha, il y a quelques mois n°13 de l'hôtellerie française, vient de se hisser au 10<sup>e</sup> rang.

## ■ Maranatha, pourquoi ce nom ?

Cela va peut-être vous surprendre, mais c'est l'expression d'un état d'esprit. Le nom vient de l'araméen. L'idée est qu'au-delà du sens religieux premier, il faut exprimer des valeurs de partage, de réalisation en commun. C'est tout le sens du groupe. J'ai voulu une entreprise responsable, éthique, à laquelle les particuliers participent en investissant. En l'occurrence dans des hôtels d'exception que nous récupérons parce qu'ils participent de notre patrimoine. Nous leur redonnons une seconde jeunesse en les réhabilitant et en les valorisant.

## ■ Comment ça marche ?

Je vais commencer par le début, vous comprendrez. Il y a 15 ans, j'étais expert-comptable. J'ai été approché par une personne qui venait d'acquérir trois hôtels et j'avais envie de prendre ma retraite. Mais oui, j'avais 35 ans ! En 2006 j'ai racheté le tout parce que la passion pour le secteur de l'hôtellerie m'avait saisi. J'ai ac-

quis un quatrième hôtel et c'est là que j'ai eu besoin d'argent. J'ai alors commencé à vendre à des particuliers des chambres à la découpe en mettant en avant des avantages liés à la défiscalisation. La contrepartie était un loyer et c'est avec cet argent que Maranatha a pu démarrer. Cela a duré jusqu'en 2009. Cette année-là, j'ai voulu acquérir un hôtel à Paris, mais il y avait des fonds de commerce avec, ce qui imposait une évolution et un autre modèle. Pour faire simple, un investisseur apporte 60% du prix d'achat d'un hôtel

"Je peux le dire : il y a quatre ans, j'ai failli acquérir le Sofitel Vieux-Port."

à reprendre et les banques 40%. Au bout de 7 ans environ ils rentrent dans leur argent. Le surcroît de valeur généré, c'est ce que Maranatha va payer pour reprendre en propriété. C'est cette mécanique qui nous a permis de partir de zéro et d'arriver à un parc de 50 établissements aujourd'hui. Ce qui fait de nous le n°10 français. Nous venons de gagner trois places !

## ■ Cela montre que votre secteur est rentable ! Les particuliers suivent toujours ?

Le tourisme est un secteur qui marche, c'est clair. On ne dit pas assez qu'il génère 7% du



Olivier Carvin, expert-comptable de formation - il vient de céder son cabinet -, est né à Marseille. Il se consacre à présent à Maranatha et à ses 50 hôtels. Une entreprise qui emploie 1200 personnes dont 80 au siège de La Valentine. Maranatha a réalisé l'an passé un chiffre d'affaires de 80 M€. / PHOTO J.-L.C.

produit intérieur brut de la France. C'est énorme. Pour ce qui nous concerne, oui, les particuliers sont toujours là. C'est la base de la philosophie du groupe. Comme les banques ont de plus en plus de mal à financer l'acquisition d'un hôtel, ils sont apporteurs. C'est une sorte de crowdfunding avant l'heure. Lorsque nous avons voulu acquérir l'hôtel La Vista Palace à Monaco face aux Qata-

ris, nous avons pu lever 15 millions d'euros en 15 jours grâce à eux. Nous n'avons pas gagné, mais cela montre bien l'attrait. Surtout que le rendement est supérieur à d'autres placements. Mais en fait nous avons deux structures : Club Deal dans lequel les particuliers entrent moyennant un ticket de 100 000 euros ; le fonds Finotel ouvert aux autres investisseurs. C'est avec ces deux outils que

nous nous développons.

## ■ Mais cela suppose que vous vous intéressez à des établissements prestigieux ?

Il s'agit d'établissements de trois à cinq étoiles qui ont une histoire, un emplacement, qui sont de nature à participer à la réalisation d'un rêve. Moi je suis anti-low cost. Je pense qu'il y a des gens qui sont prêts à dépenser 300 euros pour une

nuît et qu'ils doivent en avoir pour leur argent. Il leur faut un cadre et un service. On ne va pas forcément uniquement dans un hôtel pour dormir. Il y a un environnement, un charme, quelque chose de magique. C'est aussi cela l'hôtellerie. C'est pour cela que nous avons acquis le Jules César à Arles, le Dolce Frégate Provence à Bandol, le Moulin de Vernègues à Aix ou encore le Seven Hôtel à Paris. La capitale est d'ailleurs notre point fort puisque cette année nous allons y devenir le troisième acteur grâce à une opération en cours.

## ■ Et sur Marseille ?

Maranatha y a son siège ! Mais nous n'y avons pour l'instant qu'un seul établissement : le Kyriad de la rue Paradis. Mais cela pourrait évoluer. Nous sommes en discussions avec la famille Antoun pour reprendre plusieurs établissements sur la ville. Mais rien n'est encore fait. Je peux aussi le dire à présent : j'ai failli reprendre le Sofitel Vieux-Port il y a 4 ans. Mais la négociation n'a pas abouti.

## ■ Avons-nous assez d'hôtels ?

Oui, je le crois. Marseille a une difficulté avec le tourisme. Il y a eu l'année capitale, mais tout est retombé. Le centre-ville manque d'animation, il y a un problème d'image. Ici l'hôtellerie ne sature pas. Il y a certes les croisiéristes, mais cela ne suffit pas. Il faut une vision davantage à long terme pour attirer. Il faut un plus.

Jean-Luc CROZEL

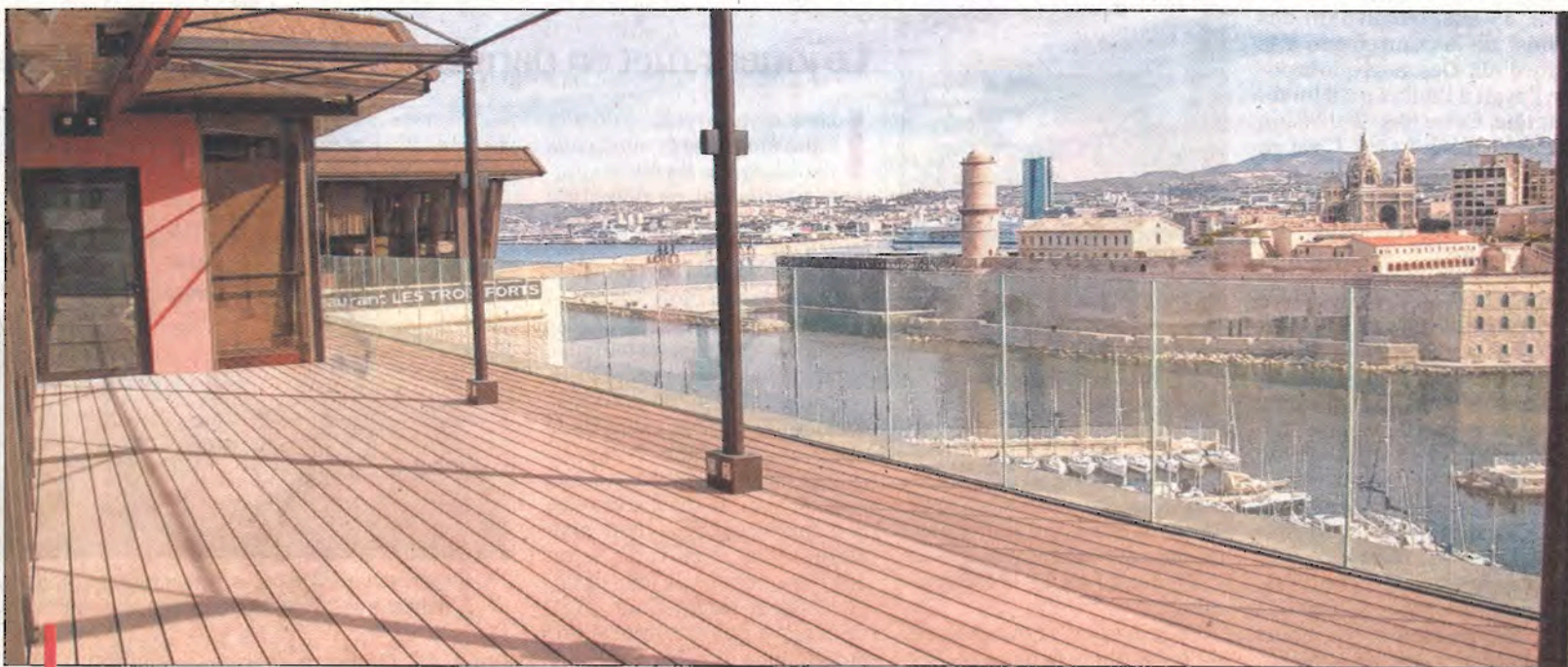


# C'est la guerre des cinq étoiles

Les quatre palaces de la ville se livrent une bataille sans merci pour conquérir des parts de marché. Décryptage

Jadis parent pauvre de l'économie locale, le tourisme a connu un boom ces dernières années à Marseille. La cité phocéenne est devenue une destination prisée. Cinq millions de visiteurs sont attendus en 2015. L'offre hôtelière s'est adaptée. En cinq ans, 1 800 chambres de plus sont apparues. Notamment dans le haut de gamme. Il y a désormais quatre établissements cinq étoiles, qui entrent dans la catégorie "Palace". Depuis l'arrivée de l'imposant vaisseau *Intercontinental* en 2013 et du discret *C2* l'an passé, les historiques *Petit Nice* et *Sofitel* ont réagi pour faire face à cette concurrence nouvelle où tous les coups sont presque permis.

Par Ivan BONET



La direction du Sofitel a engagé 1,5 million d'euros de travaux pour créer plus de 300 m<sup>2</sup> de terrasse au septième étage de l'hôtel.

/PHOTO VINCENT GAMBIN

## Face à la concurrence, le Sofitel Vieux-Port contre-attaque

"Il était dommage qu'un lieu aussi bien positionné n'ait pas de terrasses accessibles dignes de son image." Silvio Iacovino, le directeur du Sofitel Vieux-Port sait que son établissement est sur le point de se doter d'un atout considérable dans la lutte commerciale qui l'oppose aux autres cinq étoiles de Marseille.

Engagé par son prédécesseur, l'aménagement au septième étage d'un espace extérieur de plus de 300 m<sup>2</sup> est sur le point d'être finalisé. Côté mer, la terrasse du restaurant gastronomique "Les Trois Forts" pourra recevoir les

clients avec vue notamment sur le Mucem. Côté ville, celle du bar qui est actuellement en cours de construction. Immense et sur deux faces du bâtiment, elle devrait accueillir des dizaines de personnes en journée pour un apéritif et surtout lors de soirées. Coût de l'opération: 1,5 million d'euros. Il n'en fallait pas moins pour que le Sofitel et ses 134 chambres (de 195 à 1 300 euros) répondent aux assauts des ambitieux concurrents.

Tout en haut du Sofitel, le panorama est à couper le souffle. Mucem, Vieux-Port, Major, Fort Saint-Nicolas,

tous les joyaux de la ville sont à la portée du regard... À partir de fin mai, on pourra s'y détendre en sirotant un cocktail baigné par le soleil...

### "Nous n'avons pas perdu de parts de marché"

"Nous sommes historiquement le premier palace de la ville. Il était important de valoriser la vue et les lieux, insiste Silvio Iacovino. Notre point fort est notre position géographique." Si le patron refuse de dévoiler des chiffres, il assure toutefois que le Sofitel "n'a pas perdu de parts de marché, dans un contexte économi-

que difficile, car il y a une nouvelle clientèle à Marseille. Notre objectif est d'en conquérir. Dans notre stratégie commerciale et marketing à l'étranger, on vend désormais une destination. Des grands groupes comme *Intercontinental* ou *Hard Rock Café* ne s'installent pas n'importe où." Le nouveau boss, qui a pris ses fonctions à l'automne, après plusieurs années au Sofitel de Lyon prévient: "Ma mission consiste à continuer cet élan et garder le cap avec toujours plus de services et d'attention."

Désormais armé comme jamais, le Sofitel entend bien conserver son rang.

### LES CHIFFRES

**Sofitel Vieux-Port:**  
134 chambres  
De 195 à 1 300 euros.

**Intercontinental:**  
194 chambres  
De 200 à 3 000 euros.

**C2 Hôtel:**  
20 chambres  
De 189 et 469 euros

**Le Petit Nice:**  
16 chambres  
De 160 à 1 525 euros.

## Le pari gagnant de l'Intercontinental



Inauguré en 2013, l'Intercontinental revendique un taux de remplissage de 66-68 %.

/PHOTO VALÉRIE VREL

Chantier colossal qui avait permis la requalification de l'ancien Hôtel-Dieu, une superbe bâtisse du XVIII<sup>e</sup> siècle classée monument historique, l'Intercontinental est devenu un lieu majeur de la ville depuis son ouverture au printemps 2013. Sur sept niveaux et 23 200 m<sup>2</sup>, le palace, qui propose une vue imprenable sur Notre-Dame de la garde, abrite 194 chambres et deux restaurants dont un gastronomique tenu par le chef étoilé Lionel Levy. Son immense terrasse de 750 m<sup>2</sup> constitue l'un des atouts majeurs. "On est le seul hôtel cinq étoiles de ce côté de la ville. C'est le nouveau Marseille, estime Madelijn Vervoord la directrice. Les Terrasses du port, les Voûtes, le Mucem... Les nouvelles balades sont par ici."

La direction, qui revendique un taux de remplissage de 66-68 %, considère que son pari est gagné. "Marseille devient une destination haut de gamme. On est ravi du développement des cinq étoiles, j'espère qu'il y en aura d'autres, assure Madelijn Vervoord. Ça veut dire qu'on a bien fait de tenter ce pari en ouvrant ici."

### Les people s'y pressent. Les Marseillais aussi

L'Intercontinental est rapidement devenu l'endroit tendance où il faut se montrer... Les people s'y pressent pour leur opération promotionnelle et les personnalités y séjournent lors de leur passage à Marseille. Marcelo Bielsa avait créé l'événement lors de son arrivée l'été dernier et la star mondiale des cours de récré Violetta avait déclenché une incroyable effervescence en mars! La communication très active de l'établissement, parfois même sur le terrain caritatif, a permis d'occuper fortement l'espace médiatique. Même si la majestuosité des lieux n'incite pas naturellement à monter les escaliers, les Marseillais ont pris leurs habitudes pour les rendez-vous d'affaires mais aussi prendre du bon temps. "On a une forte clientèle française, certifie Madelijn Vervoord. C'est une autre expérience que la Côte d'Azur. Le week-end, des Marseillais s'offrent une nuit chez nous. Car l'expérience est intangible. On ne la vit pas ailleurs..." À 200 euros la nuit comme premier prix (3 000 euros la suite présidentielle!), c'est préférable.

## Le Petit Nice, une table et une vue uniques

"Le Petit Nice" célébrera son centenaire en 2017. Pour l'occasion, l'hôtel fait sa révolution. Et il n'a pas lésiné sur les moyens. Pour rénover son établissement situé sur la Corniche, Gérard Passédat avait investi plus d'un million d'euros. Pour repenser neuf chambres (dont les deux suites) sur seize, le patron a fait appel au célèbre architecte Rudy Ricciotti. L'artiste Gérard Traquandi a quant à lui posé ses crayons sur les murs pour réaliser une décoration élégante et contemporaine. Profitant du label Relais et Châteaux, "Le Petit Nice" joue la carte de la simplicité et de la subtilité. "Nous pouvons offrir à nos clients un accueil plus chaleureux et attentif, confie Marilou Preschey, la responsable commerciale. À travers l'hôtel comme dans les assiettes du Chef Gérard Passédat, nous cherchons l'émotion, le confort et la générosité. Pas de superflu." La grille tarifaire s'étale de 160 à 1 525 euros.

### Une rénovation signée Ricciotti et Traquandi

Seul restaurant trois étoiles des Bouches-du-Rhône, la table est un considérable atout. "C'est vrai, avoue Marilou Preschey. Mais de plus en plus de clients séjournent à l'hôtel sans passer par le restaurant. Ils viennent pour l'hôtel, son intimité, sa situation à flanc de rocher unique... L'expérience est inédite." Léchant la mer, "Le Petit Nice" est un palace unique en son genre. Passédat décrit d'ailleurs son établissement comme "une auberge marine". Son taux d'occupation est en moyenne de 59 % en basse saison et de 82 % en haute saison. "La concurrence est rude mais aussi positive car l'augmentation du parc hôtelier de la ville permet l'accueil de manifestation et de congrès de plus grande importance, contribuant ainsi à faire vivre toutes les activités commerçantes de la ville, l'hôtellerie en premier lieu, conclut Marilou Preschey. Marseille se fait enfin connaître à l'international et cela n'aura pas été facile." "Le Petit Nice" sait profiter de cette aubaine...



Pour la rénovation de neuf chambres, "Le Petit Nice" aurait investi plus d'un million d'euros.

/PHOTO LP

## Le luxueux et urbain C2 mise sur l'originalité

Dernier venu sur le marché du palace marseillais, le C2 Hôtel a ouvert ses portes il y a tout juste un an, cours Puget (6<sup>e</sup>). Vingt chambres dans une ambiance à nulle autre pareille. Au moment de pousser la porte, on n'imagine pas qu'autant de volupté se cache dans cet ancien hôtel particulier du XIX<sup>e</sup> siècle totalement rénové par le duo d'architectes qui a racheté les lieux il y a cinq ans.

Contrairement à ses concurrents, le C2 Hôtel mise sur l'originalité. "Nous ne sommes pas adossés à une chaîne comme les autres palaces de la ville (ndlr: Accor, Intercontinental ou Relais et Châteaux) qui a des standards à suivre, rappelle Delphine Clemente, la directrice d'exploitation. On est un hôtel urbain et marseillais avec une clientèle individuelle. On vient chez nous pour le côté décalé."

Spa, hammam, bar lounge, soirées musicales à thème, expositions, accès à la plage privée sur l'île Degaby, le C2 agite ses neurones pour se démarquer. "On casse les codes de l'hôtellerie de luxe. On n'est pas un hôtel guindé, c'est le luxe convivial. Le C2 est un lieu de vie ouvert à tous les Marseillais", affirme la directrice. Le personnel au dress code sans contrainte ne démentira pas sa patronne...

### "Marseille n'est ni Saint-Tropez ni Courchevel"

Depuis son ouverture, le taux de remplissage dépasse régulièrement les 80 %. La direction mise beaucoup sur le bouche-à-oreille et le web (Booking et TripAdvisor) pour commercialiser ses chambres dont les tarifs oscillent entre 189 et 469 euros. Ces derniers temps, des touristes du monde entier (Russes, Chiliens, Saoudiens...) s'y sont précipités pour découvrir cette ambiance à la fois intimiste et conviviale.

Désormais, le défi est de dépasser le cap de l'effet de mode. "On ne craint pas la concurrence. Il y a de la place pour tout le monde. Marseille n'est ni Saint-Tropez ni Courchevel. Ce n'est pas bling-bling", estime Delphine Clemente.



Ouvert il y a tout juste un an, le C2 accueille ses clients dans un ancien hôtel particulier du XIX<sup>e</sup> siècle entièrement rénové.

/PHOTO V.G.

# Le grand luxe vu de l'intérieur

L'hôtel cinq étoiles fêtait ses deux ans le 28 avril. Tour d'horizon des coulisses et présentation d'un service haut de gamme

Sur le parvis de l'Intercontinental, voituriers et agents de sécurité sont à l'affût. Et pour cause, dès le petit matin, un bus rempli de clients coréens et taïwanais fait son entrée. Séjour entre amis ou voyage d'affaire ? Qu'importe, l'établissement est sur tous les fronts. Avec ses 194 chambres réparties sur sept étages, un spa "by Clarens" de 1000 m<sup>2</sup> et plusieurs salons à disposition pour des conférences ou des événements privés, il s'apparenterait presque à un labyrinthe. Au total, 23 250 m<sup>2</sup> entièrement régentés par des employés aux petits soins pour leurs clients. Bienvenue dans les méandres du luxe.

Ils sont entre 150 et 200 en haute saison et agissent dans l'ombre pour combler les moindres désirs de ceux qui séjournent chez eux. Car cet hôtel, c'est avant tout leur maison. "Nous sommes une équipe jeune et très soudée", commente Pascal Rahbé, responsable des services d'accueil. Notre credo c'est de rester simple tout en proposant des services haut de gamme. On mise aussi beaucoup sur l'interaction avec le client". Tous les jours, le schéma est le même. Le rythme est saccadé, chaque chose cadrée. La journée débute à 8h45 avec le debrief du matin, moment pendant lequel les chefs de service font le résumé des événements

**Le prix des chambres varie de 100€ à 3000€ pour des superficies de 30 m<sup>2</sup> à 156 m<sup>2</sup>**



"L'Intercontinental est un espace haut de gamme mais tout le monde peut y venir pour une soirée, un repas ou même un café", insiste Pascal Rahbé.



de la veille et exposent ceux à venir. "Aujourd'hui, le taux d'occupation est de 62%. Et n'oubliez pas que quatre VIP ne vont pas tarder à arriver...", laisse traîner en suspend Nicolas Lemouchoux, directeur commercial et marketing, son feuillet de notes à la main. Aucune précision ne s'avère utile, chacun sait qu'il faudra donner son maximum pour les satisfaire. La mine souriante et l'air serein, l'équipe est prête depuis plusieurs jours. "L'une des clés du monde de l'hôtellerie de luxe c'est bien l'anticipation", explique Guillaume Gaudry, maître d'hôtel. Nicolas tourne une page puis une autre avant d'exposer la demande particu-

lièrement romantique d'un visiteur : "Il faudra lui acheter 150 roses rouges et en déposer des pétales sur le lit. Monsieur X a également demandé une bouteille de champagne millésimée de son année de mariage à disposer dans un seau noir avec deux verres en cristal". La requête est précise, l'équipe habituée.

L'occasion pour nous d'emboîter le pas à Alexandra Guenix, la gouvernante générale. Les services d'entretien et de nettoyage tournent 24h sur 24, sept jours sur sept grâce à une soixantaine de petites mains en sous-traitance. "La brigade est constamment sur place pour pouvoir jongler entre

**La lingerie voit défiler environ 35 chemises par jour, 15 pantalons, 10 vestes et 50 polos**

les divers départs et arrivées. J'ai même un peintre à disposition susceptible d'intervenir si besoin", énumère Alexandra Guenix. Étroitement liée au "house-keeping", Carole, dite "la maman", est la lingère de la maison. À 33 ans, elle occupe son poste depuis l'ouverture en 2013. Logique donc que sa gorge se noue lorsqu'elle évoque son départ dans deux jours :

"J'habille tout le monde ici, des clients aux employés. Je m'occupe aussi des commandes, du repassage et des retouches, si elles ne sont pas trop complexes." Ce qu'elle a le plus apprécié lors de ses deux ans passés à l'Intercontinental ? "Le contact, la proximité avec le personnel et les clients. C'est ce qui fait la force de cet endroit".

Une bonne entente que l'on retrouve également en cuisine. Vers midi, le rush est lancé... Pourtant l'ambiance joviale est au rendez-vous. Sous la coupe du chef Lionel Levy, toute la brigade (43 personnes) fait chauffer les fourneaux du restaurant Les Fenêtres. La machine est en marche depuis 9h ce matin

pour mettre au point l'un de leur menu éphémère concocté à base de produits de saison. En moyenne, ce sont 80 couverts le midi et 20 en soirée. De son côté, le restaurant étoilé l'Alcyone peut accueillir jusqu'à trente convives et fait carton plein pratiquement tous les soirs. En parallèle de cette restauration, le room service est à disposition non-stop. "Quand les uns font 7h-15h, les autres font 15h-23h", précise Candy Bezombes, assistante manager. Pour la nuit, on se doit d'être disponible de 23h à 7h, essentiellement pour préparer les petits-déjeuners. Elle finit par résumer : "Ce qu'on vend ici c'est un lieu mais aussi une culture".

Carine PALMI

# Un cadre historique pour le futur 5<sup>e</sup> hôtel cinq étoiles

Le groupe Accor va revisiter l'hôtel Amédée-Armand bâti en 1750 rue Lafon

L'hôtellerie a décidément le vent en poupe ces dernières années, à Marseille, et dans toutes ses déclinaisons puisque l'offre plurielle ne cesse de croître à mesure que le tourisme se développe. Et le luxe n'échappe pas à la règle, comme le confirme la délivrance, hier, du permis de construire d'un hôtel 5 étoiles au 11, rue Lafon (6<sup>e</sup> arr), à deux pas de la rue de Rome et de la préfecture, dans le cœur de Marseille. "Trois personnes très sérieuses sont venues à ma rencontre, à Bagatelle, en juillet 2014, pour me faire part de leur projet et je dois dire que c'était une divine surprise qui traduit les premiers effets bénéfiques de la rénovation de la rue de Rome et de l'arrivée du tramway voulue par Jean-Claude Gaudin", a com-

**Napoléon Bonaparte y séjourna de septembre 1794 à mai 1797.**



L'escalier double en noyer, inspiré du Petit Trianon, constitue l'une des merveilles de cet hôtel qui vivra une troisième jeunesse grâce au groupe Accor et sa marque de prestige MGallery. /PHOTO DR

menté le maire des 6-8, Yves Moraine (Les Républicains), en remémorant la naissance atypique de cette initiative du groupe Accor et de sa marque de prestige MGallery, présente dans le monde entier, de Hanoï à Paris (Molitor), de Budapest à Bath en passant par Milan, mais également à Arles et Aix. Et à chaque fois, le concept est le même, consistant à voyager dans le passé d'un édifice sans rien laisser au hasard, luxe oblige.

Rue Lafon, derrière une anonyme façade, l'enjeu consistera à rendre son lustre à un bâtiment d'État appartenant dernièrement aux Anciens combattants. Un hôtel particulier sorti de terre en 1750 grâce au chevalier Louis-Antoine de Cypières, dans lequel Napoléon

Bonaparte, jeune officier récompensé de ses faits d'armes, séjourna de septembre 1794 à mai 1797. Avant qu'il ne soit en partie démolé puis reconstruit par Amédée Armand, grand patron catholique du Second Empire devenu président de la Chambre de commerce. Élaboré en terre de taille de plan carré, l'hôtel est organisé sur quatre

niveaux, à partir d'un grand escalier d'honneur menant sur une immense salle de bal à l'italienne ouverte sur trois niveaux. Celle-ci est dotée d'un escalier double en noyer, inspiré du Petit Trianon, avec une rampe rehaussée d'or qui dessert l'étage noble et une galerie de circulation de 14 colonnes en marbre rouge. S'y ajoutent trois pièces de réception.

"Il s'agit, au regard des bâtiments de France, d'un immeuble remarquable nécessitant un grand niveau d'exigences pour les travaux. Le dossier a abouti dans les délais avec l'aide d'un architecte du patrimoine, Jérôme Franou, et de recherches historiques, effectuées par Frédérique Bertrand", a précisé l'adjointe à l'urbanisme Laure-Agnès Caradec en souhaitant maintenant qu'aucun recours ne vienne retarder ce projet d'envergure. Et qui constituera une fois rénové le cinquième hôtel 5 étoiles de Marseille, et le troisième rénové dans un bâtiment historique après l'Intercontinental et le C2. Une tendance qui semble profiter à plein au riche patrimoine marseillais.

Franck MEYNIAL

## ILS INVESTISSENT EN CENTRE-VILLE

L'offre hôtelière marseillaise s'étoffe. Et surtout, elle contribue à redynamiser le centre-ville. En témoignent les arrivées du Mama Shelter ou encore de l'hôtel C2, qui ont apporté leurs étoiles en des lieux où on ne les attendait pas. La pose de la première pierre du Toyoko Inn, à proximité de la gare Saint-Charles, est un autre exemple de cette embellie. Sans compter la poursuite d'un effort de rénovation d'établissements déjà existants.

# 7 LE TOURISME

## 1 « 1,5 million de croisiéristes en 2015 »

La Provence – 26.01.2015

## 2 Tourisme : la filière chinoise

La Provence – 16.02.2015

## 3 Vite, un grand événement !

La Provence – 29.03.2015

## 4 Cinq millions de touristes attendus cette année

La Provence – 03.04.2015

## 5 Le Frioul entre deux eaux

La Provence – 26.05.2015

## 6 Croisières : c'est l'Amérique !

La Provence – 26.05.2015

## 7 Le tourisme de congrès a le vent en poupe

La Provence – 09.06.2015

# "1,5 million de croisiéristes en 2015"

Jean-François Suhas succède à Jacques Truau à la présidence du Club de la croisière, avec de grandes ambitions

Il est Basque, mais adore Marseille dont il se dit "passionné". Marin dans l'âme et surtout pilote, il en connaît son port jusque dans les moindres recoins.

C'est à cet homme qui se dit "consensuel et fédérateur", que vient d'être confiée la présidence du Club de la Croisière. Une association fondée en 1996 par la Chambre de Commerce, la Ville et l'établissement portuaire sous l'impulsion de Jacques Truau, lui aussi pilote.

■ Succéder à Jacques Truau, c'est difficile ?

Bien sûr ! C'est lui qui m'a recruté en 1999. C'est beaucoup d'émotion car l'affirmation de Marseille en tant que port de croisière lui doit tout. Sa notoriété a depuis longtemps passé nos frontières. Lors du *Sea Trade* de Miami l'an dernier, il a reçu un *Award* pour l'ensemble de sa carrière et son côté visionnaire. Il reste d'ailleurs président d'honneur du Club et va m'accompagner dans mes débuts. Les choses seront à la longue différentes, mais il est hors de question qu'il y ait une rupture brutale.

■ C'est un bel hommage. Mais quels sont vos objectifs ?

À Marseille, la croisière est partie de rien et l'année dernière la ville a accueilli 1,3 million de personnes. Cette année la perspective est de 1,5 million et il reste une marge de progression im-

portante. À tel point que l'objectif est d'atteindre le cap de 2 millions de croisiéristes en 2018. Ce n'est pas une folie car de nouveaux navires arrivent ou vont en Méditerranée.

Une vingtaine d'unités doivent être livrées dont les deux navires sœurs de l'*Allure of the Seas* qui ont été commandés par Caribbean au chantier de Saint Nazaire. La première escale à Marseille de l'*Allure of the Seas* est d'ailleurs programmé pour le 22 mai. Avec ses 365 mètres, c'est le plus gros navire de croisière. Le premier objectif, est de

"Le plus gros navire de croisière, 365 mètres, arrive le 22 mai."

poursuivre la croissance et de conforter Marseille. Il faut fédérer davantage encore et gagner la bataille de l'air.

C'est le second objectif : travailler davantage avec l'aéroport de Marseille Provence pour intéresser davantage de compagnies aériennes, notamment américaines, qui amèneront des croisiéristes. Le moyen pour y parvenir ? Mettre en évidence qu'autour de Marseille il y a un patrimoine porteur avec Aix, Arles, Avignon... Fédérer nos atouts au sein du Club est notre volonté.

Nous en discutons d'ailleurs avec Marseille Provence Métro-



Jean-François Suhas est un des 47 pilotes qui officient dans le port de commerce de Marseille. Ici dans le simulateur dont la profession s'est dotée, il est un fervent défenseur de l'activité croisière. / PHOTO JLC

pole (MPM) et Aix.

■ L'accès au port est difficile pour les grands navires ?

Là, c'est le pilote qui répond ! Tous les ports le sont. Mais le problème ici, c'est le vent. La taille des navires augmente et leur prise au vent également. Au-delà de 25 nœuds, c'est-à-dire près de 40 km/h, il y a des risques. C'est pour cela que les tra-

voux d'élargissement de la passe Nord vont débiter pour être achevés en 2016. Ils sont d'autant plus nécessaires que le vent souffle surtout en hiver et que les escales ne sont plus limitées à la période estivale. Ces travaux vont nous faire gagner des dizaines d'escales à ce jour perdues. Nous allons donc nous adapter à une évolution de la taille des navires.

■ Que manque-t-il au port ?

De la stabilité. Nous avons gagné la bataille nautique, nous allons bénéficier de la réouverture en juillet de la forme 10 qui va permettre aux navires qui "escalent" d'effectuer des opérations de maintenance sans perte de temps.

Il faut maintenant accroître encore les services, valoriser notre territoire et agir tous ensemble.

■ Que répondez-vous à ceux qui pensent que l'activité croisière peut briser la vocation industrielle des bassins de Marseille ?

Il y a de la place pour tout le monde. La croisière est aussi une activité industrielle à laquelle les dockers participent. Elle génère des retombées pour la réparation navale. L'activité croisière dépend d'une chaîne d'acteurs et c'est pour cela que le Club se veut une structure fédératrice. Il est aussi le porte-parole de ceux qu'on entend jamais. Je pense aux 130 guides qui travaillent avec nous, aux taxis, aux bus, aux commerçants, au territoire qui bénéficie des retombées.

■ Vous avez le sentiment qu'on ne se rend pas compte de l'enjeu ? Oui, parfois. La croissance a été rapide. 750 000 passagers il y a 5 ans ; 1,5 million cette année. C'est fulgurant.

■ Un vœu pour cette nouvelle année ?

Je suis touché par ce qui arrive à la SNCM. J'ai navigué deux ans sur le *Napoléon* avant de devenir pilote. J'espère que son avenir va se résoudre d'une manière acceptable pour tous. J'ai un autre vœu... Que nous devenions une métropole européenne, avec une image positive, dans laquelle tout le monde s'implique. Le Club de la croisière, c'est déjà un peu cela.

Propos recueillis par Jean-Luc CROZEL

# Tourisme: la filière chinoise

Les visiteurs de l'Empire du Milieu sont appréciés, car bons clients. Une drague qui pourrait rapporter gros...

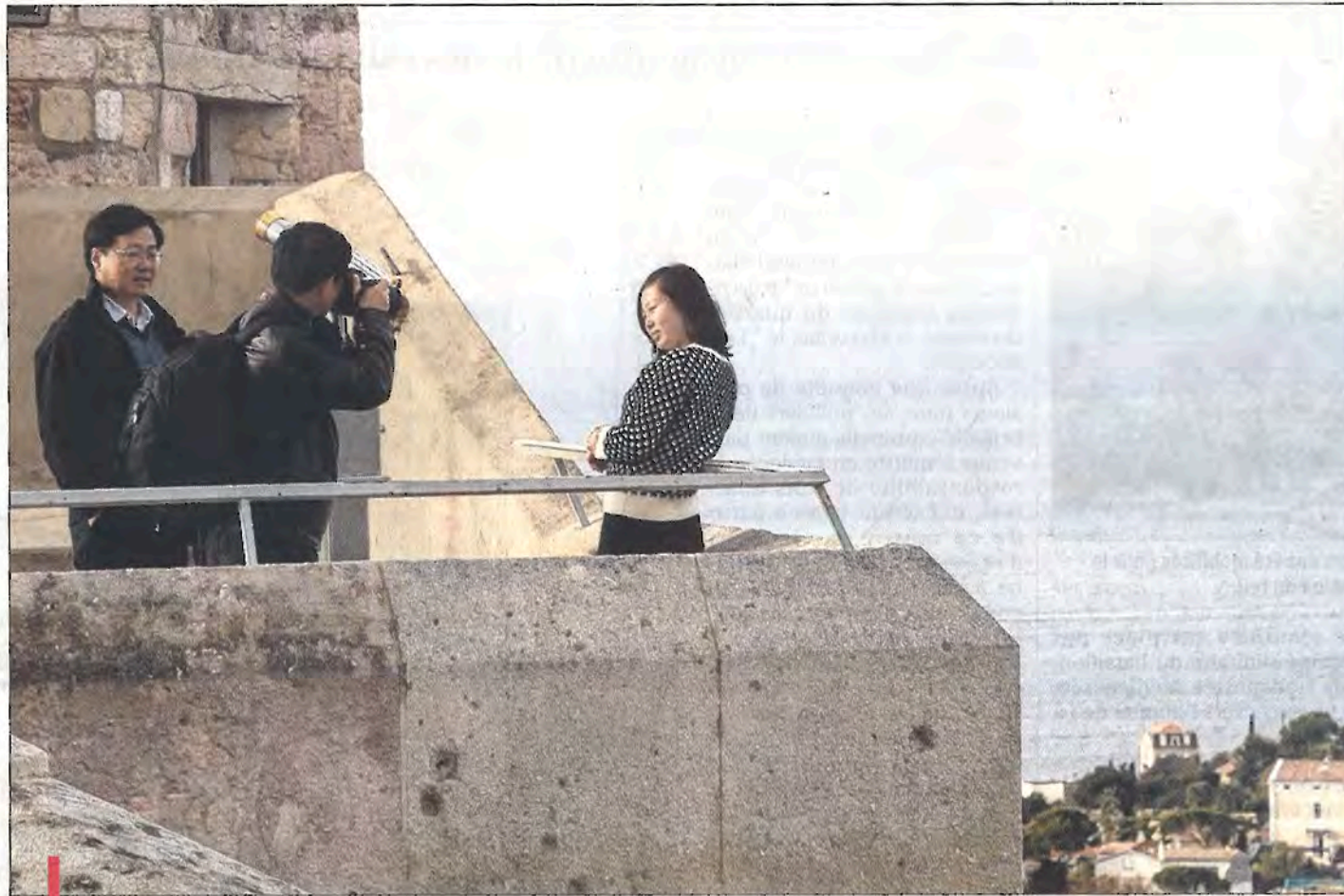
**G**ourmand, l'homme a fait ses comptes. Et nul besoin d'une calculette pour les trouver bons à chaque coup, excellents même: "Sur 1,4 milliard de Chinois, 600 millions peuvent voyager et 800 000 000 autres sont issus du monde agricole et ne sortent pas encore. Mais ça viendra", décrypte-t-il, rêveur. Et de lâcher, dans un volontaire excès d'optimisme: "C'est un potentiel énorme!". L'identité du sinophile de service, opportunément tombé sous le charme de l'Empire du Milieu? Maxime Tissot. Le responsable de l'office du tourisme chargé d'orchestrer l'opération "Marseille destination touristique", lancée bien avant l'année 2013 et ses 5 millions de visiteurs. Un objectif devenu prioritaire pour aérer les finances exsangues de la cité phocéenne. Elle qui cherche, coûte que coûte, à toucher de nouvelles cibles.

Ça tombe bien: dans le même temps, le marché chinois lié à l'émergence progressive

**"En 2014, le nombre de touristes chinois a bondi d'environ 23%."**

d'une classe moyenne et à une forte croissance économique, a pris de plus en plus de place. Un autre chiffre, pour s'en convaincre: en 12 ans, ce pays toujours à la traîne au niveau des libertés publiques, a multiplié par huit son nombre de touristes à l'étranger. Des Asiatiques qui possèdent, de surcroît, un autre "qualité" aux yeux des professionnels du tourisme. En deux mots, leur extrême générosité... La preuve?

Accrochez-vous: en moyenne, un Pékinois ou un Cantonnais claqué près de 1 500 euros rien qu'en shopping durant son séjour en Europe contre 200 à 300 euros pour les autres étrangers. "Ils sont fous de shopping, glisse Maxime Tissot, et ils sont en train de comprendre qu'il n'y a pas qu'à Paris qu'on peut trouver des grandes marques". Forcé-



En moyenne, un Pékinois ou un Cantonnais claqué près de 1 500 euros rien qu'en shopping durant son séjour en Europe contre 200 à 300 euros pour les autres étrangers.

/PHOTO VALÉRIE VREL

ment, la concurrence est rude pour séduire ces si chers voyageurs. "En terme de croissance, la clientèle de demain", a résumé boss de l'Intercontinental, Nicolas Lemouchoux. Une course effrénée dans laquelle Marseille, si l'on en croit Domini-

que Vlasto (UPM), "fait le forcing depuis près de dix ans, et se trouverait, du coup, "en bonne position". Encore des chiffres? "En 2014, le nombre de Chinois recensés à l'office du tourisme a bondi de près de 23% par rapport à 2013", poursuit l'élue au

## Ce qu'ils viennent chercher ici...

Le site que les Chinois demandent en premier à Marseille? Non, ce n'est ni la Bonne Mère, ni le Vélodrome mais... Le Château d'If! Pendant des décennies, en effet, Le Comte de Monte-Cristo d'Alexandre Dumas était l'un des rares ouvrages autorisés par la censure.

Sortis de la forteresse et du shopping, les touristes asiatiques se révèlent finalement assez classiques dans leurs goûts. "Selon nos études, assure Dominique Vlasto, ils sont très attirés par le terroir. Ils aiment les traditions comme le savon, le pastis. Ils apprécient également le football. En général, après quelques jours ici, ils partent à la découverte des circuits provençaux pour trouver des parfums et de la lavande". Les bases...

tourisme. Avec eux, en plus, on connaît des pics à mi-saison et dans les périodes où nous n'avons pas de tourisme d'affaires. L'autre facteur intéressant, c'est qu'ils viennent souvent en clientèle privée... Par petits groupes. Ils ne restent pas comme à Paris dans les bus à prendre des photos!".

Encore plus emballé, Maxime Tissot enchaîne: "Alors qu'il ne représentait qu'un pourcentage très faible, ils pointent désormais en huitième position, juste derrière le Canada. D'autant plus remarquable que nous n'avons pas de vol direct". Côté hôtellerie, on se frotte aussi les mains: "Pour l'instant, ils ne représentent que 2% des nuitées hôtelières. Ça paraît peu mais c'est très important, commentait en octobre dernier Bruno James, directeur du comité régio-

nal du tourisme. C'est une progression de 123% depuis 2011. Il n'y a pas d'équivalent." Une poussée, qui, outre la conjoncture chinoise, serait également le fruit d'un travail de longue haleine: "Nous faisons de régulières visites là-bas avec des pros du secteur", explique Maxime Tissot. Nous avons publié nos plans en chinois, monté un site internet et des blogs spécifiques, intégré un collaborateur qui parle le mandarin...".

Reste que malgré cette drague assidue, la vague chinoise est à relativiser: seuls 30 à 40 000 ont respiré l'air de Marseille ces dernières années. À mettre en rapport avec le 1,7 million de natif de Chine qui a visité l'Hexagone en 2013... Peut-être parce que selon l'analyse de Bo Pang, à la tête des affaires culturelles franco-

## Miser sur des liens historiques

Les liens entre Marseille et l'Empire du Milieu sont anciens. Et même historiques de part la position géographique du port. Pour qui la Chine reste d'ailleurs le premier client en terme d'échanges. C'est aussi parce que ceux-ci s'étoffent et que la Chine est devenue l'atelier du Monde, que Marseille-Fos joue la carte de la logistique. Une entreprise résume d'ailleurs à elle seule cette évolution: CMA CGM. C'est pour avoir parié dès son origine sur l'émergence de l'Asie que le groupe s'est hissé au 3<sup>e</sup> rang mondial du transport maritime conteneurisé. Mais la Chine ne fait pas que fabriquer: elle investit aussi hors de ses frontières. C'est ainsi que China Merchants est partenaire de CMA CGM pour ses terminaux, que Weichaï Power s'est offert Moteurs Baudouin, ou que Tino est le support financier du constructeur de smartphones Wiko. J.-L.C.

chinoises de Marseille, "il reste un certain vide relationnel entre Marseille et la Chine. Par rapport à des villes plus petites comme Bordeaux, elle est beaucoup moins connue des chez nous".

Une notoriété qui pourrait toutefois exploser. Le joker marseillais dans cette partie de cartes? L'actuel tournage, avec pour décors les sites les plus porteurs de la ville (Vieux-Port, Panier, Major), de "Family on the go". Une série qui touche... 145 millions de téléspectateurs par épisode en Chine. "Une carte postale parfaite", s'est frotté les mains Séréna Zouaghi, l'élue (UMP) à la mission cinéma, qui anticipe "une explosion du tourisme Chinois" après la diffusion du soap, cet été.

Décidément, une promesse à la mode.

Laurent D'ANCONA

# Vite, un grand événement!

**TOURISME ET LOISIRS** Marseille n'a pas de fête de dimension internationale. Tentative d'explication

**L**e manque est réel. Marseille s'ouvre de plus en plus au tourisme étranger. Mais il lui manque peut-être le grand événement dont on parlerait de Stockholm à Séville, qui drainerait encore plus de visiteurs, attirés non plus par les caniques et la bouillabaisse mais par la prodigieuse fête à la marseillaise. À vrai dire, il en existait une, qui a duré cinq ans. Mais le concept... comment dire... relevait de la cour de récréation. La *Fête bleue*, qui consistait à s'habiller en bleu (fabuleuse idée) avait le mérite d'appartenir à tous les Marseillais. Aujourd'hui, elle appartient aux archives. Et c'est tant mieux. Mais le problème reste entier. Pas de grande messe populaire. Et Marseille souffre de la comparaison avec d'autres métropoles. Lyon a sa *Fête des Lumières* qui a aspiré quatre millions de visiteurs l'année dernière. Évidemment Marseille n'ira pas sur ce terrain-là (d'autant qu'il manque beaucoup d'ampoules dans certains quar-

La dernière grande fête marseillaise était "La fête bleue". Sans commentaire.



"Flammes et Flots" en mai 2014: une grande fête sur le Vieux-Port, restée sans lendemain.

/PHOTO GUILLAUME RUOPPOLO

tiers). En fait, Marseille part avec un handicap: certains domaines sont des "chasse gardée": le théâtre appartient à Avignon, l'art lyrique à Aix, le cinéma à Cannes. Il y a bien les toros, comme à Bayonne, mais ils n'entreront jamais à Marseille car il faudra passer sur le corps de la SPA et du maire. Qui a toujours fait barrage à la moindre sortie de vachettes. On pourrait s'inspirer de la *Fête de la Bière*

qui attire six millions de "buvEURS" en seize jours, à Munich. Une *Fête du pastaga*? Six millions de noctambules anisés sur le Vieux-Port? Trop risqué. La *Tomatina*, comme on la pratique à Valence en Espagne, serait plus amusante. Une bataille de tomates sur le Vieux-Port. Oui mais si les cantonniers plantent alors une grève d'une semaine, Marseille baignant dans un gigantesque coulis de toma-

tes risque d'être la risée du monde entier. Alors? Ils sont nombreux à penser que la danse pourrait être le moteur de la fête. Un moteur qui tourne déjà avec le "*Festival de Marseille*". Mais on le trouve trop hermétique, pas assez populaire (*lire plus bas*). Et si on revenait à *Flammes et Flots*, la grande déambulation de 2013 (avec ses 200 000 promeneurs) qu'on étalerait sur plu-

Aix a l'art lyrique  
Avignon le théâtre  
Cannes le cinéma.  
Reste la danse.

sieurs jours? Un proche du maire assure: "C'est bien mais pour les Marseillais. Ça n'attire pas les gens de l'extérieur."

Du coup, on ne reviendra sûrement pas aux *Massalia*, *Marcéleste* et *Odyssée de la Canebière*. Des grandes célébrations, à deux ou trois millions d'euros, fédératrices elles aussi mais très marseillo-marseillaises. Qui aura la bonne idée? Et si le problème était ailleurs? Pour Dominique Tian, premier adjoint UMP au maire (*lire ci-dessous*), Marseille manque d'espace. Il y a pourtant le Vieux-Port, qui a

pris des allures de piste d'atterrissage depuis qu'on a élargi ses trottoirs. Puis on oublie que le Vélodrome, côté Ganay, propose désormais une majestueuse esplanade où le gestionnaire, Arema, n'a pas exclu d'organiser des spectacles. Mais rien de prévu. Aujourd'hui, on doit se contenter de la *Fiesta des suds*. Ce qui n'est déjà pas si mal.

Jean-Jacques FIORITO

# Cinq millions de touristes attendus cette année

Réunis hier, les professionnels du secteur sont plus confiants que jamais

Il faut croire que le clasico n'est pas qu'une rencontre qui se joue à onze contre onze avec des hommes en short et crampons. À entendre Dominique Vlasto, adjointe au maire déléguée au Tourisme, la rivalité parisiano-marseillaise se pratique bel et bien sur tous les terrains. Y compris celui du tourisme : "Pour l'instant, selon Trip Advisor, nous sommes troisième derrière Paris et Nice. L'objectif est de passer deuxième et, pour quoi pas même, passer devant Paris", s'est enflammée l'élue, à l'occasion du workshop organisé hier matin dans les salons panoramiques du stade Vélodrome, où a été conviée une cinquantaine de professionnels du



Les professionnels du tourisme se sont réunis hier matin dans les salons du stade Vélodrome. Qui mise aussi sur les visites du stade, les congrès et les concerts, pour attirer du monde. / PHOTO NICOLAS VALLAURI

**L'activité touristique représente 6% des emplois (environ 18 000) à Marseille.**

tourisme.

Pour atteindre l'objectif de 5 millions de visiteurs attendus cette année, c'est toute la profession qui va devoir se retoucher les manches. "La base de la réussite, explique Maxime Tissot, directeur de l'office de tourisme de Marseille, c'est de fédérer tous les secteurs d'activité : les transports, l'hébergement, l'offre culturelle..." Concrètement,

l'idée est, pour lui, de "continuer à surfer sur la vague de Marseille Capitale". À condition, aussi, que l'offre hôtelière le permette. Ce qui n'a pas l'air d'inquiéter Franck Recoing, vice-président de la CCI, qui rappelle que "depuis 2009, Marseille compte 1 800 chambres de plus, alors que 1 200 sont en construction".

Si le tourisme a généré, en

2014, pas loin d'un milliard d'euros de retombées économiques (tous secteurs confondus), c'est aussi grâce au tourisme d'affaires. Lequel a progressé de 10% l'an dernier (avec 503 congrès organisés) à Marseille. Selon l'office de tourisme, 56% des visiteurs viennent de l'étranger. Or, Dominique Vlasto avoue "rencontrer des difficultés à trouver dans la région

du personnel qui parle des langues étrangères. Il va falloir faire un effort à ce niveau si on veut séduire les étrangers", insiste-t-elle.

Mais comme le résume Maxime Tissot : "Les Marseillais travaillent en semaine, mais le week-end, ce sont des touristes comme les autres". À eux aussi d'en profiter.

Guillaume AUBERTIN

## DÉCOUVRIR LA VILLE AUTREMENT

### Tuk-Tuk Marseille, une balade en mode thaï



La Tuk-Tuk Team dispose de deux engins importés de Thaïlande. Et bientôt d'un troisième, qui sera 100% électrique. / PH. ARCHIVES

Parce que ça ne suffit plus de visiter la rade en bateau ou de sillonner la ville en bus décapotable, deux Marseillais ont eu une idée assez originale : proposer aux touristes de découvrir Marseille à bord d'un tuk-tuk. Oui oui, ces célèbres taxis thaïs aux couleurs souvent très chatoyantes. Exactement les mêmes que ceux qui pululent dans le centre de Bangkok. Il fallait y penser. Nicolas Reybaud et Robert Sandral l'ont fait. "Quand on a commencé il y a un peu moins de quatre ans, on nous prenait pour des marginaux", raconte Nicolas. Mais aujourd'hui, leur affaire semble prospérer. Selon eux, les touristes sont sous le charme de "pouvoir visiter la ville et les alentours de manière différente". "Notre but, résume Robert, c'est d'apporter du sourire et du plaisir aux gens dans une ambiance conviviale." Pas d'inquiétude : les deux chauffeurs assurent respecter le code de la route, contrairement aux vrais conducteurs de tuk-tuk : "On a des ceintures et tout est légal. Quand les policiers nous arrêtent, c'est pour nous demande des flyers !" G.A.

www.tuk-tuk.marseille.com

### En 2015, les croisiéristes vont encore s'amuser

Ils en sont sacrément fiers à la mairie et à la Chambre de commerce et d'industrie : cette année, Marseille a battu Naples. Et pour une fois, il ne s'agit pas de football, mais de croisière. "Nous sommes désormais le cinquième port de croisière de Méditerranée, derrière Barcelone, Civitavecchia, Venise et les îles Baléares", fanfaronne Jean-François Suhas, président du Club Croisière.

À la CCI comme ailleurs, on reste persuadé (à juste titre) que le développement du tourisme est étroitement lié à l'augmentation du flux de croisiéristes qui transitent par les quais. Pas question, donc, de s'arrêter en si bon chemin. Après 1,3 million de passagers accueillis l'an dernier, on table, en 2015, sur 1,5 million. "Un objectif tout à fait réalisable", selon Franck Recoing, vice-président de la CCI, chargé des grandes filières du tourisme. "Surtout, précise-t-il, on a le vent en poupe, car Marseille a été le port qui a enregistré la meilleure progression du nombre de passagers en 2014 (environ + 20%) alors que les autres n'ont pas augmenté, à l'image de Barcelone qui a perdu près de 12% d'activité". G.A.

## "MARSEILLE-CENTRE": LE SHOPPING À LA CARTE

Marseille-Centre fête ses 30 ans. Pour marquer le coup, la fédération, qui regroupe près d'un millier de commerçants du centre-ville marseillais, a mis en ligne cette semaine une nouvelle application qui permet de télécharger un "parcours commerçant" taillé sur mesure pour les touristes. Une sorte de shopping à la carte détaillé sur un plan précis. "Nous avons présenté ce projet à bon nombre d'hôtels et tous ont beaucoup apprécié", témoigne Guillaume Sicard, président de la fédération. Le principe de l'application est simple : "Les gens qui veulent préparer leur visite à Marseille peuvent directement télécharger et imprimer leur parcours en fonction de leurs goûts." Et ce, à travers sept thématiques différentes : cadeaux marseillais, luxe, décoration, maisons traditionnelles, mode et accessoires, monumental shopping, et concept store. Le GPS classique peut aller se rhabiller. G.A.

→ www.marseille-centre.com



# Le Frioul entre deux eaux

L'archipel mise sur un vrai développement touristique

**O**n reprend la navette cet après-midi. Vous pouvez nous indiquer la plus belle balade à faire en 3 heures ? Au Frioul, on connaît la question par cœur. Et on dirige les touristes pressés vers la plage de Tahiti ou celle de St-Estève, plus proche. C'est que sur l'île, le 112<sup>e</sup> quartier de Marseille, rattaché administrativement au 7<sup>e</sup> arrondissement, on passe (500 000 visiteurs par an) mais on ne reste pas. Les 150 habitants (70% de retraités) ne s'en plaignent pas. La paix, c'est justement ce qu'ils sont venus chercher sur cet archipel, où il n'y a ni médecin, ni pharmacien, ni école (une dizaine d'enfants prennent la première

navette de 7h05 pour rejoindre leur classe dans la cité-mère) ni poste, et où le nombre de voitures se compte sur les doigts de la main. Mais les commerçants, eux, aimeraient bien que la préservation du littoral et des espaces naturels, primordiale au cœur du parc des calanques, ne se fasse pas au détriment du développement touristique et économique. Paradoxalement, ce paradis de 200 hectares inspire depuis toujours des projets plus beaux les uns que les autres... tous tombés à l'eau. Seul au monde, le Frioul ? "Pas du tout" assure Sabine Bernasconi, le maire de secteur UMP. Elle le promet, le changement, c'est

maintenant. Pour gérer les problèmes du quotidien et imaginer les perspectives d'avenir, un comité de pilotage réunissant le parc des calanques, la Ville et les services de MPM a vu le jour en mars. Le designer Ora Ito ne demande pas mieux que d'être associé au renouveau de l'île. Avec le chef étoilé Gerald Passédat et l'architecte Roland Carta, le créateur du MaMo au Corbusier veut ouvrir sur le site du fort de Brégantin - il en est le propriétaire depuis dix ans - un hôtel de luxe "écodesign, avec table gourmande prestigieuse et parcours artistique unique". Au Frioul, on ne s'enflamme plus. On attend de voir.

Caroline RICHARD



Un comité de pilotage pour le développement du Frioul a vu le jour en mars : il regroupe le parc des calanques, la Ville et MPM, qui vont imaginer ensemble les perspectives d'avenir. /PHOTO VALÉRIE VREL

# Croisières : c'est l'Amérique !

Plus grand paquebot du monde, "l'Allure of the Seas", attendu ce matin, symbolise la forte poussée du tourisme US

**F**ruit d'années de négociations menées par l'ensemble des acteurs de la place portuaire, l'escale du plus grand paquebot du monde, aujourd'hui à Marseille, conforte le statut international de la cité phocéenne dans le secteur des croisières. Navire de la classe Oasis, l'Allure of the Seas a en effet été positionné jusqu'au mois d'octobre en Méditerranée occidentale par le groupe américain Royal Caribbean International (RCI). Basé à Barcelone, il effectuera 21 croisières de sept nuits via Palma de Majorque, Marseille, La Spezia, Civitavecchia et Naples.

"Tout est lié, explique Jacques Massoni, directeur du terminal croisières MPCC. La venue de l'Allure of the Seas est la conséquence d'un ensemble de décisions stratégiques comme l'élargissement de la passe Nord ou la remise en service de la grande forme de réparation n°10. Les gens voient qu'à Marseille, on dit des choses et on les fait. C'est ce qui crée la relation de confiance". Et de souligner : "Il n'y a que six ports dans toute la Méditerranée qui vont recevoir l'Allure of the Seas et nous sommes l'un d'eux. Cela nous permet de bâtir un discours solide pour démarcher d'autres géants mondiaux de la croisière".

Avec ces 21 escales, ce sont surtout près de 115 000 passagers qui vont débarquer dans la cité phocéenne, dont une majorité originaire d'outre-atlantique.

"Il y a désormais davantage d'étrangers que de français qui viennent visiter Marseille, et parmi eux de plus en plus d'Américains, précise pour sa part Dominique Vlasto, adjointe au maire en charge du Tourisme. C'est une clientèle que nous travaillons depuis très longtemps parce qu'elle dispose d'un fort pouvoir d'achat mais aussi parce qu'à leur retour chez eux, ces touristes constituent d'excellents ambassadeurs de notre ville. Ils l'abordent sans a priori et en repartent enchantés, en démontant toutes les idées reçues, notamment les plus négatives".

Des visiteurs dont l'Association internationale des compagnies de croisière rappelle qu'ils dépensent en moyenne 62 € dans la ville où ils sont en escale. Si l'on y ajoute les dépenses des membres d'équipage, les retombées économiques des seules rotations de l'Allure of the Seas dépasseraient cette année les 8 millions d'euros...

Philippe GALLINI



Cinq ans après sa mise en service, le phénoménal "Allure of the Seas" reste sans équivalent dans le monde de la croisière.

/PHOTO RCI

# Le tourisme de congrès a le vent en poupe

Les Voiles de Chanut mobilisent l'ensemble des acteurs en rade de Marseille

**P**oussé par des vents favorables et des acteurs fortement mobilisés, le tourisme d'affaires a connu un développement spectaculaire au cours de ces trois dernières années (*lire ci-dessous*). Une vague sur laquelle l'ensemble de la profession entend surfer le plus longtemps possible, d'où l'idée de la Safim, via Marseille Chanut, de créer un événement fédérateur susceptible de favoriser la mise en relation et la collaboration de tous les acteurs concernés. L'environnement maritime et nautique s'est alors imposé naturellement, conduisant à la création des Voiles de Chanut, dont la 1<sup>re</sup> édition se déroule cet après-midi en rade de Marseille, avec le soutien de deux partenaires importants : la société Team Winds et le Mucem.

Présente à Marseille depuis maintenant quatre ans, Team Winds a développé une offre spécifique à l'attention des entreprises auxquelles elle propose sa flotte de 18 voiliers monotype avec skipper. Habituellement basés à Port Frioul, ces *Grand Surprise* de 9,54 m de long présentent la particularité de pouvoir être manœuvrés par un équipage de six personnes sans expérience particulière de la course côtière.

Quant au Mucem, le musée national qui vient de mettre au point une offre "entreprise", met à la disposition des organisateurs ses darses, afin de permet-



La flotte des "Grand Surprise" de la société Team Winds alignés dans la darse du Mucem, quelques heures avant le départ de la régate qui devrait opposer 17 équipages de 7 personnes.

/PHOTO DR

tre le stationnement de la flottille dans un lieu emblématique de la cité phocéenne.

La régate, dont le départ sera donné entre 15 heures et 16 h 45, va ainsi réunir des responsables d'hôtels et d'agences spécialisées dans l'organisation d'événements, mais aussi des représentants d'institutions de promotion du territoire, comme les offices de tourisme. Le retour des bateaux est prévu aux alen-

tours de 19 heures, donnant le coup d'envoi de la seconde partie de la manifestation avec l'organisation, au Mucem, d'une soirée festive mais néanmoins studieuse, dont l'invité d'honneur sera le skipper marseillais Christopher Pratt ; l'occasion pour lui de présenter son projet phare, à savoir une participation au légendaire Vendée Globe, dont le départ de la prochaine édition sera donné en

2016 et pour laquelle le soutien des entreprises locales est impératif.

Comme le résume Claire Meigné, responsable de la communication de Marseille Chanut, "parce qu'elle valorise les savoir-faire, les performances et la cohésion d'équipe, la voile constitue l'un des meilleurs alliés du développement du tourisme d'affaires et de congrès à Marseille".

Philippe GALLINI

## Une progression phénoménale

Longtemps à la traîne en matière de tourisme de congrès, la cité phocéenne a effectué en quelques années un retour spectaculaire sur le devant de la scène. Pointée à la 142<sup>e</sup> place mondiale du classement ICCA (1) en 2012, la ville s'est retrouvée propulsée en 74<sup>e</sup> position un an plus tard, avant de poursuivre sa progression et devenir en 2014 la 60<sup>e</sup> ville la plus importante en ce domaine, avec notamment l'organisation dans ses murs de 40 conférences de niveau international. Toujours selon ce même palmarès ICCA, la cité phocéenne est devenue la 2<sup>e</sup> ville de France en matière de congrès, grâce notamment à un rapprochement stratégique avec Aix-en-Provence, ce qui a permis à l'ensemble du territoire de promouvoir une offre commune à la fois plus complémentaire et plus diversifiée. En nombre de manifestations, l'évolution est tout aussi remarquable puisque Marseille a totalisé 469 évé-

nements (congrès, séminaires, etc.) l'an dernier, contre 331 deux ans plus tôt. Il est à noter que sur ces 469 manifestations, 257 ont bénéficié des installations de la Safim, à Marseille Chanut. En termes de retombées économiques, le tourisme d'affaires représente désormais près de 9% des séjours dans les Bouches-du-Rhône, attirant près de 740 000 visiteurs (selon les chiffres du comité département du tourisme). Plus d'un séjour sur deux est effectué à Marseille, où leur durée moyenne est de 4,7 jours. Quant à la dépense moyenne par personne, elle atteint 114€, soit 54€ de plus que celle de la clientèle touristique traditionnelle, avec des retombées annuelles évaluées à près de 392 M€, dont 209 M€ pour la seule ville de Marseille.

Ph.G.

(1) Association internationale des organisateurs de congrès et de conventions

# 8 LE SPORT

## 1 Marseille dans les starting-blocks

Méridien Mag – Mars-avril 2015

## 2 Un Euro qui peut rapporter gros

La Provence – 21.04.2015

## 3 Le désert marseillais

L'Equipe – 29.04.2015

## 4 Marseille veut ses JO en 2024

La Provence – 07.06.2015

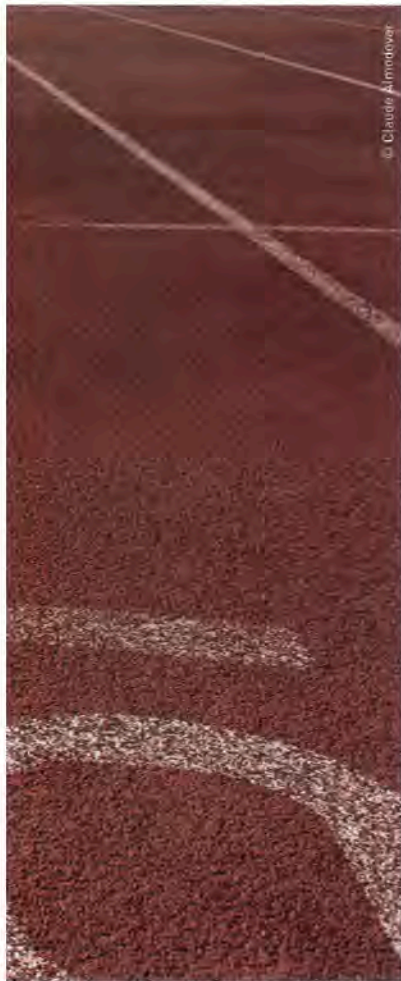


# Marseille dans les starting-blocks

Encore auréolée du succès de Marseille, capitale européenne de la culture en 2013, la cité phocéenne est désormais en pôle position pour 2017. Désignée capitale européenne du sport, Marseille a remporté la mise en s'appuyant bien sûr sur ce qui fait sa notoriété – l'OM et les athlètes issus du Cercle des Nageurs notamment – mais aussi en rappelant qu'ici le terrain est depuis longtemps favorable au développement d'entreprises spécialisées et qu'en terme d'innovation et de recherche, elle truste aussi les premières places.

**150** 000 licenciés, 70 000 pratiquants libres, 1 500 clubs et au minimum 60 disciplines... Marseille est une ville sportive, qu'on se le dise. En témoigne le succès de son équipe de football, aussi célèbre que Notre-Dame de la Garde. Ici on respire OM, on mange OM, on supporte l'OM. Une sorte de religion qu'il faut plutôt voir comme un engouement quasi familial d'une population pour l'un de ses plus beaux fleurons. Marseille aurait-elle été désignée capitale européenne du sport sans ses joueurs de foot ? Pas sûr. Mais la question ne se pose pas, car au final, dans la balance, ont pesé bien d'autres arguments. Il ne suffit pas d'afficher un joli palmarès en terme d'équipement ni de surfer sur la notoriété de son Onze local pour gagner le label. Non, pour cela, il a fallu montrer

patte blanche et toute l'ampleur d'un véritable écosystème économique. Marseille et le sport, c'est bien plus que le Vélodrome ou son très select Cercle des Nageurs. C'est aussi des laboratoires de recherche, des entreprises performantes en terme de résultats et de développement économique. C'est donc en quelque sorte un travail d'équipe, un résultat collectif. Pas vraiment dû au hasard donc, Richard Miron, l'adjoint délégué aux sports, rappelant au passage que « 10 à 12 millions d'euros sont investis chaque année » pour encourager la politique sportive et que le budget sport et jeunesse s'élève à 70 M€. La victoire de la candidature marseillaise est évidemment un bon signal pour le territoire même si, comme le souligne Frédéric Cholet, le président du Sport and Business Club qui rassemble une centaine



© Claude Amrodovitch

beaucoup à l'exceptionnel positionnement géographique de la ville. Frédéric Cholet renchérit : « *il y a un vrai écho à cette candidature dans les faits. Le climat permet de faire du sport tout au long de l'année. Les sports pratiqués sont très divers avec aussi bien des sports terrestres que nautiques. Marseille est connue pour le foot mais c'est une vraie ville de sport, avec des clubs moins connus de gymnastique ou de judo qui marchent très bien. Sans compter les sportifs du dimanche qui sont pléthores* ».

### Terrain de jeu

Pour Richard Miron, il en va d'un autre objectif, précis : placer la deuxième ville de France sur le podium des métropoles qui comptent aussi sur un écosystème économique et entrepreneurial dynamique. Un peu comme l'a réussi Marseille Provence 2013. « *Ce label s'inscrit dans le développement de l'attractivité du territoire. Ce qui passe par le lien social, mais aussi par l'intensification de la politique d'investissement des infrastructures et par le développement économique et l'emploi* », précise l'adjoint aux sports. L'économie, ce sont notamment les entreprises. Et dans la catégorie sportives, le territoire dispose de quelques numéros un. Beuchat, connue pour sa combinaison Néoprène (CA 2013 16,4 M€), Shark, le leader du casque de moto (CA 2014 65 M€), Gymnova, le spécialiste du matériel pour la gymnastique (CA 2014 25 M€), Sécu-derm, l'inventeur du pansement de plongée... Mais elles pourraient être plus nombreuses encore et Richard Miron insiste, l'un des buts de cette labellisation est de muscler le terreau d'accueil des entreprises liées à ce secteur. Pour cela, l'adjoint aux sports s'est rapproché de Marseille Provence Métropole pour définir un projet qui permettrait de faire venir de nouvelles entités et de créer un pôle d'accueil d'entreprises endogènes et exogènes. Dans le même esprit, il y a cette initiative née à Pau et portée par la CCI Pau Béarn, qui gère le Centre national professionnel pour la commercialisation des articles de sport et loisir, lequel forme 500 jeunes par an et dont Marseille pourrait bien s'inspirer, révèle Richard Miron. Et puis il y a tout le volet innovation. Avec notam-

ment l'Institut des sciences du mouvement, une unité mixte de recherche associant Aix-Marseille Université et le CNRS, seule unité hexagonale en lien avec le sport à avoir une double tutelle. « *Le laboratoire a pris le virage de la recherche partenariale avec les ETI et les PME* », explique le professeur Gilles Montagne. Comprendre que cette unité qui vient de se doter d'un Technosport, gymnase instrumenté savamment équipé d'outils technologiques, a bien compris tout l'intérêt qu'il y avait à faire équipe avec les industriels. Le Technosport, ses 600 m<sup>2</sup> et ses capteurs, ses monitorings et ses outils de mesure pointus - un investissement de 13 M€ - servent de champ d'expérimentation et de tests grandeur nature pour des produits de marques telles que Nike ou Décathlon. Même Airbus Helicopters y trouve son compte. Le sport et le numérique, c'est justement le thème d'une conférence organisée le 2 juin prochain par l'incubateur Belle de Mai. « *L'analyse statistique est l'un des thèmes qu'il faut regarder de près* », analyse sa directrice, Céline Souliers. « *Il y a les statistiques pendant l'activité sportive, mais aussi avant et après* ». Richard Miron, lui, voudrait aller encore plus loin dans l'exploitation des data et envisage la création avec l'appui d'Aix-Marseille Université, d'outils d'évaluation des retombées des manifestations sportives, outils ►

de membres passionnés de sport, Marseille revient de loin. « *Le sport n'a jamais été une priorité pour les trois derniers maires. Ils ont fait le minimum, ce qui explique le déficit actuel en matière d'équipements sportifs. Nous avons par exemple les meilleurs nageurs français et peu d'offre en matière de piscine. On peut donc qualifier cette candidature d'opportuniste, mais sans connotation péjorative. C'était une vraie bonne chose de se positionner, indépendamment de la dimension sportive. C'est très bien que l'on parle de Marseille, que les gens y viennent, comme cela a été le cas pour la culture. Le fait que Marseille puisse avoir un rayonnement européen dans le domaine du sport nous séduit bien évidemment* ». Pour le nageur français Frédérick Bousquet (cf. interview p. 30), par ailleurs conseiller municipal délégué à la capitale européenne du sport 2017, l'obtention du label doit



« Toutes les conditions sont réunies pour attirer des équipes professionnelles de voile comme à Lorient ou La Trinité »

Franck Cammas, navigateur



La notoriété de l'OM est aussi celle de Marseille.

© Claude Almodovar

► suffisamment pointus pour mesurer « combien consomment à tel endroit, combien empruntent tel tunnel... » Elle, c'est plutôt avec les objets connectés qu'elle se dirige, mais la jeune pousse Waléa Club, incubée jusqu'en 2012 au sein de la Belle de Mai, pour l'heure site d'exercices sportifs pour futures et jeunes mamans, travaille déjà à son développement. Plus précisément, sur le sujet des objets connectés autour de la surveillance de bébé. Pour sa dirigeante Céline Bukiatmé, indéniablement, « être capitale européenne du sport fait qu'une attention plus forte est portée à la ville ». Pas négligeable quand on est, comme elle, en pleine phase de levée de fonds.

### Réitérer l'exploit

Marseille est donc sportive a plus d'un titre. Et le label européen doit lui permettre d'emprunter à l'athlète de haut niveau, la capacité à repousser ses limites. Inutile de tomber dans le triomphalisme béat. Marseille toute



© Claude Almodovar

## 3 QUESTIONS À... PAUL LECCIA, président du Cercle des Nageurs de Marseille

### Le soutien du CNM à la candidature marseillaise a-t-elle joué un rôle dans l'obtention du titre ?

Je crois que cela a eu un impact car le CNM a une marque internationale et la notoriété de nos nageurs est très forte. Nos sportifs écument le monde entier aux Jeux Olympiques, aux championnats d'Europe et du monde, et ils décrochent des titres. C'est très

valorisant pour la ville, d'autant que nous savons d'où nous partons. Notre identité prend racine à Marseille.

### Si vous deviez faire une proposition dans le cadre de cette année capitale européenne du sport ?

J'ai toujours le même rêve. Je souhaiterais que les stades, les salles de sport, les piscines soient de vraies centres de vie, qui accueillent la jeunesse et qu'ils ne soient pas réduits à des lieux d'entraînement ou de compétition. Je suis conscient que cela implique beaucoup de contraintes mais je suis sûr que le résultat est payant. C'est ce que nous faisons au CNM avec un club ouvert de 7 h à 22 h trois fois dans la semaine et où le nageur lambda côtoie de grands champions, où l'on peut manger, se détendre, faire de

la gym etc... Nous sommes privilégiés et je rêve que cela puisse se généraliser.

### Vous venez de signer un partenariat avec la CEPAC pour la réorientation des athlètes dans les entreprises locales à l'issue de leur carrière. Votre engagement doit-il aller au-delà du sport ?

Un champion n'a pas forcément besoin que l'on pense à son avenir mais arriver 2<sup>e</sup> se joue à quelques centièmes de seconde près, il est donc essentiel de penser à sa reconversion pendant sa carrière. Et puis nous sommes convaincus que le sport est pour beaucoup de jeunes une manière de se sentir bien dans leur peau et dans leur vie. Nous nous devons d'assurer aussi une formation et une éducation pour le reste de leur vie, car les carrières sont bien courtes. ■ C.H.

## CHRISTOPHE POLO, DG de l'Arema Stade Vélodrome

### Que pensez-vous de ce titre marseillais ?

C'est un bon vecteur de communication pour une ville qui a pas mal œuvré pour le sport, avec beaucoup de gens qui pratiquent aussi en amateurs. Mais maintenant, nous attendons de voir ce que cela peut donner concrètement. Marseille accueille l'Euro 2016, il y a d'ailleurs 6 matchs programmés au Stade Vélodrome dont une demi-finale, et cela va prendre du temps à de nombreux acteurs. Il ne faudrait donc pas tarder à mettre en place l'organisation de l'année 2017.

### Que manque-t-il à Marseille pour honorer pleinement ce titre ?

Il manque aujourd'hui de grands événements internationaux mobilisant la population et le

titre de capitale européenne du sport peut changer les choses. Quand nous discutons avec les fédérations et les institutions, nous constatons que les organisateurs se demandent comment profiter de ce moment pour délocaliser des événements en dehors de Paris. Après tout, il n'est inscrit nul part qu'une finale de coupe de France de football ou de rugby doit se tenir à Paris. Marseille pourrait devenir la place tournante incontournable du sport au plan national...

### Comment comptez-vous contribuer à l'effort général en 2017 ?

Nous avons émis le souhait auprès des fédérations de faire venir deux ou trois gros événements internationaux pour marquer les esprits. ■ C.H.



“ Il faut aussi s'appuyer sur les atouts naturels du territoire et la mer en fait partie ”

Jacques Favre, DTN de la Fédération Française de Natation

► lympiques de Londres en 2012 en skiff bras épaulé. Pour Jacques Favre, ex-nageur, président de la commission sportive du Cercle des Nageurs de Marseille, nouveau Directeur Technique National de la Fédération Française de Natation depuis février, Marseille doit sortir de sa zone de confort en faisant la part belle à d'autres activités sportives. « Je crois beaucoup la filière à de l'eau libre, des projets existent pour pousser cette discipline. Il faut aussi s'appuyer sur les atouts naturels du territoire et la mer en fait partie », précise l'ancien directeur de la communication de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille Provence. Même sentiment du côté de Franck Cammas, navigateur français, vainqueur de la Route du Rhum 2010 et de la Volvo Ocean Race 2012 et l'un des ambassadeurs de Marseille capitale sportive : « les marins ne sont pas seulement bretons ! J'ai décou-

vert la voile et la mer dans la rade de Marseille et toutes les conditions y sont réunies pour attirer des équipes professionnelles de voile comme à Lorient ou La Trinité. Marseille a aussi l'envergure pour accueillir de belles régates. En 2000, l'arrivée de The Race (tour du monde à la voile en équipage sans escale et sans assistance, NDLR) avait créé une belle effervescence publique ». Créer du lien entre les professionnels et les amateurs, c'est aussi le sens de l'appel à projets lancé par la Ville qui consacre un site internet au sujet : associations, clubs, sportifs chevronnés comme du dimanche sont invités à faire part de leurs idées d'animations, de créations de manifestations. Ou comment créer un vaste esprit d'équipe. Dans la course à la réussite de l'événement qui marquera 2017, c'est encore la meilleure façon de gagner. ■



# Un Euro qui peut rapporter gros

Marseille accueillera six matches en juin-juillet 2016. La Ville compte en profiter pour remplir ses caisses

**D**u pain et des jeux: c'était, dans la Rome antique, la recette pour contenter l'opinion. À condition que les jeux n'enlèvent pas au peuple le pain de la bouche, en vidant les caisses des pays hôtes (comme les JO 2004 en Grèce, le Mondial de foot 2014 au Brésil)...

Eh bien, cela n'arrivera pas à Marseille pour l'Euro 2016! C'est du moins le pari que prend la majorité municipale, qui l'a écrit noir sur blanc dans le rapport 257 du dernier conseil municipal: "Sur un plan financier, l'objectif global de la Ville de Marseille est que l'opération n'engendre pas de coût net".

Retenue avec 9 autres villes françaises pour accueillir six matches de la compétition (entre le 10 juin et le 10 juillet 2016), la cité phocéenne a certes dû rénover son stade. Coût: 267 millions d'euros (dont 40 M€ à la charge municipale). Mais c'était l'occasion qui a fait le larron: le Vélodrome avait de toute façon besoin d'un toit et d'un bon coup de neuf.

Pour le reste, c'est-à-dire la tenue de la compétition, voici ce que prévoit la charte qui lie

**L'UEFA versera 400 000 € par match, soit 2,4 millions d'€ pour la compétition.**

l'UEFA et les villes hôtes. Celles-ci ont obtenu de l'instance internationale une enveloppe financière exceptionnelle de 20 M€. "Un geste qui facilite l'acceptabilité sociale de cette manifestation", a justement souligné Alain Juppé, maire de Bordeaux, une autre ville hôte.

Concrètement, à Marseille, cela va se traduire par le paiement d'un loyer pour l'utilisation du Vélodrome. L'UEFA versera 400 000 € par match, soit 2,4 M€



Présentée au Vélodrome en novembre dernier (avant le match France-Suède), Super Victor, la mascotte de l'Euro 2016, symbolise une compétition qui ne devrait pas "coûter un bras" aux Marseillais...

/ PHOTO FRÉDÉRIC SPEICH

pour les six rencontres (dont quatre matches de groupe, un quart et une demi-finale). L'instance sportive financera également une partie des aménagements temporaires prévus dans le stade, à hauteur de 410 000 €.

La Ville conserve toutefois à sa charge le coût de location des espaces Safim, pour un montant de 800 000 €. "Ces aménagements, appelés ex stadia, sont destinés à héberger les régies TV,

le centre d'accréditation, un centre de restauration, etc... Ils seront installés dans l'enceinte du hall 8 du parc Chanoit", précise Richard Miron, adjoint UMP aux sports.

#### Une "fan zone" au J4

Autre obligation des villes hôtes: l'organisation d'une "fan zone", permettant d'accueillir les (nombreux) supporters sans billets. "Nous avons retenu l'esplanade du J4, où 15 à 20 000

personnes peuvent se rassembler", poursuit l'élu. Au programme: animations (financées par les sponsors), restauration (déléguée à des prestataires), et bien sûr écrans géants (fournis par l'UEFA). À noter que c'est une société de Manosque, Proman, qui a été retenue pour recrutement des personnels liés à l'organisation du tournoi sur les 10 sites français.

À la demande de l'UEFA, une autre "fan zone" pourrait être

aménagée sur les plages, mais la Ville n'y semble guère favorable. Car la priorité reste la sécurité, notamment l'épineuse question des renforts de police. "Nous sommes en discussion avec le ministère de l'Intérieur, et même avec le Premier ministre en personne", assure Richard Miron.

Au total, Marseille compte faire "quitter", en tablant sur 2 M€ de l'UEFA, la moitié avant l'événement, l'autre après la

## Places chères, invitations au compte-gouttes...

250, 300, 500€: pour décrocher une place au Vélodrome pour un match de l'Euro 2016, il ne suffira pas de casser sa tirelire. Encore faudra-t-il que ce soit votre jour de chance: "un certain quota de places sera attribué pour la vente dans chaque ville hôte. Mais pour avoir le droit d'en acheter une, il faudra s'inscrire, et être sélectionné par tirage au sort", explique Richard Miron, pas franchement emballé par ce système.

La Ville disposera certes de la possibilité d'acheter des places à tarif préférentiel afin de les mettre à disposition sous forme d'invitations. "Mais nous n'aurons droit qu'à quelques dizaines de places", précise l'adjoint aux Sports, qui hésite à avoir recours à ce dispositif: "D'abord, cela coûterait très cher. Ensuite cela risque d'être difficilement gérable: comment attribuer ces invitations sans créer des jalousies. Sans parler des risques de trafic..."

S.M.A.

compétition, au titre d'"héritage", comme le prévoit la charte. Le pari semble moins hasardeux que le partenariat public-privé pour le Vélodrome (lire ci-dessous). D'autant que les Marseillais peuvent espérer des retombées sonnantes et réverbérantes dans l'économie locale: plus d'un million de visiteurs qui mangent, qui boivent, qui dorment et qui font la fête, c'est à la fois le pain et des jeux.

Sophie MANELLI

# Le désert marseillais

Hormis l'OM et le CNM water-polo, la deuxième ville de France ne compte aucun club dans l'élite.

**DÉSORMAIS**, on ne voit que lui. Sa silhouette ventrue et immaculée bouche l'horizon, aimante le regard. Depuis son inauguration, en octobre, le Stade-Vélodrome nouvelle version semble toiser paresseusement la ville. Comme pour rappeler au peuple marseillais la vitalité de son OM, sa présence dévorante dans le paysage sportif. La cité phocéenne a en effet une particularité : hormis l'OM et CNM water-polo, aucun club de sport collectif n'y évolue dans l'élite ! « Un scandale », érucitent les sanguins. « Un anachronisme », préfèrent les sages, qui rappellent que cela n'a pas toujours été le cas : « À la fin des années cinquante, il y avait deux clubs de basket en Première Division, détaille Daniel Costantini, vingt-quatre ans sous le maillot de la section hand du Stade Marseillais Université Club. Et en handball, on a été champions en 1965 chez les hommes et en 1967 chez les femmes. » Période dorée bouclée en 1984 par le dernier titre du SMUC.

Alors, pourquoi Marseille, l'orgueilleuse, la fière-à-bras, la turbulente, en est-elle arrivée là ? Et, surtout, pourquoi semble-t-elle s'en contenter ? Peut-être parce qu'il y a l'OM, deux lettres magiques qui bouchent l'horizon. « L'OM prend une place historiquement importante, dit Jean-Louis Moro, le président du SMUC. C'est le porte-drapeau de la ville. Mais, fatalement, ça fait de l'ombre. » Pas évident de se faire une place à côté de ce monstre dont le rôle social dépasse les hautes portes du Stade-Vélodrome. C'est au rythme de l'OM que respire la ville.

## LE POIDS DE L'OM

Si le club semble faire autant de tort aux velléités d'expansion des autres sports, c'est surtout à cause de la vitrine dorée qu'il propose. « Quand on arrive à réunir 65 000 personnes pour un spectacle sportif, difficile de trouver des partenaires privés prêts à

donner à d'autres avec une visibilité beaucoup moins importante », ajoute Moro. Sans doute faut-il donc viser moins haut, miser sur la formation, la jeunesse, la cité, l'éducatif. « Mais la seule chose qui fonctionne ici, c'est l'élite, coupe Alain Weisz, ancien coach de l'équipe de France de basket, marseillais de souche et de cœur. On joue pour gagner des titres, il faut des stars, que ça brille. » « Le modèle de l'OM fait du bien et du mal, ajoute Moro. C'est la victoire en achetant les meilleurs. Pas mal de projets ont avorté à cause de ça. Car on ne peut pas être l'OM sans la bourse de l'OM. Il faut commencer petit et marcher pas à pas. »

Dans ce contexte, le club du boulevard Michelet semble le seul à pouvoir donner un coup de pouce pour animer le paysage. Mais ça n'est pas d'actualité. « On adore le sport et on ne considère pas les projets des autres disciplines comme une concurrence malvenue, dit Luc Laboz, son directeur général adjoint. Mais, aujourd'hui, l'OM préfère se concentrer sur la priorité absolue et unique de faire vivre son équipe. Notre surface financière ne nous permet pas de créer un club omnisports. »

## DIALOGUES DE SOURDS ET CONSENSUS IMPOSSIBLES

Alors qui ? Du côté des pouvoirs publics, c'est non, en tout cas pas en pointe ! « La ville n'a ni les moyens ni l'envie de mettre des centaines de milliers d'euros, martèle Richard Miron, l'adjoint aux sports. Notre vocation est d'accompagner, pas de soutenir à bout de bras des clubs qui n'auraient que des vocations professionnelles. Si on met un peu chacun, avec la région, l'intercommunalité, ça peut faire un bras de levier, mais il faut du privé. »

Encore faudrait-il que les acteurs s'entendent. Ou, déjà, se parlent. Ce qui est loin d'être évident. La mise entre parenthèses



MARSEILLE, STADE-VÉLODROME, 24 AVRIL 2015. - Inauguré en octobre, le nouveau Stade-Vélodrome rayonne au cœur de la cité phocéenne, qui vibre au rythme de l'OM. Photo Félix Golesi/L'Équipe

de l'opération Provence Basket en est le dernier exemple. À la base, il y a le club de Fos-sur-Mer (14<sup>e</sup> de Pro B), lancé depuis deux ans dans un processus de relocalisation sur Marseille. Est né un alléchant projet métropolitain et citoyen. Mais, à un moment, il faut parler argent. « Partout, il est difficile d'alligner les intérêts des puissances publiques, détaille Anthony Thiodet, ex-cheville ouvrière du projet. C'est encore plus difficile à Marseille, parce qu'il y a des acteurs qui ont longtemps fonctionné à l'emporépiece. Ici, impossible d'établir des consensus et le politique est inac-

cessible. Pendant un an et demi, j'ai sollicité une réunion avec tous les acteurs publics autour de la table. Sans résultat. » « J'ai pris des engagements au nom de la ville, je les ai respectés, se défend Miron. Pour le reste, je comprends que d'autres institutions aient dit : "Stop, pas sur ces volumes financiers !" On a pris l'habitude de se tourner vers la puissance publique et, ça, il faut l'arrêter. »

Alors, comment s'en sortir ? Pour attirer des partenaires, il faut un projet. Mais aussi secouer quelques vieux clichés. « La tentative de 2009 (voir ci-dessous) n'a pas laissé une image très flat-

teuse, se désole Gilles Carassic, le président du Rugby Club Stade Phocéen. Les choses ont été faites sans préparation, beaucoup d'argent a été investi mais très mal. Et tout s'est écroulé. On continue à traîner ce boulet. »

Et si le salut venait de l'union ? « Depuis le début, je prêche le rapprochement, dit Miron. Un grand club de rugby ne souffrirait pas d'avoir les moyens publics de Marseille, Aix ou Aubagne, plus des moyens supplémentaires venant d'entreprises du territoire. » Le problème, c'est qu'on est à Marseille, « l'agrégation de petites communes, précise Moro.

Tout le monde joue sous son drapeau et les marier reste un douleur. Et quand vous faites de deux clubs un seul, il ne reste qu'un président... »

Voilà pourquoi Marseille reste à la traîne. Et attend l'homme providentiel. « Il faudrait peut-être une autre famille Tapie mais qui paye l'URSSAF ? », se marre Costantini. Weisz est plus fataliste : « Marseille est une ville très ouverte mais rétrograde, qui n'anticipe sur rien. Le soleil, le sentiment d'habiter une cité un peu rebelle, un peu en marge, semblent suffire. C'est désolant. »

JEAN-PIERRE BIDET

**17518**  
**LE NOMBRE DE LICENCIÉS EN FOOTBALL**  
à Marseille. Derrière, on trouve le tennis (10 907), la voile (autour de 7 000), la pétanque et le jeu provençal (5 679), le basket (un peu plus de 5 000) et le judo (3 766). Le rugby vient plus loin (environ 1 200).

# Marseille veut ses JO en 2014 !

La cité phocéenne propose d'accueillir les épreuves de voile et de foot. Un "plus" pour la candidature de Paris

**N**e l'appellez plus base nautique du Roucas Blanc mais... marina olympique. "Ici, on installera les 600 bateaux de course. Là, entre le Frioul et le Prado, seront positionnés cinq ronds de course, avec des finales organisées tout près du littoral pour que les spectateurs profitent un maximum du spectacle..."

Il s'y voit déjà, Didier Réault. Il faut dire que l'adjoint UMP à la mer a de bonnes raisons de croire dans la réussite de cette candidature de Marseille aux Jeux olympiques de 2024. Le 23 juin prochain, la cité phocéenne déposera officiellement son dossier au Comité d'organisation des Jeux (COJO) pour accueillir les épreuves de voile - mais aussi de football - en complément de la candidature de Paris (1).

Face aux cinq autres villes candidates à la candidature, Le Havre, Brest, Vannes (baie de Quiberon), La Rochelle et Hyères, Marseille semble avoir le vent en poupe : "D'abord, nous sommes une grande métropole. Le ticket Marseille-Paris, c'est un bon point pour le CIO. Ensuite, Marseille est reconnue dans le circuit de la voile, elle accueille plus de 100 manifestations par an, dont de grandes compétitions internationales, comme The Race ou l'Audi Med Cup", argumente l'élus, qui précise que la candidature de la Ville est soutenue par les 51 clubs nautiques du comité départemental de la fédération française de voile. Le dossier est également porté par le premier adjoint UMP, Dominique Tian, fan de nautisme comme chacun sait.

Autres atouts incontestables : la météo idyllique et les courants favorables, la côte étant bien orientée par rapport aux vents dominants qui font de la rade marseillaise un "spot" nautique parmi les plus prisés au monde. 75 athlètes de l'équipe de France s'entraînent d'ailleurs toute l'année sur le plan d'eau du Roucas, l'une des trois bases de la fédération française de voile. "Marseille dispose également d'une accessibilité

(aéroport, train, grand port maritime) et d'une capacité hôtelière que ne possèdent pas les villes moyennes", souligne Didier Réault. En dehors des athlètes logés au village olympique (lire ci-dessous), ce sont 2 000 à 3 000 visiteurs (officiels, journalistes, spectateurs) qu'il faudrait loger entre Aix et La Ciotat !

Idéalement située pour les prises de vues des médias du monde entier (atout qui peut être décisif pour le CIO), le site de la marina olympique nécessitera quelques aménagements : 10 à 15 M€ de travaux sont envisagés pour améliorer les pontons et les digues. L'installation d'une tribune, à côté de l'hôtel Pullman, au niveau de l'hélice, permettrait d'installer au moins 5 000 spectateurs payants. Les autres admireront le spectacle depuis le plus long banc du monde (La Corniche), où sur les "Life site" qui retransmettront l'ensemble des épreuves des JO sur écrans géants (notamment sur l'esplanade du Mucem). Bref, à en croire l'élus,

**Favorite face au Havre, Brest, Vannes, La Rochelle et Hyères ?**

c'est un dossier (presque) parfait que la Ville présente au COJO.

Le 25 juin, Marseille a donc toutes les chances d'être présélectionnée parmi les quatre villes finalistes aux côtés de Paris. Puis le jury viendra visiter le site, probablement le 15 juillet, pour rendre sa décision une quinzaine de jours plus tard. Ce qui pourrait faire défaut à Marseille ? "La mobilisation de tout un territoire est nécessaire et c'est plus difficile dans une grande ville", reconnaît l'adjoint. Aussi, une grande campagne de communication, avec affiches géantes et drapeaux, va démarquer ces jours-ci, pour insuffler l'esprit olympique à la population et aux institutions. "Accueillir les JO entraînerait d'importantes retombées écono-



Marseille est reconnue dans le circuit du nautisme. Ici, l'arrivée du trimaran "Race for Water", au stade nautique du Roucas Blanc, lors de l'European Tour Mod 70 (2012).

/PHOTO NICOLAS VALLAURI

miques et touristiques et serait un formidable accélérateur de projets", insiste Didier Réault.

Reste un dernier paramètre sur lequel la Ville n'a pas vraiment de prise : les soutiens politiques dont pourraient bénéficier d'autres villes candidates. À ce jour, le maire de Brest,

**La décision tombera fin juillet, après la visite du jury du COJO.**

qu'on dit très proche de l'Élysée, serait notre plus sérieux concurrent.

Sophie MANELLI

(1) Les autres villes candidates aux JO de 2014 sont, pour l'heure, Rome, Boston, Hambourg et probablement Istanbul.



Les aménagements de la base nautique du Roucas Blanc sont des atouts supplémentaires pour les JO !

/PHOTO NICOLAS GOYET

## Foot olympique au Vélodrome

Marseille est également candidate pour l'organisation de certains matches de football des Jeux olympiques de 2024. C'est le COJO qui en a fait la demande à Jean-Claude Gaudin. Le maire s'est dit d'accord.

Le nouveau stade Vélodrome est en effet l'un des seuls équipements sportifs en France à pouvoir accueillir ce type de compétition.

D'ailleurs, un dossier distinct de candidature va prochainement être déposé auprès des organisateurs.

## LE VILLAGE OLYMPIQUE

### Les athlètes pourraient être logés au parc Chanot



Le parc Chanot semble être le site retenu pour aménager un village olympique.

/PHOTO FRÉDÉRIC SPEICH

Officiellement, le site n'a pas encore été choisi. L'élus UMP au nautisme, Didier Réault, refuse de dévoiler quels sont les projets à l'étude pour l'aménagement du village olympique : 700 lits à mettre à disposition pour les athlètes, ainsi que des infrastructures paramédicales, des lieux de restauration et de détente.

Les exigences du CIO nous mettent toutefois sur la piste : le village devant se situer

à moins de 30 minutes du site sécurisé où se dérouleront les épreuves, sachant que Marseille candidate aussi pour le football, le parc Chanot semble s'imposer. D'autant qu'un projet d'hôtel y est déjà à l'étude.

Le campus de Luminy, qui bénéficiera en 2024 d'une meilleure accessibilité et desserte aurait pu être retenu. Mais les difficultés pour s'y rendre actuellement auraient sans doute découragé le jury du

comité d'organisation des Jeux olympiques...

À la demande du CIO, le village doit être conçu, en partie du moins, comme un aménagement durable. La Ville envisage donc de confier la réalisation du bâti à un promoteur qui pourra reconfigurer les chambres des athlètes en chambres d'hôtel, logements étudiants ou résidence d'habitation une fois les Jeux terminés.

## LE COMMENTAIRE

### Une revanche sur l'America Cup ?

Eh oui, sans se l'avouer, il y aurait comme un petit goût de revanche si Marseille était sélectionnée pour ces épreuves nautiques des JO. Le maire garde en effet un souvenir amer de l'échec cuisant de 2003, lorsque la ville de Valence, en Espagne, nous a damé le pion pour l'organisation de la prestigieuse Coupe de l'America 2007... Et les prestigieux voiliers et leurs équipages sont partis naviguer sur les côtes ibériques.

Il est vrai qu'à l'époque, pas grand monde n'y croyait. "Sans doute nous n'étions pas prêts. Les infrastructures, les hôtels manquaient. Mais en 15 ans, nous avons énormément progressé. On a acquis de l'expérience et de la crédibilité. On ne pouvait pas ne pas candidater et nous le faisons la tête haute, avec la conviction que nous apportons un plus à la candidature de Paris", estime Didier Réault, l'adjoint au maire UMP chargé du nautisme.

À la Ville, tous les services concernés ont été mobilisés (nautisme, urbanisme, patrimoine, tourisme, environnement) : une équipe de 10 personnes travaille à plein-temps sur le dossier pour tenter de décrocher la médaille... olympique, bien sûr !

Et puis en 2003, Marseille avait un peu manqué de chance. Souvenez-vous : lorsque le jury suisse est venu en visite dans la cité phocéenne, il est tombé en pleine grève des poubelles... avant, dit-on, de se faire voler sa voiture devant un célèbre restaurant.

Reste à croiser les doigts pour que ce type d'incidents fâcheux ne se reproduise pas avec le jury du Comité d'organisation des Jeux olympiques (COJO).



Pour Didier Réault, l'adjoint UMP à la mer, "Marseille a fait ses preuves depuis 15 ans". /P.N.

# 9 LA CULTURE

- 1 What's Up : le dimanche, ce resto vous appartient !**  
La Provence – 25.01.2015
- 2 Le Dock des Suds, la plus grosse discothèque de la ville ?**  
La Provence – 14.02.2015
- 3 Ces fêtes qui secouent la ville**  
La Provence – 22.03.2015
- 4 La folie Electrodash !**  
La Provence – 19.04.2015
- 5 Quand le street art fait le mur**  
La Provence – 22.05.2015
- 6 Les priorités de Macha Makei'eff**  
La Provence – 02.06.2015
- 7 Le terrain de jeux de Dan Graham**  
La Provence – 13.06.2015
- 8 Télémaque sous toutes ses facettes au Musée Cantini**  
La Provence – 19.06.2015

# What's Up: le dimanche ce resto vous appartient!

Le chef prête les lieux et sa cuisine à ceux qui veulent régaler leurs amis

**L**e dimanche soir, Youssef Berdi, patron du restaurant le *What's Up* à la Plaine, vous ouvre les portes de sa cuisine et met sa salle à votre disposition pour la "Cuisine des potes". Instaurée depuis l'ouverture du *What's Up* en juin 2013, la "Cuisine des potes" va vous réconcilier avec les dimanches soirs pantouflards. Le challenge? Vous mettre dans la peau d'un chef et investir les cuisines le temps d'une soirée avec votre bande d'amis. L'objectif? Servir pas moins de 50 convives affamés. En guise de récompense, 10% de la recette sont reversés à l'association de votre choix.

La "Cuisine des potes" s'adresse à tous ceux qui veulent relever le défi. Il suffit de s'inscrire à l'entrée du restaurant, de présenter une associa-

**9 euros pour un menu entrée/plat ou plat/dessert ainsi qu'un verre de vin.**



Chaque semaine, une association différente peut bénéficier des profits de la soirée. Le *What's Up* est le premier du genre à Marseille. /PHOTOS J.B.

tion en même temps qu'un menu. Mais attention, pour les convives c'est entrée/plat ou plat/dessert ainsi qu'un verre pour 9 euros, et votre budget est de 250 euros. "Youssef est super bienveillant. Il nous a fait les courses et nous a aidés dans la prise de repères", témoigne Katia Sinka qui a expérimenté le concept. Dimanche dernier, les membres de l'association Cantine des couleurs ont empoigné leur louche et enfilé leur tablier pour la première fois. Poulet coco suivi d'un crumble, un accueil des plus chaleureux, des jeux ludiques et une fin de soirée qui chante.

Les dimanches soir sont toujours placés sous le signe du partage et de la convivialité, "mais quand les gens se désistent c'est bibi qui cuisine", en rigole Youssef. D'ailleurs, ce soir,

il se met aux fourneaux! Pour l'occasion, Youssef s'était inscrit pour aider son association Africa Foot & Développement. "On est basé à Marrakech et on tente d'apporter culture, éducation et développement dans les quartiers défavorisés". Installé sur un vélo ambulant multifonctions, un animateur se déplace à la rencontre de jeunes lésés. Cette association c'est "son bébé pour la vie", mais pour le moment "l'opération est en stand-by car on n'a plus les moyens", regrette-t-il. Une raison de plus pour venir ce soir et soutenir le projet. Au menu: une entrée surprise concoctée par Youssef, la lasagne végétarienne ou bolognaise à la pâte fraîche de Tico et une compote surprise mijotée par Nana. Si vous préférez devenir la toque d'un soir, dépêchez-vous de ré-



server, la liste est complète jusqu'au 29 mars! Parce qu'il n'y a pas que le dimanche... Le *What's up* est un restaurant ouvert toute la semaine. Une cuisine 100% maison qui propose burgers, salades et tapas. À 42 ans, son joyeux patron en fait au bas mot dix de moins. "Quand tu vois son sourire tous les jours tu ne peux qu'être heureux de bosser là", lance un serveur. Youssef, c'est un grand enfant à la présence solaire qui sourit d'emblée jusqu'aux oreilles. Ne

croyez pas qu'il vous parlera de lui. Non. Il ne parle que de ses amis. "Je voulais créer un petit lieu de vie où je pourrais accueillir mes potes", explique-t-il. C'est chose faite, les potes passent et repassent. Et ça le réjouit: "Vite, vite, prends-les en photo, ils s'embrassent! Parce qu'ici il y a de l'amour aussi."

Justine BONNERY

Restaurant *What's Up* 98 Rue Curial  
1er. Du lundi au samedi, midi et soir.  
Renseignements et réservations: 06 61  
70 12 09 / 09 83 98 97 87

# Le Dock des Suds, la plus grosse discothèque de la ville ?

Des soirées électro sur le modèle des clubs berlinois attirent des milliers de jeunes

**E**n matière de vie nocturne, soyons clairs, Marseille est encore à des années lumières de place forte du genre telles que Barcelone, Londres, ou Berlin. Berlin, justement, qui fait référence avec ses quartiers entièrement dédiés à la pratique du "clubbing" et à la musique électro, comme le Kreuzberg ou le Prenzlauerberg. Des milliers de jeunes branchés s'y retrouvent, bières à la main, sur les rythmes des meilleurs DJ mondiaux, dans des salles qui ressemblent plus à des hangars désaffectés, ou des squatts. Mais on peut depuis environ trois ans, retrouver une atmosphère similaire, dans le quartier d'Arenc (2<sup>e</sup>), au

**"Nous sommes un lieu culturel qui a des idées, pas une boîte de nuit."**

JEAN HUBERT, DIRECTEUR GÉNÉRAL

Dock des Suds. Avec ses 4000 m<sup>2</sup> de superficie, l'atypique salle de concert est devenue une référence du son électro, avec l'organisation d'événements à très haute teneur en décibels, Electrobotik Invasions ou le bien nommé Tapage Nocturne (qui a lieu aujourd'hui) pour ne citer qu'eux, accueillant parfois près de 8000 personnes.

Une corde de plus à la programmation déjà très variée du Dock, qui se pose là en véritable alternative pour les déçus des clubs marseillais, et les noctambules. Mais ne dites surtout pas à Jean Hubert, le directeur, que l'endroit est devenue une discothèque. "Nous ne sommes pas une boîte de nuit, simple-



Les cadors de la musique électronique attire des milliers de jeunes au Dock chaque mois.

/ PHOTO KEUJ/DR

ment un lieu culturel qui a des idées et qui le revendique. Nous répondons à une demande très forte, car il n'existe aucun lieu dédié à la musique électro à Marseille. Si on le voulait, on pourrait organiser quinze soirées dans le mois, il y aurait toujours du monde. Mais on ne le fait pas, car l'idée, c'est de donner du sens à ses événements. Autant en faire deux mensuels, avec de vraies animations, une réelle proposition artistique, plutôt que simplement mettre un DJ derrière des platines. Là oui, on deviendrait une discothèque", détaille Jean Hubert. Il n'empêche, ces soirées qui affichent presque toujours complet, débutent aux alentours de

22 h et s'achèvent parfois à midi. Une affluence qui, dans un quartier où poussent les résidences, ne passe pas inaperçue, et agace de nombreux riverains.

## L'arrêt de métro National déconseillé au public

"Le plus gênant, c'est le stationnement anarchique, et la déambulation de personnes éméchées sur la chaussée. Ce qui est plus spécifique à ces soirées, c'est la présence de petits dealers", indique Djillali Messaoud, président du Comité d'intérêt de quartier d'Arenc. Du côté de la RTM, dont l'arrêt de tramway Arenc est bondé lors des soirées électro, on souli-

gne "des petits soucis ponctuels, mais vraiment rien de grave. Il y a des points réguliers avec la direction du Dock."

## Des réunions avec les services de police

Car à ambiance exceptionnelle, mesures exceptionnelles, celle-ci doit redoubler de vigilance avec les fêtards.

"Il y a une réunion semestrielle avec les services de police, les pompiers, et la RTM. Dans l'enceinte du Dock, on s'assure qu'il n'y a aucun pépin. Il y a parfois 50 agents de sécurité, dont un derrière le bar en permanence pour éviter des consommations excessives. La Croix-Rouge est présente, et on a aménagé un espace où les gens peuvent se reposer si besoin, à l'écart de la foule. Nous avons eu une seule soirée vraiment compliquée, et nous avons retenu la leçon", poursuit Jean Hubert. Ce dernier admet cependant n'avoir aucune prise sur ce qui se passe à l'extérieur de la salle, et tente sur ce point de faire de la prévention. "On déconseille au public l'arrêt de métro National, où il y a eu des problèmes, et on les oriente vers le tram ou l'arrêt de métro Désirée Clary, on fait un gros travail de signalétique." Nuits de débauche pour les mauvaises langues, cure de jouvence pour les soirées marseillaises selon les aficionados, ce choix assumé du Dock ne laisse pas indifférent.

Et étant donné le succès, les enceintes ne sont pas près de se taire...

Lionel MODRZYK

lmodrzyk@laprovence-presse.fr

# Ces têtes qui secouent la ville!

Color Run, Electrodash, Rock Island, Acontraluz... Les prochains mois promettent d'être forts en émotion

**À** vos marques, prêts, courez, dansez ! Depuis quelques mois, une vague de bonne humeur et de rendez-vous festifs déferle sur la ville pour le plus grand bonheur des petits et grands. Courses ludiques, festivals... la révolution est en marche avec de nouveaux rendez-vous à découvrir très prochainement. Ce nouvel élan a été impulsé par la célèbre Color Run et ses pigments colorés qui ont fait le tour du monde. En octobre dernier, lorsque les organisateurs ont annoncé que la course reprenant les codes de la fête indienne débarquait à Marseille, ils ne pensaient pas qu'autant de per-

**Tous ces rendez-vous ont en commun le désir de redorer l'image de la ville.**

sonnes répondraient présentes pour cette première édition. En quelques jours, la billetterie a explosé : écoles, familles, amis, entreprises tous ont monté leur "team" pour participer à la course caritative de 5 km non chronométrée où chacun se fait asperger de pigments colorés puis danse sur la ligne d'arrivée. De nouvelles heures de départ ont même été ajoutées face à la forte demande. Au total, ce sont près de 11 000 sportifs, déguisés et colorés, venus de toute la région qui ont pris le départ sur la plage du Prado.

Succès oblige, la deuxième édition est déjà programmée le 4 octobre et 6 400 personnes ont d'ores et déjà confirmé leur présence sur la page Facebook de l'événement. "La population recherche cette forme d'excentricité mais avec des milliers de personnes", souligne Mustapha El Miri, sociologue.

**L'ANALYSE** de Mustapha El Miri sociologue

## "Marseille devient une ville du monde"

Nouveaux à Marseille, ces événements existent déjà depuis plusieurs années dans le monde. Pour Mustapha El Miri, sociologue à l'Université Aix-Marseille, la cité phocéenne a franchi un nouveau cap : "Aujourd'hui toutes les grandes villes françaises sont marquées par ce type de rendez-vous transnationaux, c'est important qu'ils se déroulent également à Marseille. Il y a une énorme demande sur le territoire. Les gens recherchent ces rassemblements collectifs. On a souvent une vision d'une société repliée sur elle-même mais on voit bien que c'est faux au vu de l'engouement qu'il y a. Marseille devient une ville du monde." Bien loin des courses traditionnelles, ici ce n'est pas l'exploit individuel qui est valorisé mais le collectif. "La Color Run est inspirée de la fête de la Holi en Inde où durant une journée toutes les castes sont réunies et se balancent des pigments. Cet événement permet de réunir massivement la population quelle que soit son origine, son âge ou sa religion", poursuit-il. Phénomène mondial, une grande partie des participants, principalement des jeunes venaient avec l'idée de participer à un événement d'ampleur mondiale : "À côté du Marseille des communautés et des tensions, il y a en émergence un Marseille transnational qui se hisse au-dessus des frontières sociales et ethniques classiques et qui affiche son appartenance à une forme de culture urbaine mondialisée".



Recueilli par Caroline GLANDER



Lunettes fluos, musique électro, les Marseillais raffolent de ces rendez-vous collectifs. Acontraluz festival revient cette année du 3 au 5 septembre.

/INFOGRAPHIE SÉBASTIEN BAGNIS ET FACEBOOK ACONTRALUZ

Histoire de patienter jusqu'à l'automne, un nouvel événement : l'Electrodash basé sur le même principe mais cette fois avec des lasers lumineux est prévu le 18 avril (voir ci-dessous) et promet de remporter autant de succès.

### Des festivals dans la même veine

L'été dernier a été rythmé par de nouveaux rendez-vous en plein air dans les plus beaux lieux de la ville. Après Believe in Marseille, il y a 2 ans, en septembre, les fans d'électro ont pu danser toute la nuit au pied du Mucem, à l'occasion du Acontraluz festival, une idée 100% marseillaise. "Les habitants méritaient d'avoir un tel festival en plein centre-ville", commente Dominique Lena, le directeur de l'agence ID2mark à l'initiative du projet. Cette année, la manifestation se dérou-

lera les 3, 4 et 5 septembre, la programmation devrait être bientôt dévoilée. Les fêtards ont accueilli la nouvelle avec bonheur, le festival Rock Island revient cette année du 10 au 13 juillet. Fini le Fort d'Entrecasteaux, la scène sera cette fois installée au Frioul et les concerts auront lieu à l'hôpital Caroline avec 6 artistes par soir. Le 27 juin, 40 000 étudiants vont débarquer sur la plage du Prado pour la première édition du festival Delta : un rendez-vous entre sports et concerts. Organisée par et pour les étudiants, la manifestation a pour objectif de "participer à l'émergence de la ville comme métropole européenne". Rassembler, fédérer... tous ces événements ont en commun le désir de redorer l'image de Marseille.

Caroline GLANDER  
CGlander@laprovence-presse.fr



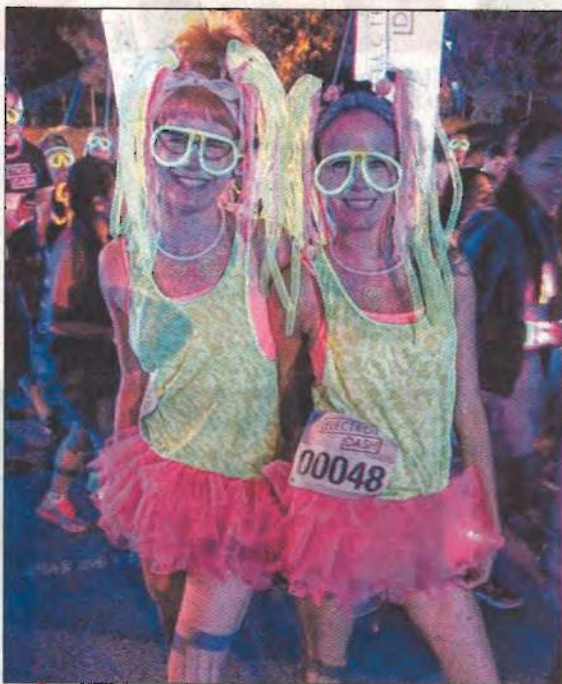
## L'ÉVÉNEMENT

### L'Electrodash débarque le 18 avril

C'est le rendez-vous du printemps ! Après le succès de la Color Run, une nouvelle course encore plus déjantée débarque le 18 avril à Marseille. Exit les pigments colorés, cette fois, les participants vont courir sur fond de musique électro à la nuit tombée avec des accessoires fluos. La course nocturne de 5 km qui marquera le début des festivités des 20 ans d'Euroméditerranée s'étendra sur l'ensemble du nouveau quartier.

#### Des lasers lumineux plein les yeux

Histoire d'en prendre plein les yeux, des éléments lumineux vont être installés tout au long du parcours répartis en différentes zones : arches, planètes, fleurs... "Il y aura aussi des lasers lumineux pour créer une ambiance festive", explique l'un des organisateurs. Au départ et à



Dès la nuit tombée, des vagues de 500 à 800 participants partiront toutes les 5 minutes.

/PHOTO DR

→ Electrodash, le 18 avril à partir de 18 h au cœur du quartier Euroméditerranée. Tarifs : à partir de 32€. Inscriptions en ligne sur [www.electrodash.fr](http://www.electrodash.fr)

## LE PARADOXE

### Des places à des tarifs élevés

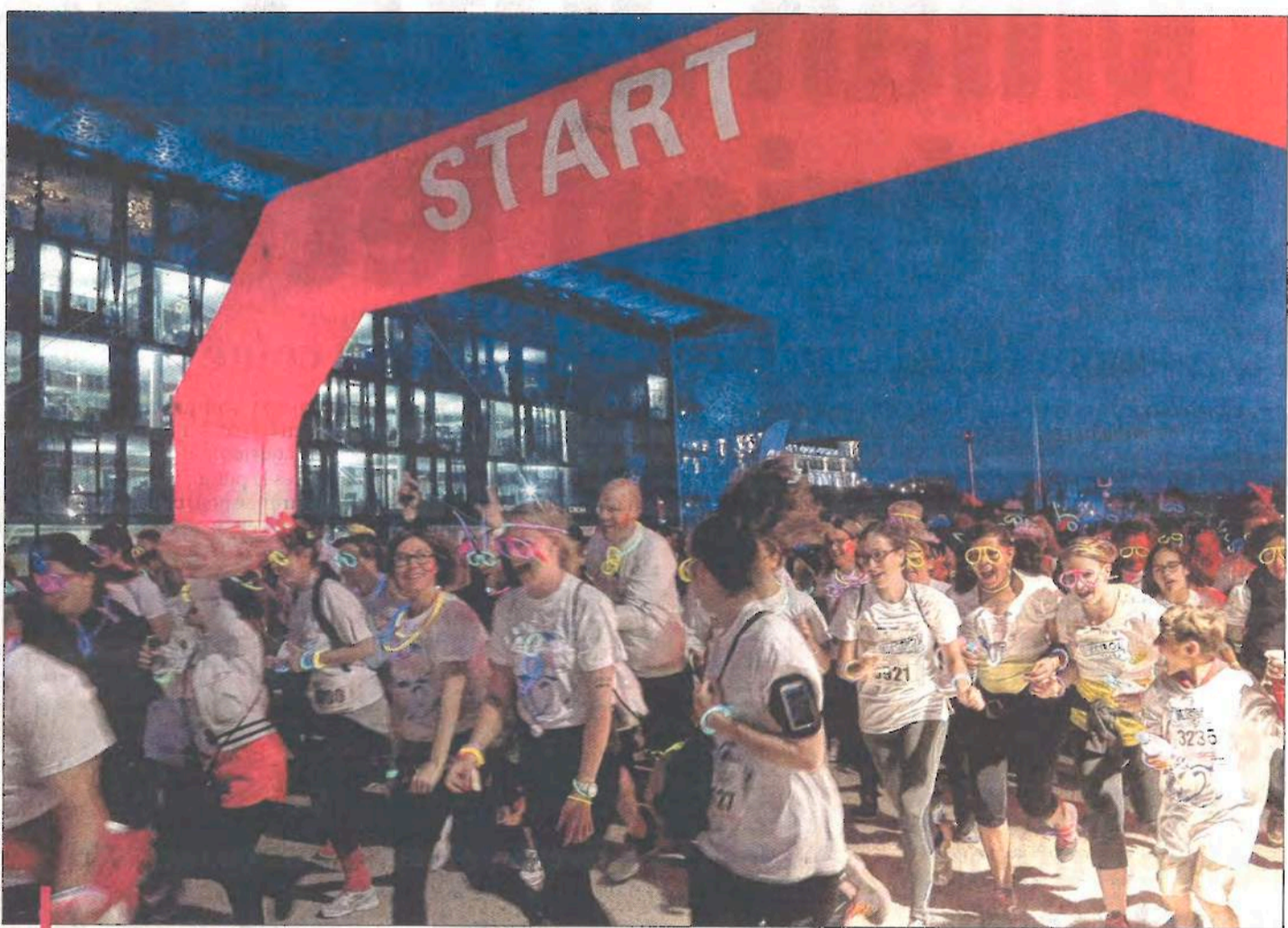
C'est toujours le même refrain. À chaque annonce d'un nouvel événement, le public est dans les starting-blocks et les places s'arrachent en un temps record... malgré un prix élevé. Destinés aux familles, ces rendez-vous peuvent s'avérer vite onéreux. C'est tout le paradoxe du phénomène. Pour pouvoir s'aligner au départ de la Color Run, les quelque 11 000 participants ont dû débourser 35€ chacun et 30€ pour ceux en équipe. On n'est bien loin des montants de courses pédestres classiques. Le tarif au kilomètre y est en effet, 4 fois plus élevé que pour les 20 km du Marseille-Cassis. Une aberration pour un certain nombre de Marseillais. Les organisateurs justifient de tels prix par les frais d'organisation importants et l'absence de subvention : "La Ville nous met gratuitement la plage à disposition mais après nous n'avons aucun sponsor public. En plus des accessoires, un DJ se produit en live. Tout cela a un coût et c'est pour une œuvre caritative." C.G.



Hier, en fin d'après-midi, munis de leurs accessoires fluorescents, des centaines de participants se sont élançés depuis le Mucem dans le quartier de la Joliette. Avec, pour seul mot d'ordre: s'amuser.

# La folie Électrodash!

Plus de 5 000 fêtards ont participé à la course fluorescente autour du Mucem



Sur la ligne de départ, face au Mucem, il n'est pas question de chrono. Mais bien de passer un bon moment entre amis. /PHOTOS DAVID ROSSI

Le coucher du soleil n'avait pas tout à fait la même saveur, hier soir, sur l'esplanade du Mucem. Musique ultra-vitaminée crachée par les baffles, DJ et bonne humeur: un cocktail gagnant qui a réuni près de 5 000 sportifs.

Sauf qu'ici, pas question de chrono. L'objectif n'était pas de réaliser la meilleure performance, mais plutôt de prendre du bon temps. "On est venus avec des amis, pour délirer!", explique, tout excité, Rémi. T-Shirt blanc sur les épaules, lunettes et

bracelets fluorescents, pour les plus sobres; poncho mexicain, bouteille d'orangina, banane géante, pour les plus osés: les déguisements les plus décalés étaient de sortie, sous les yeux ébahis des badauds.

Rassemblés devant le podium de départ, vue sur la mer, des centaines de participants s'échauffent au rythme (soutenu) des meilleurs morceaux du moment. À tel point que certains d'entre eux sont déjà essouffés par les chorégraphies dynamiques réalisées par les

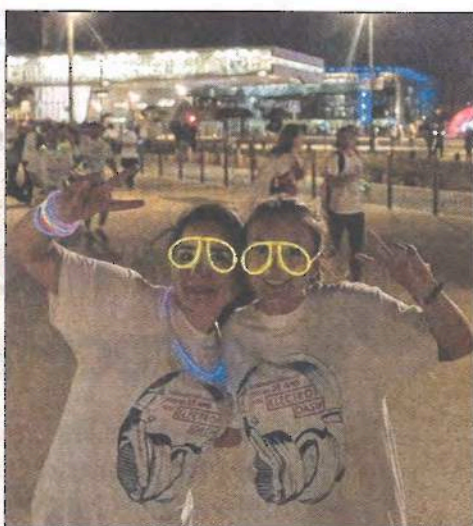
coaches. "On n'a pas trop l'habitude de courir... On va y aller tranquillement!", se rassure la jeune Sophie.

Sur la ligne de départ, le décompte est donné par le speaker qui s'égosille. À 20h40, la première vague s'élançait, déclenchant la ferveur de 300 fêtards, et les milliers qui les suivent. Au bout du J4, détour par le musée Regards de Provence, avant de longer le quai de la Joliette, puis d'arriver sur la place du même nom, décorée pour l'occasion par des animations visuelles.

Aux fenêtres, les riverains encouragent les troupes. Le raz-de-marée fluorescent se dirige alors vers le Dock des Suds pour revenir aux Terrasses du Port. Après un détour à l'intérieur du centre commercial, la dernière ligne droite les amène à l'arrivée. Certains transpirent, d'autres chantent, tous s'amuse.

La suite de la soirée s'est déroulée en face, pour un after aux Halles de la Major. Au menu: tapas et apéro, pour se ravitailler. Après l'effort...

Hugo GIUSTI



Les déguisements les plus farfelus étaient de rigueur tout au long de la soirée. Celle-ci s'est terminée du côté des Halles de la Major, pour une nuit tout aussi endiablée.



# Quand le street art fait le mur

**MARCHÉ AUX PUCES** Son enceinte change d'allure et, avec elle, tout un quartier. Spectaculaire

**B**ombe de peinture en main, Arthur (alias MJA) exulte face au mur d'enceinte du marché aux Pucés. Avec ses pierres descollées, "il est un peu compliqué, mais j'en avais jamais peint d'aussi grand !" Le résultat, démesuré, est à l'image de ce Marseille Street art show : spectaculaire. "Les gens du marché adorent, ils ont tout de suite adhéré", jubile Stéphane de Calmets, le commissaire de l'exposition inaugurée hier soir.

Portée par la galerie Saint-Laurent, installée depuis 2013 dans la halle des antiquaires, celle-ci se décline en deux lieux : à l'intérieur, les toiles de 13 artistes urbains du Grand Sud. À l'extérieur, sur 1 000 m<sup>2</sup> de mur, huit graffeurs (Heng, Remy Uno, Momies, Wose, Dire132, RNST, Muga...) ont réalisé des fresques géantes. Une explosion de couleurs, du jamais vu sur ce site. Et cela ne fait que commencer : "L'objectif, explique Stéphane de Calmets, c'est de recouvrir, au fil des années, les 12 000 m<sup>2</sup> de murs du marché aux Pucés." Même le toit gigantesque de la halle des antiquaires devrait être graffé : "Pour qu'on le voie du ciel, glisse Stéphane. Tous les avions en approche vers Marignane le verront !". Faire des Pucés l'un "des plus grands espaces européens" dédié au street art, ouvrir cette fantastique toile vierge aux artistes du monde entier, c'est toute l'ambition de la galerie Saint-Laurent.

"Nous discutons même avec la Ville pour sortir des murs du marché. L'idée, c'est de réaliser des



Faire des Pucés l'un des plus grands espaces d'Europe dédié au street-art ? Le pari est désormais lancé.

/PHOTO DAVID ROSSI

œuvres dans tout le secteur", ce territoire paupérisé que l'extension au nord d'Euroméditerranée entend remodeler. À l'épicentre, le marché aux Pucés est aussi au cœur de mille tractations. Sera-t-il en partie démoli ? "Nous n'avons pas l'intention de partir, assure Catherine Coudert, directrice de la galerie Saint-Laurent mais aussi propriétaire, avec son mari

André, de tout le site. Au contraire, ce que je veux développer sur la halle, c'est un centre d'art." C'est à New York, dans le quartier du Queens, que cette sexagénaire élégante est tombée en amour pour le street art : avec son époux, elle découvre, stupéfaite, l'incroyable site de 5 Pointz. Cette friche industrielle était (elle fut rasée en 2013), depuis plus de vingt ans, le plus

grand terrain de jeux des graffeurs du monde entier, une véritable Mecque du street art. "Je me suis dit : ce serait extraordinaire de faire ça aux Pucés."

Stéphane de Calmets, lui-même ancien graffeur, salue cette ambition : "Marseille a une vraie légitimité à devenir un centre du graff, car elle en a la tradition. Il lui manque juste une très grande fresque." Avec l'ouverture du

lieu "Aux Tableaux", par l'équipe de Juxtapoz, l'expérience de la Villa Alliv ou encore la prochaine vente de street art proposée par la Maison Leclère, le 30 mai, c'est tout un pan de la culture urbaine qui s'affiche avec une insolente jeunesse. Un atout pour la ville.

Delphine TANGUY

<http://www.galeriestsaintlaurent.com/>

# Les priorités de Macha Makeïeff

**SAISON 2015-2016** Théâtre, musique et danse composeront la programmation de La Criée, à Marseille

**D**iscretion et efficacité, deux mots qui vont bien à Macha Makeïeff qui dévoilait hier la prochaine saison de La Criée. La directrice du Théâtre National de Marseille en a présenté le contenu à travers plusieurs grandes thématiques dont les lignes ont été tracées par une discussion (presque) informelle avec un journaliste du *Monde* par ailleurs au cœur de l'un des événements de l'année prochaine, un temps de réflexion sur l'animal, *La journée des bêtes*, avec le psychiatre Boris Cyrulnik, la philosophe Elisabeth de Fontenay et le chercheur Jean-Claude Ameisen (6 mars 2016).

Dans un théâtre désormais en parfait état de marche, avec son hall majestueux comme un pont de paquebot fraîchement inauguré, avec la Région entrée parmi les soutiens financiers aux côtés de l'État et de la Ville de Marseille, La Criée peut connaître un nouvel élan tel que l'envisage Macha Makeïeff. Défense du répertoire, de la création, lieu d'effervescence intellectuelle ("Je crois beaucoup à la force politique de nos maisons")... Elle mettra cette année en scène *Trissotin* ou *Les Femmes savantes* de Molière

**Trois textes de Molière la saison prochaine au Théâtre de La Criée à Marseille.**

dont elle signera aussi décor et costumes. La pièce sera créée le 12 juin aux Nuits de Fourvière, à Lyon, et sera à La Criée à partir du 16 décembre.

## ► "S'OUVRIR SUR LA VILLE"

"On ressent une grande effervescence et une émotion, c'est une grande étape pour le théâtre car on est rentré à la maison, a résumé la directrice. Ce hall, c'est un troisième lieu (ndlr le théâtre compte deux salles de spectacle). J'ai connu de nombreuses maisons qui étaient des



citadelles. La Criée veut s'ouvrir aux passants qui empruntent le quai, à la ville". Par ailleurs, ce vaste espace ouvert pourra accueillir des performances et petites formes.

► **PLACE AUX FEMMES**  
"À la fois hasard et nécessité, il sera beaucoup question des femmes dans la programmation. Saluer les grandes créatrices, des figures féminines très fortes, s'est adossé à la grande création *"Trissotin* ou *Les femmes savantes*". C'est une pièce traversée par

l'effort d'émancipation jusqu'à la folie et à l'impasse que l'Histoire a réservées à celles qui voulaient s'émanciper..." Place aux femmes donc, nombreuses dans la programmation: Hanna Schygulla, l'égérie de Fassbinder lira des textes et montrera ses films (25-27 sept.), Angelica Liddell (avec *Primera Carta de San Pablo a los Corintios* les 2-3 oct.), Eva Doumbia avec *La traversée* (29 mars-2 avr.), Irina Brook qui a monté *Peer Gynt* d'Henrik Ibsen (27-28 mai), Phia Ménard qui présentera



plusieurs travaux du 26 janvier au 6 février.

## ► LES TEXTES

D'autres pièces de Molière seront proposées à La Criée, outre la création de Macha Makeïeff, *Le Misanthrope* ou *l'atrabilaire amoureux* mis en scène par Alexis Moati et Pierre Laneyrie (27 fév.-5 mars), *L'avare* mis en scène par Ludovic Lagarde (18-22 mai). On entendra aussi résonner la langue de Shakespeare avec *Le Roi Lear*, traduction et mise en scè-

ne d'Olivier Py. On verra *Le Dibbuk* de Shloïmo An-Ski, mis en scène par Benjamin Lazar en février (24-26), l'histoire d'amour des Roméo et Juliette yiddish. "Un grand texte du patrimoine mondial", explique Macha Makeïeff. On entendra aussi la langue de Genet, dont s'emparera Arthur Nauzyciel avec *Splendid's* (3-5 déc.)

## ► LES EXPÉRIENCES

On sera curieux de découvrir *Le crocodile trompeur*, d'après *Didon et Enée* de Purcell, mis en

## Pratique

Il est possible de s'abonner sur internet dès aujourd'hui à partir de 10h. Réservation à l'unité à partir du 8 septembre à 10h. Et ensuite, toute l'année et 24h sur 24 sur [www.theatre-lacriee.com](http://www.theatre-lacriee.com)

Au guichet et par téléphone, à partir du 4 juin à midi. Réservation à l'unité dès le 10 septembre à midi puis du mardi au samedi de midi à 18h.

La Criée, Théâtre National de Marseille, 30 quai de Rivé-Neuve, Marseille (7<sup>e</sup>). 04 91 54 70 54.

scène par Jeanne Candel et Samule Achache (14-15 oct.). Et *Light Bird*, une pièce chorégraphique de Marilen Iglesias-Breuker et Luc Petton avec des danseurs et des grues de Mandchourie (3-6 mars). "Les grues sont imprévisibles, prévient Macha Makeïeff, il y a là quelque chose d'extrêmement poétique qui nous renseigne sur la liberté".

## ► LES FIDÉLITÉS

On retrouvera à La Criée une conférence de la Pop Philosophie, le festival jeune public En ribambelle (24 oct.-8 nov.), Les Rencontres d'Averroès (12-15 nov.), le festival La Folle Criée (27-28 nov.). On y verra le Ballet National de Marseille avec *Extremalism* (17-19 sept.), *Retour à Berratham* d'Angelina Preljocaj (26-29 avr.)...

## ► LA MUSIQUE

"On fera entendre la vraie sensualité de la musique contemporaine avec le GMEM, explique la directrice de La Criée, et avec *Marseille Concerts, des artistes de jazz de premier plan*". Et Alexandre Tharaud le 17 oct., Tigran Hamasyan le 22 oct., la création de l'Ensemble Musica-treize, *La Digitale*, premier volet d'une trilogie policière (11-13 déc.).

Olga BIBILONI

# Le terrain de jeux de Dan Graham

**EXPOSITION** Au Mamo, l'artiste américain déploie maquettes et sculptures à l'intérieur comme à l'extérieur

Pour une fois, s'émerveille Ora-ïto, Marseille devance Paris. Car les œuvres de Dan Graham, présentées dès demain au Mamo (le centre d'art de la Cité radieuse ouvert par le designer en 2013 dans l'ancien gymnase de l'unité d'habitation Le Corbusier), vont rejoindre la capitale pendant la FIAC, en octobre. Place Vendôme, où l'année dernière l'œuvre monumentale de Paul MacCarthy avait défrayé la chronique, on retrouvera donc la sculpture de verre réfléchissant et d'acier inoxydable de l'artiste américain (*Two Nodes*).

En attendant, les Marseillais peuvent profiter des maquettes et pavillons de verre de l'exposition *Observatory/Playground*, hommage de Dan Graham au ciel, au soleil et à la lune... Le New-Yorkais (qui avait déjà exposé à Marseille en 2004 à la galerie Roger Pailhas) aime placer le spectateur au centre de ses créations. Il lui offre un observatoire insolite en concevant ici une sorte de terrain de jeux pour les enfants. "Mon travail existe dans le temps, dit-il en soulignant son amour pour les ombres formées au fil de la journée par son installation voulue ludique et très photogénique. Il a moins d'interaction avec l'architecture qu'avec le paysage. C'est un espace alternatif." Une installation hybride, optique, séductrice, voire holographique, qui forme un

"Mon travail est très lié à la ville, j'aime y marcher." DAN GRAHAM

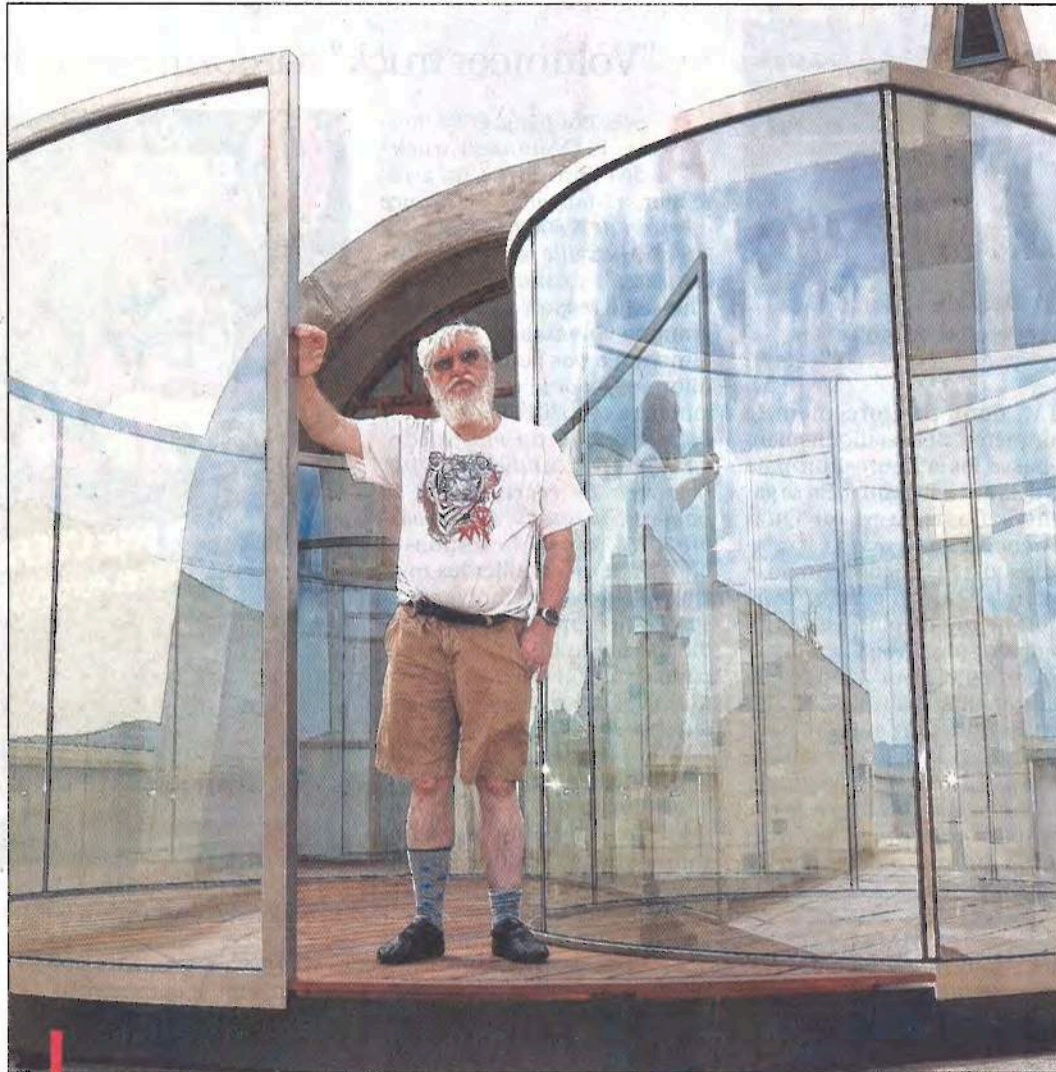
parcours que le visiteur entame avec les maquettes, comme autant de réflexions sur l'habitat (*Clinic for a suburban site*), avec souvent une pointe d'humour comme dans *Yin/Yang*, parodie d'un jardin zen.

Dan Graham cherche ses influences du côté du mouvement minimaliste, qu'il a accompagné dès ses débuts avec Sol LeWitt ou Donald Judd, mais aussi chez l'auteur Michel Butor, qu'il adore. Ses pièces jouent sur la transparence pour créer un monde à part, où l'on voyage le temps de la visite.

C'est aussi ce que cherche Ora-ïto, le concepteur de cette galerie de la Cité radieuse. "Au fil des expositions se dessine l'identité du Mamo. Je prends les artistes que j'aime, je ne me pose pas 36 000 questions. Je n'imaginai pas l'inscrire aussi vite comme un lieu incontournable de l'art contemporain. Je suis surpris de voir l'engouement des artistes et des visiteurs pour l'endroit", explique le designer.

G.G.

"Observatory / Playground", Dan Graham, du 14 juin au 20 septembre, 5€. Mamo, 280, boulevard Michelet, 8<sup>e</sup>. Tous les jours de 11h à 18h. [www.mamo.fr](http://www.mamo.fr)

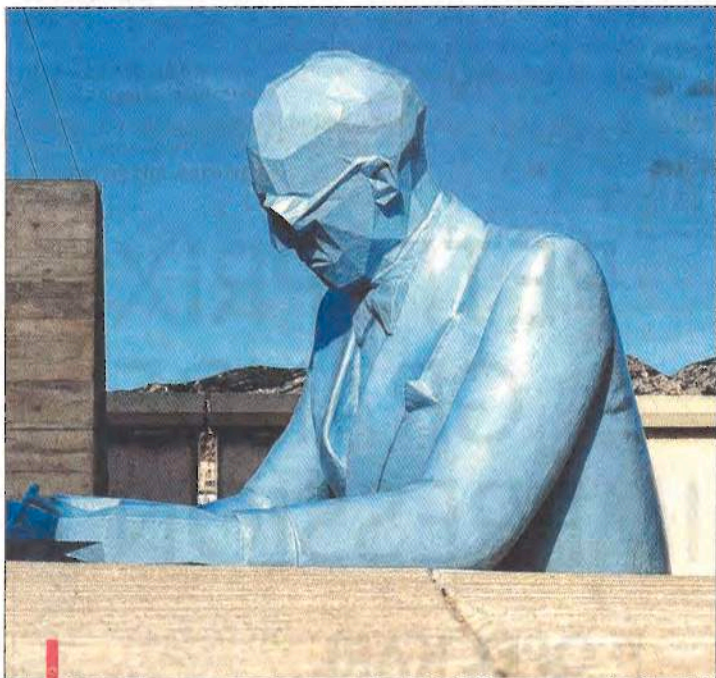


Dan Graham, dans un de ses pavillons de verre, structure hybride entre la sculpture et l'architecture, à voir au Mamo, sur le toit de la Cité radieuse. / PHOTO PATRICK NOSETTO

**ORA-ÏTO**

## En 2016, ouverture du solarium

Peu affecté par les polémiques sur le fascisme de son architecte préféré, Le Corbusier, Ora-ïto n'en finit pas de vouloir célébrer son esthétique en invitant des artistes à dialoguer avec les espaces intérieurs et extérieurs de la Cité radieuse. "Le Mamo, c'est un projet qui me surprend tous les jours. J'ai l'impression d'avoir une sacrée responsabilité", glisse-t-il. Fier d'avoir doublé la fréquentation du lieu entre l'ouverture en 2013, pourtant soutenue par l'affluence de la Capitale européenne de la culture, et 2014, avec l'exposition de Daniel Buren qui a atteint presque 100 000 visiteurs, il poursuit : "Dan Graham est moins connu du grand public mais nous ne sommes pas un lieu commercial. On veut rester pointu tout en étant accessible... Nous offrons une expérience alternative, les habitants m'ont ainsi beaucoup soutenu. Financièrement, le lieu se stabilise, on arrive à un équilibre autour de cette 3<sup>e</sup> année et l'on prépare pour 2016 l'ouverture de la mezzanine et du solarium."



Après Xavier Veilhan en 2013 (*Architectones*) et Daniel Buren en 2014 (*Défini, Fini, Infini, Travaux in situ*), c'est au tour de Dan Graham d'investir le toit-terrace de la Cité radieuse.

/ CYRIL SOLLIER ET PATRICK NOSETTO



**Une expo choc du Syrien Khaled Dawwa.** Si l'art est un geste d'urgence, c'est vraiment le cas de *Compressé*, série de sculptures et de dessins présentée par Khaled Dawwa, à la galerie Charivari. Réfugié à Marseille depuis novembre dernier, Khaled Dawwa a pris part à la révolution syrienne avant qu'elle ne tourne court. Il a été incarcéré en mai juin 2013, puis forcé à intégrer l'armée. Il déserte et s'enfuit à pied au Liban, avant de rejoindre la France. Cette série est le fruit de son travail à Marseille, inspiré des esquisses qu'il dessinait en prison. "Choisir l'asile a été difficile, on culpabilise pour ceux qui sont restés, dit-il. Je voulais témoigner, et vite, de la situation". Un témoignage à la fois concret et universel sur le sentiment d'oppression. Jusqu'au 4 juillet à la galerie Charivari, du mardi au samedi, de 10h à 19h.

## ÇA COMMENCE

- ◆ **Artistes dans les Loges** Loges de la Bastide Saint-Joseph, 72, rue Paul Coxe (14').
- ◆ **Journée Mondiale des Réfugiés** Samedi 20 juin, à partir de 10h. Inauguration à 12 h 30. Villa Méditerranée, esplanade du J4 (2'). 04 95 09 44 00.
- ◆ **Achille Chlappe** Vernissage mercredi 24 juin, à 19 h. Galerie Jean-François Meyer, 43, rue Fort Notre-Dame. 04 91 33 95 01.
- ◆ **Sisson** Jusqu'au 8 juillet. Club du Vieux Port, 3, place aux Huiles (1"). 04 91 33 19 46.
- ◆ **Ambl** Vernissage aujourd'hui, à 16 h. Jusqu'au 18 juillet. Maison de l'artisanat et des métiers d'art, 21, cours d'Estienne-d'Orves. 04 91 54 80 54.
- ◆ **Jean-Claude Schweizer** Du 25 juin au 25 juillet. Galerie Patrick Bartoli, 81, rue Sainte (7'). 04 91 54 20 17.
- ◆ **Exposition "La note bleue, le jazz de**

- Loustal**" Du 24 juin au 14 août. Bibliothèque Alcazar, 58, cours Belsunce (1"). 04 91 55 90 00.
- ◆ **Marseille Jazz des Cinq Continents** Vernissage mercredi 24 juin, à 11 h. Du 24 juin au 14 août. Bibliothèque du Merlan, Centre Urbain du Merlan (14'). 04 91 12 93 60.
- ◆ **Ced Vernay Dots and Squares.** Vernissage mercredi 24 juin, à 18 h 30. Du 24 juin au 31 août. L'Intercontinental Marseille, Hôtel-Dieu. 04 13 42 42 42.
- ◆ **Olivier Bonhomme** Vernissage mercredi 24 juin, à 18 h 30. Du 24 juin au 31 août. Galerie Cut & Mix, 68, rue Sainte (1"). 04 91 35 29 94.
- ◆ **Hervé Télémaque** Fermé le lundi. Jusqu'au 20 septembre. Musée Cantini, 19, rue Grignan (6').
- ◆ **Migrations divines** Fermé le mardi. Du 24 juin au 17 novembre. Mucem, 1, esplanade du J4 (2'). 04 84 35 13 13.

# Télémaque sous toutes ses facettes au Musée Cantini

Après Paris, Marseille accueille le pionnier de la figuration narrative

**H**ier, Hervé Télémaque était visiblement heureux de présenter aux Marseillais cette rétrospective de son œuvre. "Fier", disait-il de cette exposition à voir dès aujourd'hui et jusqu'au 20 septembre au Musée Cantini. Content aussi de retrouver une ville qui fut parmi les premières à lui faire confiance, car c'est ici qu'au début des années 70, une commission municipale alors audacieuse se porta acquéreuse de sa *Sûtte à Magritte*. Et puis simplement ravi d'être là, il ponctuait avec son humour si vif: "Marseille est une ville mète-que, on pourrait faire affaire".

Car là se situe tout l'intérêt de l'œuvre prolifique d'Hervé Télémaque: dans cette articulation entre une pensée politique et un goût immodéré pour la poésie, la fantaisie et la sensualité. Dès la première salle qui plonge dans les débuts new-yorkais du peintre né à Haïti en 1937, on saisit son talent à mêler son histoire à un art singulier, puisant. Il laisse dans chaque pièce des éléments autobiographiques. On suit son évolution picturale à travers ses pièces métaphoriques, autant de rencontres savamment composées, complexes.

Ses fictions parlent du déracinement (*Toussaint Louverture à New York*, 1960), puis après son installation à Paris, continuent de pointer les relents colonialistes français (*Vénus hottentote*,



Hervé Télémaque mêle surréalisme et pop art dans une œuvre politique et poétique. /PHOTO CYRIL SOLLIER

1963). Il explore avec la violence de sa palette colorée et de ses collages (*My Darling Valentine*) les stéréotypes racistes. Références au surréalisme, à la psychanalyse, truffent une création qui demeure sauvage, tumultueuse. Et diablement ironique, comme avec le *Petit célibataire un peu nègre et assez joyeux* (1965)

qui est la réponse de l'artiste "au formalisme new-yorkais". Pionnier de la figuration narrative, Hervé Télémaque nous emmène dans son univers multiple, porté par un imaginaire foisonnant où se bousculent objets, "combines" et assemblages (notamment avec du marc de café). Des fusains et ses derniè-

res toiles viennent clore un parcours à son image qui conjugue plaisir visuel et écho d'une pensée critique aussi aventureuse que novatrice.

Gwenola GABELLEC

Hervé Télémaque, dès aujourd'hui et jusqu'au 20 septembre, Musée Cantini, 19 rue Grignan, 6'. 04 91 54 77 75. 8/56.

# 10 PORTRAITS-INTERVIEWS

## 1 Yves Pleindoux, l'homme qui a installé Hard Rock à Marseille

La Provence – 06.01.2015

## 2 Roland Carta, le transformateur

La Provence – 02.03.2015

## 3 Martine Vassal – Le nouveau visage de Marseille

Le Journal du Dimanche – 12.04.2015

## 4 « Ici, le niveau est phénoménal »

La Provence – 14.04.2015

## 5 Peraldi : « Marseille a bon dos »

La Provence – 11.05.2015

# Yves Pleindoux, l'homme qui a installé Hard Rock à Marseille

La firme américaine a conclu un accord de franchise avec le chef d'entreprise

**L**e Hard Rock café de Marseille serait-il le même sans Yves Pleindoux, son créateur? Pas sûr. Avant de s'ancrer sur le cours d'Estienne d'Orves, l'enseigne détenue depuis 8 ans par les Indiens Séminoles a longtemps cherché un emplacement. Mais "comment comprendre Marseille quand on n'est pas d'ici?" interroge le patron du tout nouvel établissement. Natif de Marseille, ce chef d'entreprise avait d'autres atouts pour séduire la célèbre firme qui après des mois de recherche a finalement renoncé à investir en son nom propre, et opté pour une franchise. C'est justement le métier du quinquagénaire qui, après avoir fait ses armes dans le groupe Casino, s'est familiarisé avec l'univers de la franchise chez Quick. "C'est un modèle qui me plaît car les deux partenaires doivent y trouver leur intérêt", explique le patron pour qui l'image de

**"J'ai découvert une marque innovante, avec une énorme notoriété."**



Yves Pleindoux voudrait "rendre aux Marseillais" ce bâtiment patrimonial, qui abrite les voûtes des boulangeries royales datant du XVII<sup>e</sup> siècle.

/PHOTO CYRIL SOLLIER

l'enseigne Hard Rock, au départ, était plutôt poussiéreuse. Jusqu'au jour où la direction du groupe le convie à sa convention. "J'ai alors découvert une marque innovante, avec une énorme notoriété et pour laquelle le merchandising doit représenter 30 à 40 % du chiffre d'affaires", se souvient Yves Pleindoux. Convaincu, il se laisse tenter par l'aventure. Car l'homme a le goût des responsabilités, et de la gestion des hommes. Après des études de droit à Aix-en-Provence, ce fils d'un papetier et d'une infirmière est entré dans l'armée, attiré par l'aventure et le sens des responsabilités, peut-être aussi parce que sa famille compte beaucoup de militaires de carrière, dans la lignée de cet arrière-arrière grand-père commissaire central de police à Marseille... Et c'est d'ailleurs en stratège qu'il prend une grande feuille blanche et un stylo, pour raconter, schéma à l'appui, comment après des mois d'investigations il a finalement trouvé le lieu idéal : un ancien garage qui ne payait pourtant pas de mine, et dont il a fait un écrin. "Les Amé-

ricains se posent deux questions; où est ground zero et where is the action? Et quand vous regardez d'en haut, c'est ici" pointe Yves Pleindoux avec son stylo sur le cours d'Estienne d'Orves qu'il vient de dessiner sur la table. Car cet adepte d'aviation, qui compte bien un jour aller dans l'espace, regarde volontiers "d'en haut". Une passion à rapprocher de celle qu'il nourrit visiblement pour son métier de chef d'entreprise, à ses yeux "un pilote, qui doit avoir une visibilité, un copilote balèze et un équipage formé pour une clientèle de rock stars."

Mais avant d'embarquer, Yves Pleindoux a dû "checker"

tous les paramètres, et négocier d'abord 6 mois avec le propriétaire des lieux puis 18 mois avec Hard Rock pour définir les termes du contrat, et finalement investir 6 millions d'€ dans son commerce. "Mais c'est une franchise qui laisse beaucoup de liberté" estime celui qui a su donner à l'établissement marseillais une identité.

Et pour cause, derrière la porte du vieux garage se trouvaient les voûtes des boulangeries royales datant du XVII<sup>e</sup> siècle! "L'idée c'est aussi de rendre ça aux Marseillais", estime l'entrepreneur. Une fois le lieu trouvé, il est allé défendre son projet à Londres, avec un power point de 115 pages à

l'appui... Après le traditionnel et terrifiant "testfit", "qui permet de voir si le projet entre dans les murs", le Hard Rock de Marseille, déjà né depuis longtemps dans l'esprit de son concepteur, allait sortir de terre. "On a créé le premier coffee bar Hard Rock, parce qu'à Marseille les gens aiment prendre le café du matin au soir, explique avec fierté le patron. On va aussi ouvrir les voûtes à partir de l'année prochaine pour des événements". Le lieu accueillera aussi la Fondation Laura, en mémoire de sa fille. Et parce que piloter "c'est prendre du recul, voyager d'un point à un autre", Yves Pleindoux attendra un peu pour inaugurer cet endroit un peu spécial, où les poutres apparentes sans doute témoins d'aventures de flibustiers côtoient les instruments et costumes de rock stars. Dans ce décor incroyable, où tous les publics sont les bienvenus, on s'attendrait presque à croiser des personnages de roman. Et Yves Pleindoux n'est finalement pas loin d'en être un.

Marie-Cécile BÉRENGER

mcberenger@laprovence-presse.fr

## LES REPÈRES

**100 personnes** travaillent au Hard Rock, à travers 7 métiers différents.

**3 ans** c'est le temps qu'il a fallu pour trouver le bon emplacement. Hard Rock Marseille est la troisième unité de France depuis la création de la marque en 1971.

Yves Pleindoux, marié et père de trois enfants, est aussi diplômé de l'IAE d'Aix et a présidé jusqu'en 2008 l'association de développement de l'aérodrome d'Aix-en-Provence.

# Roland Carta, le transformateur

**URBANISME** L'architecte marseillais a le vent en poupe et des projets plein la tête. Présentation

Par Pauline PUAUX

**V**oilà un projet tout nouveau et qui ressemble davantage à une aventure. La passion d'un binôme marseillais de taille se trouve être, encore une fois, au service de la culture et du partage : c'est sur l'archipel du Frioul que l'architecte Roland Carta et le designer Ora-ïto souhaitent un parcours artistique unique. Ce projet audacieux inclut une résidence hôtelière - appelée Marsa- mais aussi et surtout "un profond respect de la topographie de l'île", selon Roland Carta. Pour l'architecte de renom qui sublime Marseille depuis 10 ans, c'est aussi l'occasion de poursuivre son travail de transformation. À Marseille, la ville de tous les possibles, Roland Carta a trouvé une inaltérable source d'inspiration. Et si son champ d'action est aujourd'hui étendu à la capitale ou à l'étranger, l'architecte ne reste pas moins fidèle à son territoire. "La force de Marseille, c'est son peuple". Nul doute qu'il en fait plus que jamais partie.

## Au Frioul, ce sera "fort" !

Si Roland Carta travaille "en toute discrétion" sur ce projet depuis un an, il semble qu'aujourd'hui, les perspectives de ce parcours artistique en pleine nature soient bien avancées. "Ce qui m'a plu ici, c'est que le fort de Brégantin (dont Ora-ïto est le propriétaire, ndlr) a été conçu par le Général Raymond Adolphe Séré de Rivières. Ce 'Vauban du 19<sup>e</sup> siècle' avait 250 forts à son actif. Jouer le rôle du passeur entre ce vieux général et un designer contemporain tel que Ora-ïto a été très stimulant".

L'idée: ouvrir une résidence éco-design pour artistes - "mais modeste, avec 20 chambres seulement"- et proposer un parcours inédit dans cet environnement "à la fois beau et fragile". Une autre façon de rendre pérenne un travail créatif d'envergure. De valoriser sa mémoire, sa trace dans le temps. "Quand nous aurons totalement défini le projet, nous pourrons le soumettre aux autorités de la Ville de Marseille", explique, prudent, Roland Carta.

Avec un financement estimé à 20 millions d'euros, le nouveau visage du Frioul pourrait être visible dans 4 ans. "Ora-ïto, qui a 37 ans, aimerait, lui, souffler ses quarante bougies sur l'île. Je vais tout faire pour réaliser son rêve".

Mais le site de 3 hectares est en milieu extrême, "sans eau ni électricité notamment", ce qui complique l'installation sur certains points. La

priorité est donc de le conserver "sans rien ajouter ni rien bouger". La silhouette de l'archipel si cher aux Marseillais devrait donc garder les mêmes contours. "Certes, nous comptons y installer un parcours d'art mais nous resterons effleurants et respecterons la topographie, les traces, les rochers" ajoute Roland Carta.

Sans dégrader l'environnement, le binôme compte toutefois réutiliser l'architecture militaire, "très intelligen-

**"L'équilibre économique de ce projet au Frioul sera vite trouvé."** ROLAND CARTA, ARCHITECTE

te", qui occupe l'espace au Fort de Brégantin. "On va jouer sur l'histoire en réutilisant les anciennes batteries. On en fera des salles d'exposition".

Le fort de Brégantin, construit à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, a longtemps servi de défense extérieure pour Marseille. Roland Carta détaille: "Utilisé pendant la Première Guerre mondiale, Brégantin a ensuite été laissé à l'abandon puis récupéré sous l'occupation allemande". Ainsi, c'est de nouveau un travail de "transformation" d'un support - ici, naturel- qui a été effectué.

Pour mieux abriter d'autres supports artistiques... "Beaucoup d'artistes qui ont auparavant collaboré avec Ora-ïto au MaMo viendront



Entre l'architecte Roland Carta et sa ville, l'histoire d'amour s'écrit en majuscules.

/ PHOTO THIERRY GARRO

s'installer ici". Et pour calmer de possibles craintes d'un point de vue écologique, Roland Carta n'a de cesse d'évoquer la vertu originelle de ce projet "extra-ordinaire": "investir le Frioul de la sorte c'est permettre une ouverture sur l'Art et les gens. Ça doit pouvoir mettre tout le monde d'accord".

Cette fois-ci, le rêve a pris le dessus. Cette initiative artistique, tout en rapprochant les deux hommes qui en sont à l'origine, compte bien faire profiter les Marseillais de leur patrimoine. Comme un juste retour au Frioul, à sa nature sauvage et si appréciée.

Véritable transformateur d'un territoire qu'il aime tout particulièrement, Roland Carta prouve que son talent opère un peu partout.

Et même aux quatre vents.

P.P.



L'idée: ouvrir une résidence éco-design pour artistes - "mais modeste, avec 20 chambres seulement"- et proposer un parcours inédit... / PHOTO VALÉRIE VREL

Martine Vassal

# Le nouveau visage de Marseille

En mettant fin au règne de Jean-Noël Guérini sur les Bouches-du-Rhône, cette ancienne chef d'entreprise, « bébé Gaudin » en politique, a étonné jusqu'à son propre camp. Une étape vers la mairie ?

MARIE-CHRISTINE TABET

**J**e ne suis pas féministe ! ». Dans son vaste bureau de 170 m<sup>2</sup> au neuvième étage du conseil départemental des Bouches-du-Rhône, la phrase claqué comme un avertissement. Égérie de la classe féminine, tombeuse de Guérini, bébé Gaudin... Depuis sa victoire, Martine Vassal ne goûte aucune des décorations que la presse accroche à la boutonnière de son très classique tailleur pantalon. Elle se reprend, cherche ses mots. Les mots d'une présidente. « Je veux dire qu'une femme doit être choisie pour ce qu'elle fait et non parce c'est la mode, glisse-t-elle dans un sourire. J'étais contre la parité et les binômes mais j'avais sans doute tort. Il faut forcer le destin. Nous ne sommes que dix femmes à diriger un département en France. »

Dans l'ombre de Jean-Claude Gaudin depuis 2001, cette brune de 53 ans a mis la main sur le deuxième département de France et sur... 2,6 milliards d'euros, le budget de la collectivité. Le 29 mars, en raflant la majorité absolue au conseil départemental, mettant fin à soixante-dix ans de règne de la gauche sur les Bouches-du-Rhône, Martine Vassal est sortie d'un quasi-anonymat national.

En quelques heures, le storytelling, cette machine à créer des contes de fées politiques, a repris ses droits. La petite Martine, enfant de Mazargues, maman arménienne, père ami et voisin de Jean-Claude Gaudin. En 2000, l'entreprise de confection familiale spécialisée dans la maille n'a pas résisté à la fin du service militaire, les 250 salariés habillaient principalement les trouffions. Les tentatives de reconversion dans le prêt-à-porter et les projets de délocalisation tournent court. Les parlementaires adoptent la loi sur la parité. Jean-Claude Gaudin a besoin de femmes, Martine Vassal s'engage alors en politique.

Mariée, deux enfants, le « bébé Gaudin » a déjà 39 ans. Et dans la couveuse marseillaise, il y a pléthore d'héritiers au trône municipal : l'actuel député européen Renaud Muselier, longtemps fils préféré ; les députés Dominique Tian et Valérie Boyer ; l'avocat Yves Moraine, aujourd'hui maire de secteur, celui de Jean-Claude Gaudin... Dans cet univers,

Martine Vassal est une parmi d'autres. Longtemps moins bien servie que d'autres. Des plus jeunes lui sont passés devant. Elle n'appartient pas au petit cercle des intimes, ne participe pas aux dîners privés, aux anniversaires.

## Son autorité naturelle s'affirme et s'affine

Élue à la mairie de Marseille en 2001, elle hérite de la délégation aux emplacements publics. Stratégique mais ingrate et technique. Pendant six ans, la jeune recrue arpente les marchés de la ville, négocie le bout de bitume, fait la chasse aux resquilleurs, tape du poing sur la table, boit un coup avec les patrons de bars. Son autorité naturelle s'affirme et s'affine. « Elle est couillue », lâche Bruno Gilles, le patron de la Fédération UMP des Bouches-du-Rhône. En 2008, au deuxième mandat, elle demande à changer d'attribution. Et récupère... les emplacements. Pour calmer sa grogne, on lui confie en plus la qualité de la vie, c'est-à-dire la gestion des poubelles. Entre-temps, Martine Vassal est entrée au conseil général, où elle a pris la tête du

groupe UMP dans une institution dirigée sans partage par Jean-Noël Guérini. Aux dernières élections municipales, promue deuxième adjointe, elle obtient les relations internationales. Mais le « bébé » a grandi. Il a d'autres ambitions.

Le 28 septembre 2014, l'UMP marseillaise est sous le choc. Guérini est le grand vainqueur des sénatoriales et la droite perd 450 voix. Tout le monde est persuadé que le patron du conseil général, malgré ses boulets judiciaires, restera président. Ce soir-là pourtant, Martine Vassal réclame la place de chef de file pour les départementales de mars 2015. Gaudin accepte sans enthousiasme. La « Marseillaise » lance immédiatement sa campagne. Elle épluche le listing des 28.000 électeurs de son canton, avec l'aide de son père, Élie. À 89 ans, il est son plus fidèle soutien.

« Au début, certains maires la recevaient mais ne lui offraient même pas un verre d'eau », raconte un de ses proches. Tout sourit sur le terrain, elle se révèle, en coulisse, une négociatrice hors pair, s'assurant avant tout le soutien de Maryse Joissains, la puissante maire d'Aix-en-Provence. Elle trouve des compensations aux laissés-



Mercredi, Martine Vassal dans son bureau du conseil départemental des Bouches-du-Rhône. BENJAMIN BECHÉ/PICTURETANK POUR LE JDD

**29 mars 1962**  
Naissance à Marseille

**1987-2000**  
Succède à son père à la tête de l'entreprise familiale

**2001**  
Entre au conseil municipal de Marseille

**2002**  
Élue conseillère générale

**29 mars 2015**  
Remporte les élections départementales

pour-compte, fait l'union avec l'UDI, récupère un à un les petits maires de droite séduits par la prodigalité guériniste. Surtout, Martine Vassal estompe son image de Marseillaise, force le trait sur ses singularités : son absence d'accent pagnol, son opposition à la métropole « voulue par les socialistes » et... votée par Gaudin.

## « Je suis élue d'un département pas de la Canebière »

« Je suis élue d'un département pas de la Canebière », rappelle-t-elle. L'ancienne élève de Sup de Co n'a pas oublié ses cours de marketing. Mercredi soir devant le photographe du JDD, elle choisit son décor. Depuis les grandes baies vitrées de son bureau, elle bénéficie d'une vue à 180° qui embrasse le port de Marseille et le monts provençaux du Nord du département. Martine Vassal opte pour la montagne. Sans discussion.

Aucun des ambitieux qui lorgnent la succession du patriarcat n'a fait barrage. Personne n'a vu que Martine s'échappait du peloton familial. Pas même Gaudin, le Cronos marseillais qui a la réputation de manger ses enfants. Quand ils ont compris, c'était trop tard. Martine Vassal, elle, savait qu'elle gagnerait. Depuis quand ? « Depuis le début, j'en étais sûre. » La réponse est nette. Dominique Tian, premier adjoint au maire de Marseille, a eu cette phrase fataliste et révélatrice : « C'était son heure. »

Au conseil départemental, Martine Vassal a installé deux chevaux de bois offerts par des forains. « Je me sentais un

peu seule, explique-t-elle, Guérini ne m'a pas laissé une gomme. » La nouvelle présidente a déjà montré des signes d'indépendance en prenant Marc Jolibois, son fidèle collaborateur comme directeur de cabinet. Au « Château » marseillais, personne ne connaissait vraiment ce fonctionnaire entré à la mairie par la petite porte. Son chef de cabinet, un avocat, est aussi un intime qui échappe aux influences municipales. Hormis les deux conseillers débarqués de l'UMP, elle a décidé de faire avec l'équipe en place. Pour l'instant. « Je suis contre les chasses aux sorcières. » Le lendemain de son arrivée, elle a convoqué les « huissiers » du 9<sup>e</sup>, pour la plupart des Corses recrutés dans le Panier, le quartier de son prédécesseur. « Arrêtez de faire cette tête, leur a-t-elle dit en substance, je vous garde tous mais au premier manquement je vous vire. » L'un d'eux a fondu en larmes.

Jean-Claude Gaudin, beau joueur, a sur son bureau une lettre prête à être envoyée à l'intention de Nicolas Sarkozy pour lui annoncer qu'il cède à Martine Vassal sa place au bureau national. Cette sarkozyste de la première heure pourra ainsi se montrer à Paris et étoffer son carnet d'adresses. La petite Martine a encore besoin de lui. Pour l'instant, elle pense à la fierté de son père, le vrai, celui qui lui a transmis son entreprise et l'a confiée ensuite à son ami Jean-Claude. Elle songe à accoler son nom de jeune fille à celui d'épouse qu'elle porte depuis plus de vingt-cinq ans : Vassal-Gille. « Pour une fille unique, il paraît que je m'en sors bien. » ●



# "Ici, le niveau est phénoménal"

**JEAN-PAUL MOATTI** Le président de l'Institut de recherche pour le développement dévoile ses projets à Marseille

■ **L'IRD reste une institution méconnue, voire mystérieuse. Quelle est sa mission ?**

Il s'agit d'un Établissement public à caractère scientifique et technologique (EPST) comme peuvent l'être le CNRS, l'Inserm ou l'Inra. À la différence qu'il est le seul à être exclusivement dédié à la recherche sur le développement dans, avec et pour les pays du Sud. 50 % de ses activités se concentrent sur l'Afrique francophone subsaharienne et la Méditerranée. Nous sommes présents dans 28 pays à partir desquels nous rayonnons sur 43 et entretenons des coopérations avec 90 autres. Notre rôle est de maximiser ces partenariats, ce qui explique que 35 % de notre personnel soient basés à l'étranger.

■ **Existe-t-il un équivalent de l'IRD ailleurs dans le monde ?**

Par son organisation et son mode de fonctionnement, il s'agit d'une véritable spécificité française. Mais nous devons rester modestes ; le budget de l'IRD (237 millions d'€) équivaut à celui qu'une très grande université américaine consacre à ses relations avec le Sud...

■ **L'IRD est également le seul EPST décentralisé en province. Quel avantage cette situation lui procure-t-elle ?**

Elle lui offre un immense potentiel concernant les synergies possibles avec l'Afrique et nous sommes d'ailleurs encore loin de l'avoir pleinement cultivé. Ce sera l'un des grands objectifs de mon mandat car je suis

convaincu que nous pouvons construire à Marseille un véritable campus de la coopération et du développement sur le modèle du complexe américain MIT/Harvard/Boston University.

■ **Et les inconvénients ?**

Cette décentralisation a un coût. Des personnels n'ont pas suivi et il a fallu modifier les équipes en profondeur. Il y a aussi des problèmes de déplacement et d'organisation car beaucoup de nos unités sont situées dans l'Hérault et en Ile-de-France. Mais quand on arrive à travailler avec le Pérou ou le Burkina Faso, on doit pouvoir le faire avec Montpellier et Bondy...

**"En 3 semaines à l'IRD, j'ai plus appris qu'en 30 ans à l'Inserm."**

■ **L'IRD se distingue aussi par un très haut degré d'interdisciplinarité. Quelle est la raison ?**

Il y a au niveau mondial des enjeux globaux et des agendas très lourds qui suivent chacun leur bout de chemin : la sécurité et la paix, le changement climatique, le développement durable, l'aide au développement, etc.

Or la science nous conduit à penser qu'il existe des relations entre ces différents agendas. Nous sommes donc obligés de



Jean-Paul Moatti dans son bureau au 6<sup>e</sup> étage de l'immeuble "Le Sextant" à la Joliette, siège national de l'IRD. / PH. NICOLAS VALLAURI

pratiquer l'interdisciplinarité. Et en ce domaine, le niveau atteint par l'IRD est phénoménal : depuis que j'en ai pris la présidence il y a trois semaines, j'y ai plus appris sur les interactions entre santé animale, biologie végétale et santé humaine qu'en 30 ans à l'Inserm. De toute façon, si un chercheur n'essaie pas de comprendre ce qui se passe au Sud dans sa discipline, il est à côté de la plaque.

■ **Comment cela se traduit-il concrètement ?**

Beaucoup de conflits actuels ou futurs sont liés à la sécheresse et aux tensions sur les ressources en eau potable. Nous recherchons par exemple à faire le lien entre la gestion de l'eau et la capacité des plantes à fixer le carbone, donc à accroître leur capacité nutritive. Nous avons également une très grande expérience dans les domaines des maladies infectieuses d'origine

animale transmises à l'homme. Ce sont des équipes de l'IRD qui ont déterminé le rôle des chauves-souris dans la transmission d'Ebola. Plus généralement, ce que nous faisons sert la science en général et par voie de conséquence "la science du Nord". Nos études sur la formation des inégalités dans les pays du Sud aident à comprendre les mécanismes qui conduisent à cette situation chez nous.

■ **En constituant par la même occasion un rempart contre l'influence anglo-saxonne sur le continent africain ?**

L'Afrique est la dernière région qui offre de la marge de manœuvre et des terrains vierges. Cela excite l'appétit de beaucoup de monde, dont les Anglo-Saxons. Or nous entretenons une relation historique et privilégiée avec ce continent. Notre but est de la préserver en évitant que nos "partenaires" ne nous court-circuitent. Car nous sommes porteurs d'un modèle de valeurs et de coopérations scientifiques très différent du modèle dominant. Nous devons absolument continuer à faire vivre cela.

■ **Au risque d'entretenir une réputation négative d'institution post-coloniale ?**

Bien au contraire, et c'est d'ailleurs l'un de mes grands sujets de satisfaction. Tous les partenaires au Sud que j'ai rencontrés m'ont affirmé qu'ils étaient très heureux de travailler avec nous. Ils me disent tous : "Avec l'IRD, ce n'est pas pareil" : sous

entendu : "Ce n'est pas pareil qu'avec les Anglo-Saxons".

■ **On vous attend pourtant toujours au tournant. Travailler avec le Sud est à ce point exigeant ?**

Travailler au Sud et avec le Sud modifie radicalement votre façon d'aborder les choses, dans votre vie professionnelle comme dans votre vie personnelle. C'est exigeant car il faut rester vigilant. Nous devons faire attention à ne pas projeter là-bas notre millefeuille institutionnel, au risque de faire une grosse tâche ou une multitude de points informes...

Propos recueillis par Philippe GALLINI

## DIGEST

**JEAN-PAUL MOATTI**

**63 ans**

Nommé le 11 mars dernier en conseil des ministres à la présidence de l'IRD où il a succédé au Pr Michel Laurent, Jean-Paul Moatti a débuté sa carrière au centre d'évaluation de la protection nucléaire auprès du Commissariat à l'énergie atomique et d'EDF avant de spécialiser dans les risques environnementaux et l'économie de la santé qu'il a enseignée à Aix-Marseille Université jusqu'à sa prise de fonction à l'IRD. Membre du conseil scientifique de l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire et de l'École des hautes études de santé publique, il a contribué à la lutte contre les grandes pandémies de VIH/Sida et de paludisme dans les pays en développement. Il est l'auteur de près de 350 articles scientifiques.

# Peraldi: "Marseille a bon dos"

Dans un livre percutant, le sociologue donne sa version de l'évolution de la cité phocéenne. La face B de l'histoire...

**U**n nouveau pavé dans la mare. Après *Gouverner Marseille* et *Enquêter sur les mondes politiques marseillais*, le sociologue Michel Peraldi, toujours épaulé par son compère le journaliste Michel Samson (et la sociologue Claire Dupont), récidive avec le passionnant *Sociologie de Marseille* (édition La Découverte).

**Vous opposez le Marseille "habité" à la ville "imaginée". Que voulez-vous dire ?**  
Il y a une cité fantasmée, par la littérature ou le cinéma, et celle que nous habitons. Je suis persuadé que beaucoup se figurent encore, à Los Angeles, Tokyo ou Romorantin, que Marseille est toujours une ville industrielle, de migration, un

**"Marseille joue le rôle de bouc émissaire dans un certain nombre de domaines."**



À contre-courant, le sociologue Michel Peraldi vient d'offrir sa version du passé et de l'avenir de la cité phocéenne. Un travail étayé et chiffré qui apporte une pierre au débat. / PHOTO SERGE MERCIER

grand port qui commerce avec le reste du monde... Ce qu'elle n'est plus. Quand on me demande quel est le premier employeur, ici, je réponds l'État. En retour, je ne reçois que des regards étonnés...

**La ville réelle, dites-vous, a vu disparaître le monde ouvrier et la grande bourgeoisie...**  
Quand on prend les statistiques, c'est criant: ce sont les deux catégories socio-démographiques qui ont le plus baissé dans les 50 dernières années. La mondialisation a tué un certain nombre d'entreprises. La décolonisation en a tué beaucoup d'autres. C'est comme un ouragan de différentes couches qui a détruit le tissu commercial et industriel de cette ville.

**Les décideurs n'auraient pas vu venir ce déclin ou l'ont considéré comme un "bienfait"...**  
Ils ne l'ont pas vu venir parce qu'il y a eu un moment, au dé-

but des années 60, avec l'arrivée des Pieds-noirs, où on a cru que Marseille repartait. C'est aussi à cette période que l'État a pris beaucoup d'importance avec la création des grands hôpitaux, que le Port Autonome est devenu un établissement public, et que donc, les élus ont gagné en puissance et en influence. Ils se sont alors imaginés, à tort, que la prospérité de la ville était à l'image de leur puissance. Pourquoi je parle de bienfait? Parce que, comme Gaston Defferre l'a souvent dit, le fait de voir partir les industries c'était aussi affaiblir le Parti communiste. La première formation de la ville, grâce son électorat ouvrier. Gaston Defferre et d'autres pensaient que si les usines partaient, des bureaux allaient les remplacer. Pour eux, c'était tout bénéfice en quelque sorte. Mais cette tertiarisation n'a pas eu lieu, ou ailleurs, à Aix, à Aubagne...

**Vous estimez que la métropole a été empêchée par l'État...**  
En 1968, l'État gaulliste, impose la métropolisation à Bordeaux, à Lyon, à Lille... Pourquoi pas à Marseille? Parce que si, en 68, on crée une grande métropole autour de ce triangle qui va de Fos jusqu'à Aix et Aubagne, ce qui aurait profité à Marseille, les communistes ont la majorité radicale et absolue. L'État gaulliste ne le voulait absolument pas!

**Vous évoquez la force du clientélisme. Est-ce propre à Marseille?**  
Le clientélisme est une maladie dégénérative du système institutionnel français... Ce n'est pas une particularité marseillaise, non. Il existe autant à Aubervilliers, chez Balkany, Dassault, Tibéri... Pourtant, on en fait un système qui coulerait presque dans les veines des Marseillais alors qu'il coule tout autant dans celles des Parisiens...

Là-dessus, Marseille a bon dos. Sa vraie particularité, c'est qu'on a des dynasties installées au-delà de toute logique électorale. Et surtout, à l'intérieur des partis... Il faut quand même rappeler que quelqu'un comme Jean-Noël Guérini n'a jamais été élu qu'une seule fois dans sa vie! Et dans un seul endroit, au Panier! Avec 1 000 voix, ici, vous fondez des dynasties politiques.

**Les élus assurent que ce "clientélisme" est surtout un moyen d'aider les plus précaires.**  
Mais le système institutionnel français est prévu pour donner ses aides sur des critères précis! Le clientélisme, c'est quand les élus transforment un droit, dont la personne aurait pu bénéficier de toute manière, en privilège. Qui implique une reconnaissance envers un élu ou un syndicat.

**Selon vous, la "gentrification" a échoué. Marseille serait donc une exception mondiale?**  
Oui... Elle a réussi à Aix, à Aubagne, dans le Lubéron... Et comme ce phénomène de gentrification s'est passé ailleurs, il ne s'est pas opéré à Marseille. Là encore, on est dans un phénomène métropolitain. C'est uniquement une question de dynamique foncière. Aujourd'hui, qui quitterait un appartement sur la Corniche, à Aix ou Cassis pour venir s'installer au Panier ou à Belsunce, sans plus-value ni amélioration de sa situation? Les gens ne sont pas fous.

**Est-ce que cet échec, à l'inverse, ne permet pas de conserver un centre-ville populaire?**  
En tant que citoyen, je le pense. Le problème, ce sont les institutions. Dans la mesure où elles ne s'en accommodent pas. C'est assez clair sur Belsunce et le Panier. On déclenche la guerre, on commence à rénover des appartements, on vire un certain nombre de gens, on installe des équipements collectifs... Derrière, les troupes ne suivent pas. Les classes moyennes et les riches dont on rêve ne viennent pas. Du coup, les organismes HLM font rentrer ceux qui sont leurs clients: c'est-à-dire les mêmes que ceux qui sont partis. On sort donc les pauvres par la porte et on les fait rentrer par la fenêtre. Entre-temps, on a chassé le commerce et l'activité formelle ou informelle comme à la Porte d'Aix. On continue à occuper le terrain de manière agressive, avec des travaux sans fin. Et ça produit des ambiances urbaines tendues.

**Selon vous, Marseille souffre d'un traitement médiatique injuste au rayon des faits divers...**  
Très clairement! On a eu des pauvres minots llingués à Trappes mais aucun grand discours pour la caricaturer en ville dangereuse, de l'insécurité, des réseaux... Dans la catégorie ville imaginée, il y a cela aussi: Marseille joue le rôle de bouc émissaire dans un certain nombre

**"On a sorti les pauvres par la porte pour les faire rentrer par la fenêtre."**

de domaines. En lui attribuant ces phénomènes, ça évite de les voir ailleurs.

**Beaucoup s'accordent sur un regain de dynamisme, d'autant plus après 2013. Pas vous?**  
Je serais très prudent. Il y a un changement économique assez colossal. Qui concerne toute cette région qu'on pourrait appeler la Californie française. Toute la Côte, depuis Nice jusqu'à Perpignan, est dévolue au tourisme depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle. Il reste quelques parenthèses industrielles qui se ferment les unes après les autres, un peu comme on éteint la lumière en sortant. À son tour, Marseille vient de prendre le train. Est-ce que tout le monde va y monter, alors que cela profite surtout aux grandes enseignes et aux entreprises de croisiéristes? À mon avis non. On ne transforme pas aussi rapidement les ouvriers en employés de bureaux ou en croupiers de casino.

Propos recueillis par Laurent D'ANCONA

## DIGEST

### MICHEL PERALDI

62 ans  
Sociologue et anthropologue, Michel Peraldi travaille depuis plus de dix ans sur les dynamiques migratoires dans le bassin méditerranéen. Directeur de recherche au CNRS, directeur de 2005 à 2010 du Centre Jacques Berque pour le développement des Sciences Sociales à Rabat (Maroc), il est l'auteur en compagnie du journaliste et documentariste Michel Samson, longtemps correspondant à Marseille pour le journal "Le Monde", de divers ouvrages décryptant l'histoire et les rouages politiques et économiques de la cité phocéenne. Dont le très précieux "Gouverner Marseille", une référence en la matière.

# 11 LE CLUB IMMOBILIER MARSEILLE PROVENCE

- 1 Concours – Des étudiants imaginent la ville de demain**  
La Provence – 18.03.2015
- 2 Christian Pellerin : « Je dis bravo Marseille ! »**  
La Provence – 01.04.2015
- 3 Christian Pellerin, l'homme des Docks**  
Les Nouvelles Publications n°9840 - 24.04.2015
- 4 Quand la métropole inspire un concours inter-écoles**  
Les Nouvelles Publications n°9844 – 22.05.2015
- 5 Club Méridien Mag : l'immobilier, combien ça coûte ?**  
Méridien Mag – Mai-juin 2015
- 6 L'agglomération fait du charme à 200 investisseurs**  
Var Matin – 05.06.2015
- 7 1200 professionnels pour la 12<sup>e</sup> nuit de l'immobilier**  
La Provence – 05.06.2015
- 8 Christian Pellerin. « Après des pyramides, je réalise des oasis »**  
Business Immo – Juin 2015

# Des étudiants imaginent la ville de demain



Le projet "Aquacité" a remporté le concours étudiant organisé par le Club immobilier Marseille-Provence.

/ PHOTO DR

Un quartier flottant, une ferme urbaine sur 37 étages, un village olympique reconvertible en projet humanitaire... Les étudiants de l'École supérieure des professions immobilières ont fait preuve d'imagination. Ils présentaient hier leurs travaux devant un jury composé d'une trentaine de membres du Club immobilier Marseille-Provence. Le "Business Game" est une initiative lancée il y a cinq ans par Renaud Tarrazi, membre fondateur du club. *"L'idée est de proposer à ces jeunes de mettre en application dans un projet concret tout ce qu'ils apprennent en cours, explique-t-il. Et puis c'est une façon pour nous de dénicher des talents."*

Les étudiants avaient pour consigne de réinventer le secteur Borély, du parc jusqu'aux plages. Coachée par les professionnels du club, chaque équipe a eu cinq mois pour concevoir son projet. De l'aménagement au volet juridique, des considérations envi-

ronnementales au budget, le travail était de grande ampleur. Le jury s'est dit d'autant plus impressionné qu'ils ont tous dû jongler entre les cours, leurs stages en alternance et ce concours. Laetitia, Marine, Anaïs, Romaric et Silvio ont ouvert le bal. Leur projet "Aquacité" était ambitieux : transformer ces 15 hectares en un quartier flottant pour l'adapter au réchauffement climatique et à la montée du niveau de la mer. Une île salle de concert, des énergies vertes... leur projet avait de quoi faire rêver. *"Tout en se rattachant au réel, on leur demande un peu d'utopie, précise Renaud Tarrazi. On veut qu'ils nous surprennent, voire qu'ils nous bousculent !"* L'équipe "Aquacité" a le mieux répondu à ces attentes. Elle est sortie lauréate du concours. Sponsorisé par la Caisse d'Épargne Provence-Alpes-Côte d'Azur et GrDF, le "Business Game" avait à sa clé un chèque de 6 000 €. **Fanny ZARIFI**

# Christian Pellerin : "Je dis bravo Marseille!"

Le père des Docks qui vit au Brésil, craque toujours pour la cité phocéenne

**I**nvité d'honneur du Club immobilier Marseille Provence et de son président Fabrice Alimi qui organisaient hier soir la 6e "Rencontre avec des hommes remarquables", le promoteur Christian Pellerin a redécouvert la cité phocéenne après plusieurs années d'absence.

Celui qui en 1991 avait bousculé la ville en rachetant les Docks d'Arenc pour en faire l'immeuble phare d'un vaste territoire connu des seuls initiés sous le nom d'Euroméditerranée, vit en effet au Brésil où il s'apprête à ouvrir un hôtel de luxe. Ses retrouvailles avec Marseille ont été saisissantes, à plus d'un titre.

*"Après m'être promené du Vieux Port à la tour CMA CGM, je n'ai qu'une chose à dire : bravo Marseille ! Ce qui a été fait sur ce périmètre est une véritable recreation du vivant. Je suis*

**"Je m'étonne que l'on puisse minimiser ou cacher une réussite aussi fabuleuse"**

*très heureux d'un tel résultat et je m'étonne d'ailleurs que l'on puisse minimiser ou cacher une réussite aussi fabuleuse. Il faut être fier d'être Marseillais, surtout quand on regarde ce qui a été fait ailleurs, en France et même en Île de France. Au cours des dix dernières années, les seules grandes transformations, les seules opérations qui ont vraiment changé les choses se sont produites ici et nulle part ailleurs. Quand je vois Euromed 1 et bientôt Euromed 2, je constate qu'on a réussi à créer la vie, la vraie ; pas celle que nous présentent un jour sur deux les médias nationaux..."*

Une dynamique phocéenne à laquelle Christian Pellerin n'a



**Le promoteur auquel on doit l'opération "Immeuble des Docks", au début des années quatre-vingt-dix, vit désormais au Brésil où il nourrit d'autres grands projets.**

/ PHOTO V.GAMBIN

d'ailleurs jamais cessé de croire.

*"Les Docks étaient un premier pavé dans la mare. J'étais convaincu qu'ils constitueraient la première pierre du renouveau de Marseille et entraîneraient bien d'autres opérations dans leur sillage. Ce que je vois aujourd'hui est exactement ce que j'avais imaginé à l'époque. D'ailleurs, ce qui me surprend vraiment, ce n'est pas que les choses se soient déroulées de la sorte ; c'est qu'il y ait autant de belles choses qui aient été réalisées. Avec en plus, cette idée géniale d'avoir associé la culture et le commerce, comme au MuCEM ou aux Terrasses du Port".*

Christian Pellerin à qui l'on

doit également le quartier de la Défense ou encore le Carrousel du Louvre, à Paris, porte un regard très pertinent sur l'évolution de la ville où il avait choisi d'investir dès 1986.

*"Le poids acquis par les Docks et Euroméditerranée constituent un puissant moteur d'entraînement pour tout le reste de l'agglomération. Cela ne peut être que positif pour Marseille qui redevient le chef de file de toute une région. Je me souviens qu'au début des années quatre-vingt-dix, sa grande concurrente était Aix. Pourquoi ? Parce que Marseille avait abandonné une partie de son développement au profit de sa voisine. Ce qui n'est plus le cas".*

Ce nouveau coup de cœur

pour la cité phocéenne réussira-t-il pour autant à convaincre Christian Pellerin d'y revenir pour de nouvelles aventures immobilières ? Rien n'est moins sûr. À moins qu'un Pellerin n'en cache un autre...

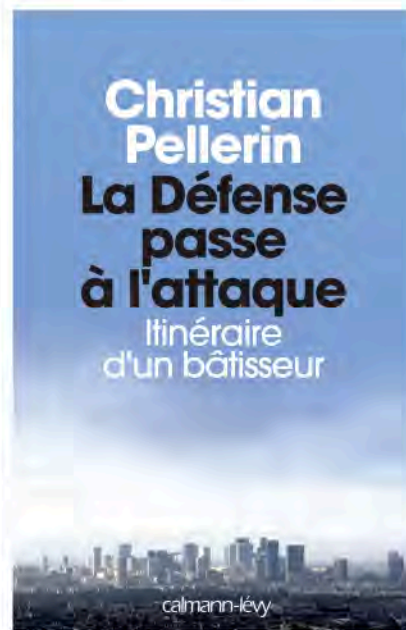
*"Ma vie professionnelle est au Brésil. C'est un nouveau pari que je fais sur le futur d'un pays fabuleux et plein de ressources. Je vais y ouvrir le 18 avril un hôtel à Prainha qui est considérée comme la Côte d'Azur locale. Je n'ai donc pas de projet actuellement pour cette ville merveilleuse mais si mon fils qui travaille également dans la promotion immobilière veut se lancer à Marseille, je le suivrais et le soutiendrais sans la moindre hésitation".*

Philippe GALLINI

# Christian Pellerin, l'homme des Docks

Pour la sixième édition de ses Rencontres avec un homme remarquable, le Club immobilier Marseille Provence a invité Christian Pellerin, un bâtisseur hors norme, roi de La Défense et promoteur visionnaire des Docks de Marseille.

Chaque année, dans le cadre de ses Rencontres avec un homme remarquable, le Club immobilier Marseille Provence invite un « entrepreneur exceptionnel, toujours précurseur dans son domaine », souligne Fabrice Alimi, son président. « Après Louis-Gaston Pelloux, l'homme des sociétés civiles de placement immobilier (SCPI), Emile Barneoud, l'inventeur des zones commerciales en France, Jacques Ribourel, précurseur



« La Défense passe à l'attaque, itinéraire d'un bâtisseur », Christian Pellerin, éditions Calmann-Lévy, 219 pages, 17,50 €.



Christian Pellerin, Fabrice Alimi, président du CIMP et Antoine Viallet, past président du CIMP.

de l'immobilier de loisirs, Paul Dubrule, cofondateur du groupe Accor, et Jacques Borel, le père de la restauration collective et de la TVA à 5,5 %, nous sommes fiers de recevoir Christian Pellerin, celui que les médias ont surnommé "le roi de La Défense". » Mais à Marseille, l'homme incarne surtout le promoteur génial des Docks. « Dès que j'ai vu le site, au début des années 1990, j'ai eu le coup de foudre et j'ai senti tout le potentiel qui s'en dégageait. J'avais vu combien les Docks de Boston, aux Etats-Unis, avaient permis à la ville de décoller. Je profite de cette invitation et de cette rencontre avec vous tous pour saluer le travail exceptionnel de l'architecte Eric Castaldi, qui a su respecter le lieu, ses matériaux anciens, son passé. Dès que je suis arrivé à Marseille, il y a quelques jours

(il arrive du Brésil où il vit, NDLR), j'ai voulu aller voir ce site. C'est devenu magique, encore plus beau, plus merveilleux que je ne l'aurais imaginé ! C'est une réussite totale, Les Docks ont porté Euromed 1, Euromed 1 porte désormais Euromed 2, bref, c'est un succès total et un atout pour le territoire. » Au cours de la soirée, Christian Pellerin a également évoqué les hommes politiques qu'il a côtoyés tout au long de sa carrière, de Barre (qu'il admire) à Mitterrand, en passant par Chirac et Pasqua, et a rappelé son attachement à des projets où son nom est peut-être moins connu. Christian Pellerin, c'est aussi l'homme du « nouvel Antibes », ou de la Cité mondiale du vin de Bordeaux. Après plus de deux heures d'échanges, l'entrepreneur s'est plié avec plaisir au jeu de la dédicace,

puisque sa venue coïncide avec la sortie de son livre-mémoire, où il se raconte « sans aucune revanche, ni règlement de compte ».

## Extrait du livre

« La fin des années 1990 a marqué le sommet de ma réussite de promoteur et de concepteur immobilier. A 45 ans, j'étais devenu "ce roi de La Défense"... J'y avais construit quasiment la moitié des bureaux et rénové le Cnit (NDLR : Centre des nouvelles industries et technologies), sans compter les multiples autres chantiers ailleurs en France. J'avais intégré le club très fermé des gens fortunés. Je disposais de résidences merveilleuses, d'un hôtel particulier à Paris, d'une chasse en Sologne, d'un chalet à la montagne, j'avais réuni une collection de mobilier ancien et d'œuvres d'art classiques et contemporaines. Mes enfants étaient beaux, je jouissais d'une parfaite santé, ma profession m'apportait tous les bonheurs dont un être humain peut rêver... Que pouvais-je demander de mieux au ciel ? A l'évidence rien. Sauf, peut-être, que les nuages ne commencent pas à l'envahir. Car j'étais loin de me douter qu'en quelques années, cette réussite allait s'effondrer tel un château de cartes... » Un livre qui se lit comme un roman et permet d'en savoir plus sur l'homme, tout en prenant la mesure de son œuvre.

Alexandra Zilbermann

## Un mot, une réponse...

Comme le veut la tradition de l'Homme remarquable, Fabrice Alimi demande à son invité de réagir de la façon la plus concise possible à un mot.

### La Défense :

une aventure extraordinaire

L'Essec : une très bonne école

Sofinex :

un souvenir d'apprentissage

USA : un pays fantastique

Problème énergétique :

une notion fondamentale

Marseille :

une ville géniale où j'espère revenir

dans vingt ans pour constater

à nouveau le chemin parcouru

Fortaleza :

2,7 millions d'habitants, la ville du

Brésil où je me suis installé et qui

me fait terriblement penser à Nice

Famille : j'adore mes enfants mais

mon métier m'a parfois éloigné d'eux.

# Quand la métropole inspire un concours inter-écoles

A l'issue de longs mois de travail, les étudiants de quatre grandes écoles du territoire ont passé leur oral du Défi métropole, un concours imaginé l'an dernier par le Club immobilier Marseille Provence (CIMP). Compte-rendu...

La deuxième édition du Défi métropole a tenu ses promesses, fin avril, avec une nette montée en gamme par rapport à la première édition. Cette année, dans les starting-blocks, quatre écoles avaient répondu présent : l'IUT Aix-Marseille, EMD, l'Espi et Kedge. Le jury, composé des membres du Club immobilier Marseille Provence (CIMP) et de ses partenaires, a donc vu défiler pas moins de huit projets très différents, sur le thème « Les portes de la métropole en 2030 ». Un exercice pour le moins intéressant

*Un exercice pour le moins intéressant puisque demander à des étudiants âgés de moins de 25 ans de proposer des pistes de mise en œuvre d'un territoire, effectif au 1er janvier 2016, n'est pas une gageure forcément évidente.*



Les étudiants de EMD ont choisi la forme d'un Journal télévisé pour leur grand oral.

puisque demander à des étudiants âgés de moins de 25 ans de proposer des pistes de mise en œuvre d'un territoire, effectif au 1er janvier 2016, n'est pas une gageure forcément évidente. Le challenge a été relevé, avec pour certaines équipes des idées tellement réalistes que certaines « devraient remonter directement à la tête de la mission interministérielle pour la Métropole Aix-Marseille », confie le CIMP. Bien sûr, des idées farfelues étaient aussi de la partie, mais après tout, c'est aussi ça le principe de ce concours : imaginer un territoire en oubliant l'administratif, ou les contraintes techniques, afin de donner vie à une métropole devant laquelle encore aujourd'hui beaucoup



Le cocktail de clôture dans le cadre unique du port de Marseille.



Vincent Fouchier, directeur de la mission métropole, l'équipe gagnante de Kedge business school, leur professeur de Kedge et coach pour le Défi métropole et Fabrice Alimi, président du CIMP.

Photos R. Lomini ©

restent sceptiques. Transformer Fos en Las Vegas, faire des quartiers Nord de Marseille un quartier d'affaires sur le modèle de La Défense, réunir à Aix l'ensemble de nos étudiants, proposer de faire de la zone des

tions entendues durant le grand oral.

## Les lauréats

Trois équipes se sont nettement détachées, remportant les trois prix mis en jeu. Il s'agit de celle de Kedge business school, suivie de très près par EMD management et en troisième place, c'est l'équipe de l'Espi qui a remporté la mise. L'équipe de Kedge a réussi à créer autour d'elle un quasi consensus car c'est le seul groupe à avoir mis l'humain au cœur de la métropole. « Tous ces étudiants composent la force vive de notre territoire », se félicite Fabrice Alimi, président du CIMP. « Mais il faut bien avouer qu'en proposant de mettre l'hospitalité au cœur de la métropole, l'équipe de Kedge a trouvé le bon angle pour rendre accessible et vivante la métropole. Il faut décloisonner et placer l'humain au centre de sa mise en œuvre car pour l'instant, cette vision du territoire reste encore trop technocratique pour le grand public et la métropole a tellement besoin que nous nous l'appropriions. » Pour mémoire, les actions du CIMP dépassent largement le cadre du secteur immobilier. Ses membres travaillent activement à se positionner en tant que force de propositions sur l'ensemble du territoire et le Défi métropole fait partie de ses « initiatives citoyennes ».



Prestation fraîche et remarquée de l'Espi, qui a choisi d'incarner avec réalisme chaque porte de la métropole.

Milles une sorte de Sophia Antipolis et de Gémunos la seconde Silicon valley du Sud, relier les villes de la Métropole en métro, végétaliser nos immeubles... voici un échantillon des proposi-

Alexandra Zilbermann

## CLUB MÉRIDIEN MAG : L'IMMOBILIER, COMBIEN ÇA COÛTE ?

La construction, ses coûts, les réglementations thermiques, les solutions que prônent les professionnels... Parce que l'immobilier est au cœur de la vie économique, Méridien Mag, en partenariat avec le Club Immobilier Marseille Provence et le Printemps de l'immobilier, a initié le 27 mars dernier sa première table-ronde sur un sujet loin de laisser indifférent.

Photos : Franck Pennant



▲ « RT 2005, RT 2012, RT 2020, combien ça coûte ? » voilà le sujet du premier Club Méridien Mag, introduit par **Jean-Claude Gallo**, directeur de la publication de Méridien Mag et vice-président de La Tribune.



▲ Pour disséquer la problématique, **quatre experts** ont partagé leurs points de vue, leurs analyses et les solutions qu'ils préconisent.



▲ Président du Club Immobilier Marseille Provence, partenaire du Club Méridien Mag, **Fabrice Alimi** a apporté son éclairage, expliquant que si « *la réglementation est contraignante, elle a aussi l'immense mérite de nous permettre de nous poser les bonnes questions* ».



▲ Faire appel au bon sens, c'est en résumé ce que recommande **Johan Bencivenga**, le président de la FBTP 13 pour qui les réglementations sont trop technocratiques et devraient s'adapter aux spécificités des territoires.



▲ Côté architecte, **Renaud Tarazzi**, du cabinet MAP considère que « *la réglementation nous pousse à être plus intelligents. La solution, c'est de faire avec les éléments et non pas de jouer contre eux. Pour ce faire, il nous faut aussi anticiper* ».



◀ Venu défendre les réglementations, **Jean-Alain Bousquet**, ingénieur au Cerema, Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement tente de convaincre : « *on raisonne aujourd'hui dans une approche de coût global, mais il faut aussi considérer la question du retour sur investissement* ».



# L'agglomération fait du charme à 200 investisseurs

« *Attractive, apaisante aux placettes, me faisant penser à Rome, et certains passages à Prague* » : à l'issue de la visite, hier, du centre ancien de la ville, en pleine renaissance, Fabrice Alimi, promoteur, président du Club Immobilier Marseille Provence, est tombé sous le charme toulonnais.

Près de deux cents investisseurs, architectes, promoteurs, et opérateurs immobiliers, invités à la 9<sup>e</sup> « Journée de l'immobilier », initiée par un collectif d'une quarantaine d'acteurs économiques « *engagés et passionnés* », n'ont pas été insensibles à la visite de chantiers immobiliers tou-



**Les architectes, promoteurs et opérateurs immobiliers ont été invités à découvrir la ville, ses environs et leurs chantiers.**

(Photo F. E.)

lonnais, valettois et ollioulais, sous la coordination d'Antoine Viallet, spécialiste en immobilier d'entreprise.

## Fierté

Les acteurs publics, porteurs de projets, associant

le privé, se disaient « *fiers* » de ces rencontres, le signe « *d'une reconnaissance, donnant de l'énergie à continuer* », a commenté Geneviève Levy, première adjointe, en présence notamment des adjointes Hélène

Audibert et Sophie Verdery-Cochetel. « *Nous avons intérêt à nous unir. Même si les temps sont difficiles, nous avons énormément d'atouts* », a insisté Geneviève Levy. Des atouts, la commune voisine, La Va-

lette n'en manque pas, comme l'a rappelé son maire, Christiane Hummel, au cœur du chantier du nouveau quartier Château-Redon, 51 000 m<sup>2</sup> de commerces et de loisirs du centre commercial à ciel ouvert

« Avenue 83 », porté par Al-tarea-Cogedim.

**C. P.**

1. Tour TPM ; centre ancien ; Lumina à la ; Eco-quartier de Font-Pré ; nouveau quartier de Château Redon dont l'Avenue 83 ; Technopôle de la Mer et Seaty campus.

# 1200 professionnels pour la 12<sup>e</sup> nuit de l'immobilier

Les acteurs du secteur étaient invités à la caserne du Muy (3<sup>e</sup>) hier soir

**C'**est un peu la garden-party de l'élite immobilière, là où on parle logement et valeur locative en costumes et robes de soirée.

Hier soir, à la caserne du Muy (3<sup>e</sup>), 1200 personnes étaient invitées pour la 12<sup>e</sup> nuit de l'immobilier, une des soirées les plus importantes de l'année, où son carton d'invitation est une consécration. "C'est très dur de rentrer, ça se mérite", témoigne Carole Lains, en charge de l'organisation. Parmi les personnes présentes, les membres du club de l'immobilier Marseille Provence, à l'initiative de ce gala, les partenaires privés qui financent cette soirée grandiose et les acteurs du secteur. À l'entrée, un grand tapis rouge sillonne la caserne bordée de part et d'autre de canapés blancs et d'un buffet gargantuesque.

## "Une ambiance versaillaise"

"On a recréé une ambiance versaillaise avec un dîner de roi", glisse un membre de l'équipe. Pendant qu'un agneau rôti à la broche, des énormes lousps et saumons, des montagnes de fromage, des magrettes en graisse de gelée près des hortensias s'étalent sur la nappe immaculée. Près de deux cents personnes reviennent de Toulon, où s'est déroulée la 9<sup>e</sup> édition de



Les professionnels de l'immobilier étaient réunis hier à la caserne du Muy (3<sup>e</sup>).

/PHOTO PATRICK NOSLITO

découverte des programmes immobiliers en présence d'investisseurs, de promoteurs, d'avocats. Une bonne occasion d'agrandir son réseau, d'échanger des numéros de téléphone en parlant affaires. "Nous sommes des passeurs", explique Fabrice Alimi, le président du club de l'immobilier. "On a d'ailleurs choisi la caserne du Muy car c'est un lieu magique, un palais royal au cœur de la ville

dans un quartier où il y a tout à faire", note-t-il, en clin d'œil. "L'accueil est parfait", témoigne Jean-François, directeur régional du centre commercial Grand littoral, en montrant la scène à l'entrée où des danseuses classiques posent aux côtés des invités pour la photo souvenir. "On savait de réputation que la soirée serait belle mais c'est vraiment impressionnant", reprend Pierre-François Duwat, directeur

de Grand littoral. Les hommes politiques ont également foulé le tapis rouge comme Yves Moraine, maire du 6<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> arrondissement ou Lionel Royer-Perreaut, premier magistrat du 9<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> : "C'est toujours un moment important pour les élus d'être au contact des professionnels". L'occasion de parler de l'actualité foncière et de peut-être contribuer à créer le Marseille de demain.

Elsa MARI

# Christian Pellerin

Promoteur

## « Après des pyramides, je réalise des oasis »

Le « roi de La Défense » est devenu le prince de Prainha, petit village de pêcheurs sur la côte brésilienne, où il vient d'ouvrir un hôtel. Christian Pellerin, non-lieu à l'appui, a pris la plume pour livrer sa version d'une carrière riche, pas seulement en rebondissements. Lui qui a connu les plateaux TV dans les années 80/90 fait aujourd'hui la tournée de promotion de son autobiographie. Nous l'avons rencontré à Marseille à l'occasion des « Rencontres avec un homme remarquable » organisées par le Club Immobilier Marseille-Provence. Attention, Christian Pellerin passe à l'attaqué.

Par Gaël Thomas

### Business Immo : Comment devient-on le roi de La Défense à 30 ans ?

**Christian Pellerin** : J'ai eu la chance de travailler en faisant mes études. Quand j'ai intégré l'Essec, je ne connaissais pas l'immobilier et m'intéressais davantage à la finance et à la fiscalité. Mais pour financer mes études, je me suis retrouvé à vendre des appartements le week-end comme stagiaire dans une société qui faisait de la promotion immobilière. Finalement, je suis resté dans ce métier, d'abord dans le résidentiel, puis dans le bureau, en m'appuyant sur une vision réelle de la situation économique de notre pays, et en particulier à La Défense. La Défense en 1976, c'était 700 000 m<sup>2</sup> de bureaux, dont 300 000 m<sup>2</sup> vides. Mais 400 000 m<sup>2</sup> de bureaux occupés, cela permet déjà d'asseoir un pôle tertiaire. J'avais le sentiment que l'immobilier tertiaire était alors à la veille d'une véritable mutation à la faveur du développement de l'informatique dans les entreprises. Comment, dès lors, pouvait-on imaginer que les bureaux haussmanniens, avec leurs lambris dorés et leurs cheminées dans chaque pièce, soient encore le meilleur lieu pour travailler ? La meilleure illustration a été le déménagement d'IBM, dont

les bureaux étaient alors Cité du Retiro, à deux pas de l'Elysée, pour La Défense. J'avais pris conscience de cette évolution du secteur tertiaire même si je n'avais encore jamais construit de bureaux.

### BI : Pourquoi personne ne croyait donc en La Défense à l'époque ?

**CP** : D'abord, il y avait eu des fautes de concepts dans les immeubles construits qui ont été aggravées par le choc pétrolier. On n'avait tenu aucun compte de la consommation énergétique des immeubles. En raison du poids des charges, les loyers devenaient ridicules et ne permettaient plus de dégager de rendement acceptable pour les investisseurs. Tout l'effort que nous avons déployé, en s'appuyant sur ce que j'avais vu aux Etats-Unis avec Otis et Carrier notamment, s'est concentré sur la consommation énergétique des bâtiments afin de faire chuter le poids des charges. Nous avons ainsi construit des immeubles les plus économes et fonctionnels possibles, mais aussi les plus humains, en créant des lieux de vie où des salariés cantonnés derrière un ordinateur pouvaient se retrouver.

### BI : C'est ce qu'on nous vend encore aujourd'hui au travers du bien-être au travail.

**CP** : Aujourd'hui, c'est ce mouvement qui continue. Mais à l'époque, ce qui comptait, c'était que chacun dispose de son bureau.

### BI : Avec quels partenaires avez-vous pu relancer La Défense ?

**CP** : Quand j'ai repris La Défense en mains, il n'y avait plus personne. Les banquiers, en particulier les établissements français, étaient partis. C'est d'ailleurs auprès d'eux que j'ai acheté à la casse mes premiers terrains. Mais c'est avec le concours d'une banque américaine, la Chase Manhattan Bank, que j'ai amorcé, en 1978, le premier immeuble de bureau à La Défense. Une fois la machine relancée, la Société Générale a été la première banque française à se repositionner sur le quartier d'affaires. Elle est devenue un partenaire de mon groupe, au point même que je leur construis leur siège social.



© DR

**BI :** *Quels étaient, à l'époque, vos rapports avec les hommes politiques ? Dans votre livre, vous êtes dithyrambique au sujet de Raymond Barre.*

**CP :** Bien sûr. **Raymond Barre**, en plus d'être un homme honnête, était un visionnaire sur le plan économique et financier. Quand **Valéry Giscard d'Estaing** a voulu arrêter le développement du site de La Défense, et même ériger des tours qu'il trouvait trop hautes, Raymond Barre, lui, est venu me voir. Je lui ai fait visiter un samedi matin le parvis avec **Albert Costa de Beauregard**, son conseiller chargé de l'urbanisme, **Lucien Lanier**, préfet de la région Ile-de-France et **Pierre Pommellet**, le directeur de l'Équipement. Ces hommes ont dit : « on croit en Pellerin ». Comme j'étais le seul à croire dans La Défense, j'y ai été longtemps le seul constructeur. Jusqu'à l'arrivée de **Pasqua**...

**BI :** *C'est quand vous vous intéressez au Cnit que tout bascule ?*

**CP :** Évidemment. Quand je relance le Cnit et que j'en prends la présidence, je reçois toutes les personnalités du monde politique. À l'époque où je monte le projet de reprise du Cnit, avec le concours de **Gérard Pélisson** alors patron du groupe Accor, je fais face à un projet concurrent des **Balkany** qui voulaient en faire une salle de sport !

**BI :** *Mais, le début de la fin pour vous, c'est l'affaire de la tour BP ?*

**CP :** C'est le début des emmerdes. Quand vous obtenez un non-lieu 5 ans après le déclenchement de l'affaire en 1990, au début de la grande crise immobilière, vous ne trouvez plus de partenaires financiers pour vous suivre dans vos projets. Avec l'affaire du raid manqué sur la Société Générale, cela a tué mes activités. J'ai pu rebondir en développant quelque 300 000 m<sup>2</sup> de bureaux dans la Zac Danton, derrière la Grande Arche de La Défense, et j'ai fini le développement du quartier Valmy avec le soutien de **Guy Dejouany** alors président de la Générale des Eaux. J'ai pu repartir jusqu'à la deuxième attaque : mon divorce.

*« Depuis le début, la justice a été manipulée. J'ai eu face à moi pas moins de 5 juges d'instruction. Au bout de 10 ans, j'ai obtenu un non-lieu sur l'ensemble des affaires me concernant »*

**BI :** *Revenons à l'affaire de la tour BP. Avez-vous le sentiment d'avoir été pigeonné dans cette histoire ?*

**CP :** On a cherché à me piéger. Je n'étais absolument pas au courant de la transaction qui a déclenché cette affaire. Féau nous a apporté un dossier pour la restructuration de la tour BP. Nous avons payé une commission à Féau qui l'a reversée à un escroc, homme-lige d'un parti politique. Dans cette affaire, on a cherché à m'éliminer de La Défense où j'étais devenu trop présent à la présidence du Cnit, et surtout parce que je ne rentrais pas dans le circuit du financement occulte d'un parti politique de l'époque. Pourquoi aurais-je été donner de l'argent alors que j'avais sauvé La Défense et que personne ne voulait y aller ?

**BI :** *La deuxième couche, c'est votre divorce...*

**CP :** Absolument. Mais on y retrouve la même bande. Dans l'affaire de ma villa sur le cap d'Antibes, on retrouve **Arcadi Gaydamak**, un proche de Pasqua, et **Claude Muller**, promoteur local dont j'ai épousé la fille. Tous les éléments de cette affaire, où j'ai été condamné faute de pouvoir me défendre, sont sortis dans le livre de la journaliste **Hélène Constanty** – Razzia sur la Riviera.

**BI :** *Vous en voulez à la justice au point d'assigner l'Etat pour « fonctionnement défectueux du service public de la justice ».*

**CP :** Depuis le début, la justice a été manipulée. J'ai eu face à moi pas moins de 5 juges d'instruction. Au bout de 10 ans, j'ai obtenu un non-lieu sur l'ensemble des affaires me concernant. Je pourrais m'en estimer heu-

reux, mais je suis quelqu'un de têtu et c'est pour cela que j'ai assigné l'Etat. Ça n'est pas tant une question d'argent qu'une question de principe.

**BI :** *Vous vous sentez un peu comme le Bernard Tapie de l'immobilier ?*

**CP :** Pas du tout. Moi, j'ai créé. Je n'ai pas vécu sur des sociétés rachetées et revendues en faisant les poubelles des tribunaux de commerce.

**BI :** *Quel regard portez-vous le quartier de La Défense, et en particulier sur l'établissement public d'aménagement ?*

**CP :** Quand on crée *ex-nihilo* un site et que l'on y développe au fur et à mesure des immeubles, il faut se poser la question, dès le départ, de savoir comment pousser les frontières. Or, quelle a été la logique de l'Épad et du plan de renouveau proposé par Sarkozy ? Concentrer la production d'immeubles sur la dalle de La Défense, avec pour conséquence d'en faire un perpétuel chantier et de renchérir le coût du foncier et des infrastructures. Non seulement, vous perturbez la vie des entreprises qui sont implantées depuis des dizaines d'années sur le site, mais en plus cela coûte une fortune pour les investisseurs. C'est un procédé lâche, d'autant que vous laissez en jachère de nombreux terrains à proximité. Je pense que le plan de renouveau de La Défense n'a pas été un vrai parti pris d'aménagement et s'apparente davantage à de la poudre aux yeux.

**BI :** *La Défense est le symbole des tours. On en revient du « tout-tours » ?*

**CP :** La tour est une réponse d'urbanisme quand on n'a pas de terrain. La tour est aussi un vecteur d'image

pour la ville. La tour dessinée par Zaha Hadid pour le compte du groupe CMA-CGM et de Jacques Saadé est une image formidable pour Marseille. La tour est aussi une réponse pour des grandes entreprises car elle reste le chemin le plus court pour communiquer entre les salariés. Les immeubles bas – les fameux campus – ne sont pas conçus pour accueillir 1 000 à 1 500 collaborateurs, sauf à construire une sorte de Pentagone et se chauffer de rollers. En revanche, quand vous ne remplissez pas toutes ces conditions, la tour est une mauvaise réponse car elle n'est pas flexible pour loger des entreprises sur des petites surfaces, de 250 à 800 m<sup>2</sup>.

**BI :** *Et la tour Triangle à Paris ?*

**CP :** C'est un autre problème. Paris accueille des tours, notamment dans la perspective de La Défense. La question est de savoir si on a envie de refaire la bêtise de la tour Maine-Montparnasse ? La maire de Paris argue que la capitale est en retard par rapport à Londres, qui a construit une dizaine de tours ces dernières années. Mais l'urbanisme de Londres n'a rien à voir avec celui de Paris. Ce qui fait notre réputation dans le monde, ce sont les perspectives créées par l'aménagement du baron Haussmann. Nous sommes dans un urbanisme de perspectives et non de skyline. Construire la tour Triangle pile dans la perspective du Trocadéro est à mon sens une hérésie. Il faut continuer à produire les tours, une réponse internationale aux besoins des entreprises, mais choisir les bons endroits. C'est pourquoi il faut se doter d'un véritable plan d'urbanisme à l'échelle du Grand Paris pour déterminer les lieux où il est possible et judicieux d'y développer des immeubles de grande hauteur. En revanche, il faut sacrifier les perspectives de Paris et ne pas s'amuser à refaire une tour Maine-Montparnasse.

**BI :** *Pourquoi vous êtes-vous intéressé aux Docks de Marseille ?*

**CP :** Les Docks à Marseille appartenaient à la société EMGP, propriétaire également de terrains à La Villette et à Aubervilliers, que Jean-Claude Aaron a racheté avec mon concours. Il m'a proposé d'être partenaire à ses côtés, mais j'ai préféré prendre l'un des trois lots. A sa grande surprise, j'ai choisi les Docks de Marseille, qui représentaient pour moi le moteur du redéploiement urbanistique et économique de Marseille. Et cela s'est confirmé.

**BI :** *Et aujourd'hui, que devient Christian Pellerin ? Vous ne pouvez pas vous empêcher de construire ?*

**CP :** Effectivement, je viens d'ouvrir un hôtel de 24 chambres au Brésil, dans le village de Prainha, où je passe 6 mois de l'année. Quand j'étais sur la plage au Brésil, j'ai regardé la dune et me suis dit que j'allais acheter les terrains autour de ma maison pour ne pas être importuné. Et, un jour, j'ai retourné mon transat et me suis dit qu'il ne serait pas stupide de construire quelque chose. Après les grandes pyramides, je suis fier de réaliser aujourd'hui des oasis. ☐

## La Défense passe à l'attaque – Itinéraire d'un bâtisseur – Editions Calmann-Lévy

Christian Pellerin revient sur son incroyable carrière qui l'a propulsé au sommet de La Défense et raconte aussi sa vertigineuse descente aux enfers. Un livre coup de poing, écrit à la première personne, qui peint les arcanes de la V<sup>e</sup> république où politique et business cohabitent tant bien que mal. Christian Pellerin égratigne un certain nombre de personnalités, y compris dans l'immobilier, s'époumone contre la justice et la presse et flingue pas mal d'institutions à commencer par l'établissement en charge d'aménager La Défense. S'il se donne le beau rôle, le promoteur n'oublie pas de distiller quelques conseils en termes d'aménagement du territoire et de développement immobilier. Des conseils toujours utiles aujourd'hui. ☐



# REVUE de PRESSE

## Marseille et ses environs



Photos : Laurent Carte