

Marseille, le 20 janvier 2016

Objet : 27^{ème} Edition de la Revue de Presse de Marseille.

Madame, Monsieur,

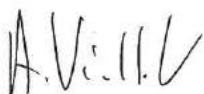
C'est avec grand plaisir que je vous invite à découvrir l'actualité du 2^{ème} semestre 2015 de Marseille et sa région au travers de la 27^{ème} édition de sa Revue de Presse.

Je pourrais citer la Métropole, ou plutôt la guérilla administrative menée par quelques élus qui refusent d'aller dans le sens de l'Histoire, mais je préfère évoquer un évènement qui se déroulera en juin prochain, celui de l'EURO 2016 de football et ainsi revoir ensemble le chemin parcouru depuis la Coupe du Monde de Football de 1998. Ces quelques matchs qui s'étaient déroulés à Marseille ont changé le regard des marseillais sur leur ville. Cela a été également une véritable découverte pour les dizaines de milliers de supporters qui se sont déplacés et les centaines de millions de téléspectateurs qui ont visionné des reportages sur la cité. Depuis, les projets de l'époque sont devenus des réalités : Euromed 1 et 2, le 1^{er} port français des croisiéristes (1.500.000 par an), la Capitale Européenne de la Culture, Le Mucem et le Boulevard du Littoral, l'aéroport MP2, le tramway, le Parc National des Calanques, la Friche de la Belle de Mai, les trois hôtels 5*, le réaménagement du Vieux Port et le nouveau quartier du Stade Vélodrome....

Les supporters étrangers qui reviendront 18 ans après à Marseille ne reconnaîtront pas la ville et prendront la mesure des mutations abouties ou en cours.

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

Antoine Viallet
➤ Acteur en Immobilier d'Entreprise

REVUE DE PRESSE Marseille et ses environs



Photos : Laurent Carte

ÉDITION N°27
2° SEMESTRE 2015

SOMMAIRE

- 1 LA MÉTROPOLE
- 2 LES PROJETS IMMOBILIERS
- 3 EUROMÉDITERRANÉE
- 4 LES TRANSPORTS
- 5 LE COMMERCE
- 6 LE LOGEMENT
- 7 LE PORT
- 8 LA MER
- 9 L'ÉCONOMIE
- 10 LE TOURISME
- 11 LE CINÉMA
- 12 LA CULTURE
- 13 LES INTERVIEWS
- 14 DOSSIER COURRIER INTERNATIONAL

① LA MÉTROPOLE

① Métropole Aix-Marseille-Provence – Place aux projets !

La Provence – 17.12.2015

② La Métropole dans ses formes

La Provence – 18.12.2015

③ Métropole : le coup de massue

La Provence – 19.12.2015

Un projet métropole :
Pourquoi ? Comment ?
page II

Mobilité, Ville-nature,
cohésion sociale, économie.
pages III-V

La Consultation
urbaine et territoriale.
pages VI-VII

Métropole Aix-Marseille-Provence

Place aux projets !

Le territoire métropolitain,
carte originale du collectif
DAMI, architectes, urbanistes.

Le 1^{er} janvier prochain, la Métropole naît officiellement.
Une nouvelle institution à l'échelle du territoire, c'était indispensable.
Avec des idées de projet, c'est encore mieux.

Marylise Lebranchu, ministre de la Décentralisation
et de la Fonction publique

« Des changements profonds dans la vie quotidienne »

Vous avez personnellement veillé, depuis le premier jour, à l'émergence d'une métropole et d'un projet Aix-Marseille-Provence. En quoi ce territoire est-il stratégique ?

Aix-Marseille-Provence va devenir la grande métropole euro-méditerranéenne dont la France a besoin. J'ai porté ce projet à travers deux lois, MAPTAM en 2014 et NOTRe en 2015, mais aussi à travers les vingtaine de déplacements que j'ai effectués au sein de ce territoire. J'y ai rencontré une société civile très engagée qui attendait des réponses institutionnelles pour permettre l'accélération du développement économique et attirer les ressources. Enfin, je veux rappeler que ce projet de métropole est avant tout une réponse aux questions cruciales des transports et du logement, qui sont des préoccupations quotidiennes des citoyens vivant sur ce territoire.

Que retiendrez-vous des trois années qui ont précédé la création de l'institution ?

Cette métropole sera créée dans quelques jours grâce à la volonté

forte des deux premiers ministres Jean-Marc Ayrault et Manuel Valls, convaincus tous les deux de l'urgence à agir sur ce territoire. J'ai été frappée dès mon premier déplacement par les déséquilibres et les disparités de richesses (1 à 5 selon les territoires) et par le potentiel d'un regroupement en une seule structure. L'OCDE, à qui j'avais demandé une étude précise, a permis de démontrer qu'une meilleure gouvernance de cette métropole permettrait un gain de 0,5 point de PIB par an pour le pays.

Nous inventons ici un nouveau modèle institutionnel, pour les citoyens d'abord, mais aussi pour les acteurs économiques, car la nouvelle métropole permettra de dynamiser l'activité et donc l'emploi. Par un dialogue permanent avec les parlementaires locaux, dont Patrick Mennucci, et par une collaboration fructueuse avec le maire de Marseille, Jean-Claude Gaudin, nous construisons ici un projet ambitieux pour et avec les habitants. D'autres élus ont multiplié les entraves politiques et juridiques, mais les populations l'oublieront vite.

Après le temps législatif, bientôt celui de l'action locale. Qu'attendez-vous en priorité de la métropole ?

Des changements profonds dans la vie quotidienne des habitants. J'attends donc que les élus se servent des réponses institutionnelles que nous avons apportées pour les transformer en réponses concrètes. C'est-à-dire proposer une offre de transport cohérente, mettre en place une politique du logement efficace et accélérer le développement économique de ce territoire.

Une grande responsabilité leur incombe désormais. À cet égard, je cite l'avis rendu par le Conseil d'État le 27 novembre 2015 qui a confirmé que la création de la métropole avait bien pour objectif l'intérêt général : « le législateur a entendu doter ce territoire, qui constitue la deuxième métropole française en termes démographiques, d'une structure intercommunale unique en vue de favoriser son dynamisme économique, d'organiser la solidarité en son sein et d'accroître l'efficacité de l'action publique à son échelle ».

Jean-Claude Gaudin, sénateur-maire de Marseille,
président de la métropole d'Aix-Marseille-Provence

« Démontrer que nous avons eu raison »

Quelles seront vos priorités dans la naissance de l'institution ?

En tant que président d'une institution qui regroupe 92 communes et 1,8 million d'habitants, mon premier devoir est de rassembler. Avec l'ensemble des maires, garants de la proximité, les acteurs économiques et les 7.500 agents de cette nouvelle collectivité, nous allons démontrer à nos concitoyens que nous avons eu raison de créer la Métropole. Nous allons enfin pouvoir mettre en place des solutions pour améliorer les déplacements, créer de la richesse et développer l'emploi, pour valoriser nos atouts et préserver les paysages que le monde nous envie.

La Mission interministérielle voulue par l'État a animé des groupes de travail et de réflexion qui ont rassemblé 1 200 acteurs de la société civile qui formulent aujourd'hui une contribution. Que pensez-vous de la démarche ?
Je suis heureux que les acteurs socio-économiques se soient impliqués et je souhaite qu'ils continuent à le faire. Ils font preuve d'in-

novation et défrichent pour nous des filières d'avenir. À partir du travail réalisé, il appartiendra aux élus de hiérarchiser les priorités et de construire ensemble un véritable projet politique pour les 20 années à venir.

Quelle est la place de Marseille dans la future Métropole ? Que lui apportera-t-elle et réciproquement ?

Marseille représente 852 000 habitants au sein de la Métropole qui en compte 1,8 million. Elle est l'un des moteurs de ce territoire multipolaire. La question n'est pas de savoir ce que la Métropole apportera à telle ou telle commune. Il nous faut dépasser cette vision et chercher les synergies pour que de Rousset à Port St-Louis du Rhône, de Sénas à La Ciotat, nos liens s'intensifient, nos atouts se combinent et que notre territoire puisse enfin parler d'une voix forte à la recherche d'un développement harmonieux.

Marseille, qui a mis un terme à son déclin et a retrouvé toute son attractivité, jouera pleinement son rôle pour aboutir à ce résultat.

UN PROJET MÉTROPOLITAIN: POURQUOI? COMMENT?

Depuis 24 mois, une démarche commune associe État, acteurs et élus locaux pour « préfigurer » un projet métropolitain.

La Métropole Aix-Marseille-Provence, présidée par Jean-Claude Gaudin, va fusionner les six groupements intercommunaux qui la précédaient en un seul. Elle disposera donc d'instances de décision — le conseil de Métropole et les six conseils de territoire — de compétences, de ressources financières, de personnels issus des différentes intercommunalités appelées à disparaître. Son territoire est immense, trois fois plus vaste que le Grand Paris. Avec des atouts méconnus et des difficultés, elles, bien connues.

Que faire pour tirer parti des premiers et résoudre les seconds ? Avoir une réflexion globale à l'échelle du territoire métropolitain, tel qu'il est déjà vécu par les citoyens, pour

en tirer des hypothèses de développement et d'aménagement. Un projet en un mot. Ce travail, des chefs d'entreprise, universitaires, acteurs sociaux, culturels, de la santé, syndicalistes, élus, fonctionnaires locaux, experts internationaux... l'ont mené depuis plus de 24 mois. L'État, représenté par Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence, leur avait proposé de travailler ensemble à l'invention de la future métropole. Aujourd'hui, ces pistes de travail sont présentées aux élus métropolitains qui seuls décideront de leur mise en œuvre éventuelle.

PROJET GLOBAL ET LOCAL

Pendant des décennies, les grands projets de la région marseillaise

ont été décidés... à Paris. Mais, avec la décentralisation, les temps ont changé. En même temps que la loi donnait naissance aux Métropoles, et à celle d'Aix-Marseille-Provence en particulier, l'État imaginait donner un coup de pouce à un projet qui serait pensé au niveau local, avec les élus et les acteurs économiques, sociaux, culturels.

Pour cela, il crée, fin 2012, la Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence. Une petite équipe dont le but n'était évidemment pas de produire un projet à la place de la société et des collectivités locales, mais de les aider à le faire. Jusque là, les habitudes, les rivalités parfois, ne favorisaient pas une réflexion commune. Et pourtant,

elle était devenue indispensable tant les problèmes de la métropole sont grands — difficultés de circulation, chômage, atteintes à l'environnement — et que ses atouts — ressources naturelles, jeunesse, innovation — sont insuffisamment valorisés.

UNE MÉTHODE PRAGMATIQUE

Pour coproduire ces réflexions, plus de 1 200 participants, issus d'univers professionnels différents et originaires de tout le territoire, se sont impliqués dans la démarche. Réunis à plusieurs reprises, entre 2013 et 2015, dans des groupes de travail, les « chantiers », ils ont adopté des principes simples. Le premier était de se concentrer sur quatre questions

décisives : la mobilité, l'économie et l'internationalisation, le rapport ville-nature, la cohésion sociale et territoriale. Le deuxième était de s'imposer une connaissance approfondie du territoire avant de passer à la stratégie et aux projets. Et à travers ceux-ci, rechercher les plus-values possibles de la métropole avec une question permanente : comment faire plus, mieux ou autrement, grâce à la Métropole ? Le but n'était alors pas d'aboutir à un projet « clé en main » mais à des hypothèses multiples pour que les élus métropolitains se les approprient librement. Enfin, troisième principe, ces hypothèses n'avaient de sens qu'accompagnées de propositions précisant les moyens et les cadres de concrétisation du projet.

Stéphane Bouillon, préfet de région Provence-Alpes-Côte d'Azur, préfet des Bouches-du-Rhône

« L'État doit aider et accompagner les collectivités »



pétitions européennes entre métropoles. Les six conseils de territoire qui ont été créés parallèlement permettront, eux, de concrétiser les préoccupations de chacun à l'échelle de la proximité et dans le respect des identités locales au côté des communes.

Pourquoi l'État s'est-il engagé dans une démarche inédite de coproduction locale du projet ?

Pendant plusieurs décennies, l'État a contribué fortement à la structuration, notamment économique, du territoire métropolitain avec, par exemple, l'aménagement du port industriel de Fos, l'implantation du CEA Cadarache ou, plus récemment, de STMicroelectronics à Rousset. Désormais, c'est aux collectivités locales à prendre en main leur destin, à construire leur avenir, en toute responsabilité devant la population : c'est cela, la démocratie locale. À leurs côtés, l'État doit les accompagner et les aider à inscrire leurs projets dans la perspective nationale et européenne. Cette volonté s'est traduite dans la création de la Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence, placée sous la direction du préfet Laurent Théry, installée au cœur du territoire. Sa vocation a été d'initier et d'animer la préfiguration d'un projet dont les élus de la Métropole pourraient se servir dès

leur entrée en fonction pour préparer leurs décisions, pour préparer le développement de leur territoire. Cette démarche originale a fédéré plus d'un millier d'acteurs locaux de tous domaines d'activités et les représentants de certaines collectivités. Chacun s'accorde, je crois, à reconnaître la qualité de ce travail collectif au service de la métropole.

Quels prolongements cette préfiguration du projet métropolitain aura-t-elle en 2016 ?

Ce sont les élus de la Métropole qui s'en saisiront, s'ils le souhaitent. Des pistes ont été énoncées, elles demeurent à approfondir et à valider, c'est de leur responsabilité. Les acteurs de la société civile, ceux en particulier qui se sont investis dans le processus, inventeront leurs propres modes de concrétisation de cette réflexion commune à travers leurs nouveaux projets ou l'évolution de ceux déjà engagés. L'État demeurera enfin aux côtés des uns et des autres et c'est pourquoi il a approuvé l'idée du lancement « d'un comité des projets métropolitains », réunissant sous l'égide du président de la Métropole les principales collectivités locales, les grands acteurs économiques et sociaux publics et privés, pour dégager et soutenir les projets d'investissement et de développements de niveau métropolitain.

Jacques Pfister, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence

« Maintenant construire le projet »

Participant de la première heure à la démarche de coproduction du projet, qu'en retenir-vous aujourd'hui ?

La CCIMP est engagée en faveur de la construction métropolitaine depuis dix ans maintenant. Il nous semblait déjà nécessaire, au lancement du Club Top 20 en 2007, de s'impliquer dans une démarche collective donnant à Aix Marseille Provence une ambition métropolitaine partagée. Aujourd'hui, la Métropole devient réalité. Plus que jamais, elle nous incite à jouer

nement, de ses entreprises et de l'emploi. Le travail de grande qualité co-produit par les équipes de la Mission Interministérielle autour du préfet Théry, avec les acteurs du territoire, a vocation à proposer les axes d'un projet métropolitain. Il nous appartient désormais de le partager et de le construire aux côtés de la Métropole, sous l'impulsion de son président et ses élus. Aix Marseille Provence est une chance. Le monde économique est prêt à s'engager pour faire réussir la Métropole.



Laurent Théry, préfet délégué en charge du projet métropolitain Aix-Marseille-Provence, Mission interministérielle

« Des propositions faites aux élus »

Vous avez travaillé pendant trois années à esquisser un projet pour la métropole. À quoi ressemble-t-il ?

D'abord, les éléments du projet, nous ne les avons pas élaborés seuls mais avec de très nombreux acteurs locaux et représentants des collectivités. C'est le fruit d'un travail collectif, une coproduction.

Ensuite, nous avons d'emblée décidé de ne pas être exhaustifs, mais de nous concentrer sur des réponses à de grandes questions qui se posent actuellement sur le territoire : les déplacements, trop difficiles pour tous et qui sont un véritable obstacle à l'emploi ; les inégalités sociales et territoriales qui se creusent encore ; le rapport entre la ville et la nature, un atout majeur de notre qualité de vie qu'il nous faut savoir préserver et qualifier ; l'ouverture internationale, indispensable à notre développement économique aussi bien vers la Méditerranée que vers l'Europe du Nord... Enfin, c'est une somme de propositions stratégiques, d'intentions et de projets de différente taille qui se combinent pour rendre la métropole plus attractive et plus agréable à vivre.

Quelles sont les propositions que vous retiendriez pour mettre en avant l'intérêt de la métropole ?

On pourrait en citer un grand nombre. Deux exemples concrets : des hypothèses de réseaux métropolitains de transport en commun pour sortir du tout-automobile, avec des propositions à court terme comme des voies d'auto-route réservées aux autobus pour garantir leur vitesse et leur régularité, des plateformes d'échanges entre différents modes de déplacement, pour faciliter l'usage des transports collectifs, liés à une information voyageurs et une billetterie unique. Sans la métropole, il n'y aura jamais de réseau global et cohérent permettant de se déplacer efficacement.

Le port et l'activité logistique représentent un potentiel de créa-



tion d'emplois que l'on peut évaluer à 10 000 en 15 ans à condition de les considérer à l'échelle métropolitaine. En valorisant toute la diversité des activités de la filière : du trafic portuaire à la réparation navale, de l'aménagement de l'espace pour de nouvelles industries au développement de la filière de la croisière, de la qualité urbaine de la façade méditerranéenne jusqu'aux aménagements d'infrastructures et plateformes logistiques. Il y a là un véritable enjeu d'une ville-monde.

Vous avez organisé une Consultation urbaine et territoriale où des urbanistes ont proposé leur vision future du territoire métropolitain. Quel est son intérêt ?

Pour que cette métropole existe, il faut qu'elle soit fondée sur une vision, appropriable par tous, portée par les élus. Notre appel à trois équipes d'expérience internationale a comme objectif de contribuer à construire cette vision, figurer des représentations de ce grand territoire, établir des propositions dont les élus pourront se saisir, en tout ou partie, et qui permettront d'offrir plus de visibilité à l'ambition métropolitaine et plus de facilité de vie aux habitants. Il faut donner envie de s'y projeter.

La voiture est reine dans la métropole. Santé, environnement, économie, les conséquences sont, hélas, dramatiques.

Qu'on vive à Martigues, Salon, Aix, Marseille ou Ventabren y a-t-il un jour où on ne prend pas sa voiture ? Parce que pour aller au travail ou à l'université, conduire les enfants à l'école, postuler à une embauche, suivre une formation, consulter à l'hôpital, faire ses courses en centre commercial... il n'y a pas d'autre solution. Résultat, la voiture est partout. 96% des déplacements de plus de 7km sont automobiles et la région d'Aix-Marseille est la 5^e la plus congestionnée d'Europe sur ce plan-là ! Alors, c'est vrai, la majorité des métropolitains a pris l'habitude et n'a pas d'autre choix. Faut-il pour autant admettre la fatalité ? Non,

répondent les experts qui avancent deux chiffres édifiants : au bout de 35 ans, un automobiliste a passé six mois de sa vie dans les bouchons ; la pollution liée au trafic routier diminue l'espérance de vie de six mois encore, automobiliste ou pas ! Soit pour certains, un an de vie gâché.

Cette situation s'explique facilement. Alors que les transports collectifs urbains, bus, tram, métro, fonctionnent correctement, les liaisons entre les villes ou les pôles d'activités d'économiques sont rares ou inadaptées. Pas moins de huit Autorités organisatrices de transports (AOT) se côtoient dans

ce bassin de vie. Chacune pense évidemment les transports en commun à son échelle, sans coordination et véritable prise en compte de l'évolution des besoins autres que de proximité. Les investissements des collectivités, malgré certains efforts, sont également insuffisants. Le Grand Lyon, par exemple, consacre aux transports en commun un budget par habitant 50% supérieur à celui des collectivités d'Aix-Marseille-Provence, dont le territoire est pourtant six fois plus étendu et plus « éclaté » avec d'innombrables lieux d'attraction : villes, villages, zones d'activités économiques ou commerciales...



DOUBLER LES TRANSPORTS EN COMMUN EN 15 ANS

La première vraie révolution métropolitaine sera celle des transports en commun. Elle est vitale. Elle est possible.

Tous ceux qui ont réfléchi aux solutions qui peuvent être apportées au problème chronique des déplacements au sein du territoire métropolitain sont unanimes. Seul un développement massif des transports en commun permettra de sortir d'une situation qui ne cesse de s'aggraver. Les déplacements individuels d'échelle métropolitaine ont encore augmenté de moitié en quinze ans. Concrètement, cela veut dire créer de nouvelles liaisons rapides, par train ou car, entre les différents lieux-clés du territoire et jouer à fond la carte de « l'inter-modalité », c'est-à-dire faciliter le passage d'un mode de déplacement à un autre : stationner sa voiture sur un parking pour prendre un train

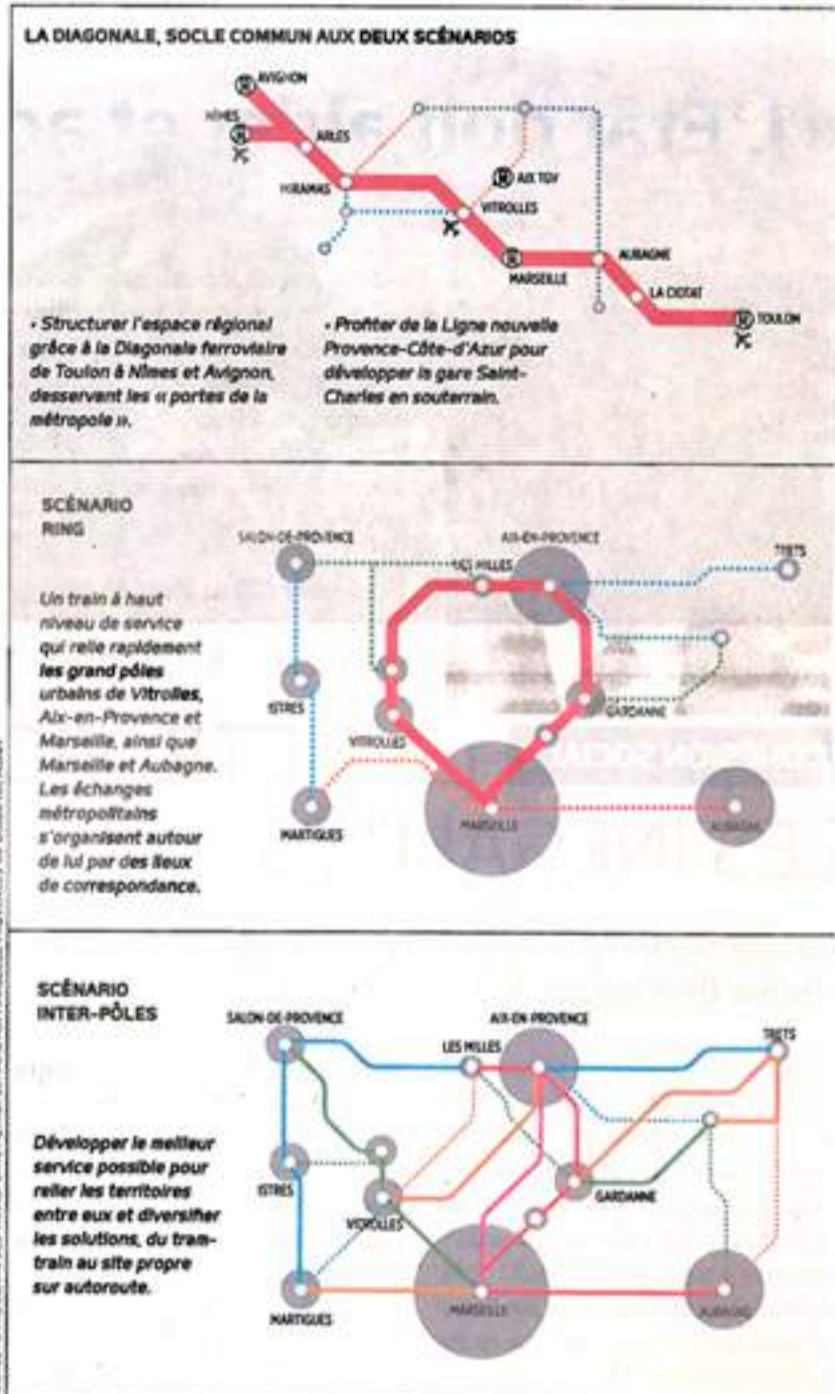
inter-cités, descendre à une gare et, là, prendre une voiture électrique ou un vélo pour le dernier kilomètre.

Pour que l'offre de transports en commun modernisée — avec plus de confort, de fréquence, d'information — soit une alternative crédible, il ne faut pas faire les choses à moitié. Il faudrait doubler les transports en commun d'ici 2030. Bien sûr la période économique n'est pas favorable à des infrastructures pharaoniques, mais une stratégie raisonnable est possible. L'investissement, 7 milliards d'euros sur 15 ans, paraît colossal. Mais en fait, il représente seulement 1,4 % du PIB du territoire métropolitain et serait partiellement compensé par

l'augmentation des recettes. Sans compter surtout ses effets positifs sur l'activité des entreprises, l'emploi, le bien-être de chacun.

« RING » OU « INTER-PÔLES », DEUX SCÉNARIOS POUR SE DÉPLACER MIEUX

Au terme de 24 mois d'études, un grand nombre de spécialistes de la mobilité se sont entendus autour de deux hypothèses d'organisation des transports en commun à l'échelle de la métropole. Ces deux scénarios « Ring » et « Inter-pôles », ou leur combinaison, pourraient être débattus dès 2016 par les élus de la Métropole. Certaines décisions d'investissement concernent le long terme mais doivent être prises au plus tôt.



VOIE DÉDIÉE AUX BUS, UNE SOLUTION SIMPLE, RAPIDE ET PAS CHÈRE.

Créer de nouvelles voies ferrées représente un investissement lourd et à long terme. Parallèlement, et sans attendre, on peut agir en faveur des transports collectifs. Une expérience a déjà été menée sur l'autoroute A7 par les services de l'État : réserver une voie aux autobus pour optimiser leur vitesse de circulation et leur régularité. Un exemple très convaincant à pérenniser et à reproduire sur d'autres axes.



Jean-Marc Chapus, président de la confédération des CIQ* L'urgence des transports

La Métropole peut-elle aider à résorber les inégalités sociales, notamment face à la mobilité ?

Le regroupement des compétences stratégiques — transport, développement économique, aménagement urbain — au sein de la Métropole permettra des décisions et des politiques sur l'ensemble du territoire. Leur réussite est conditionnée par deux impératifs : construire un Schéma de Cohérence Territoriale Métropolitain et faire des choix stratégiques pour améliorer l'offre des transports. Pour réduire les inégalités, le SCoT Métropolitain, doit fixer des projets ambitieux : créer des logements pour tous ; contribuer à la création d'emploi ; définir une politique foncière pour réduire les déséquilibres entre localisation

des emplois et des logements. Tous ces projets sont sous-tendus par l'amélioration des déplacements. Les objectifs à atteindre sont d'exploiter pleinement les réseaux existants, pousser la multi-modalité et l'interconnexion du réseau, c'est-à-dire favoriser autant la diversité des modes de déplacement que leur décloisonnement. Réarticuler la conception des transports et le développement du territoire permet de promouvoir la compacité urbaine. À court terme, deux mesures urgentes peuvent être prises. D'abord, une information accessible sur tous les moyens de transport du territoire. Ensuite, un système de tarification revu, simplifié, et unifié.

* Comités d'intérêt de quartier



900 HECTARES AGRICOLES DÉVORÉS PAR LA VILLE CHAQUE ANNÉE !

Urbanisation, incendies, inondations menacent le patrimoine naturel. Et pourtant c'est la première richesse métropolitaine.

Le rapport entre villes, villages et nature est, au sein de la métropole, ambigu. Nous partageons l'amour des calanques, de la Sainte-Victoire ou de la Sainte-Baume... Ces « monuments de nature » sont notre patrimoine commun, notre identité, le paysage de notre métropole. Ils sont aujourd'hui préservés. Mais notre environnement, c'est aussi cette agriculture méditerranéenne millénaire, vignes, oliviers, arbres fruitiers, maraîchage qui se défendent bien que mal entre lotissements résidentiels, zones d'activités économiques et centres commerciaux... Mais pour combien de

temps ? Face à la poussée irrésistible de la ville, chaque année 900 ha de terres agricoles sont absorbés ! À ce rythme, il n'y en aura plus dans 67 ans. Et le pire, c'est que cela ne permet même pas de répondre aux besoins d'habitat des populations. La raison en est simple : au lieu de concentrer les activités humaines dans un espace maîtrisé, en acceptant plus de densité des constructions, celles-ci se dispersent à l'infini comme si l'espace et la nature étaient inépuisables. À l'échelle de la métropole, l'urbanisation incontrôlée avec, parfois, les risques associés d'inondation ou d'incendie, est une menace pour notre environnement

de vie. Et pas que pour une question d'agrément. La nature représente pour Aix-Marseille-Provence une ressource extraordinairement généreuse : l'eau venue des Alpes par la Durance, le vent, le soleil avec un ensoleillement supérieur de 60% à la moyenne nationale, la mer avec 180 km de littoral, constituent un réservoir d'énergies renouvelables très peu exploité — seulement 7% de l'énergie consommée est produite localement. La richesse potentielle ne se limite pas à cette abondance. Elle se traduit aussi en emplois. Dès à présent, les filières alimentaires et de la gestion de l'eau en comptent autant que l'aéronautique.

François Bland, directeur du Parc national des Calanques

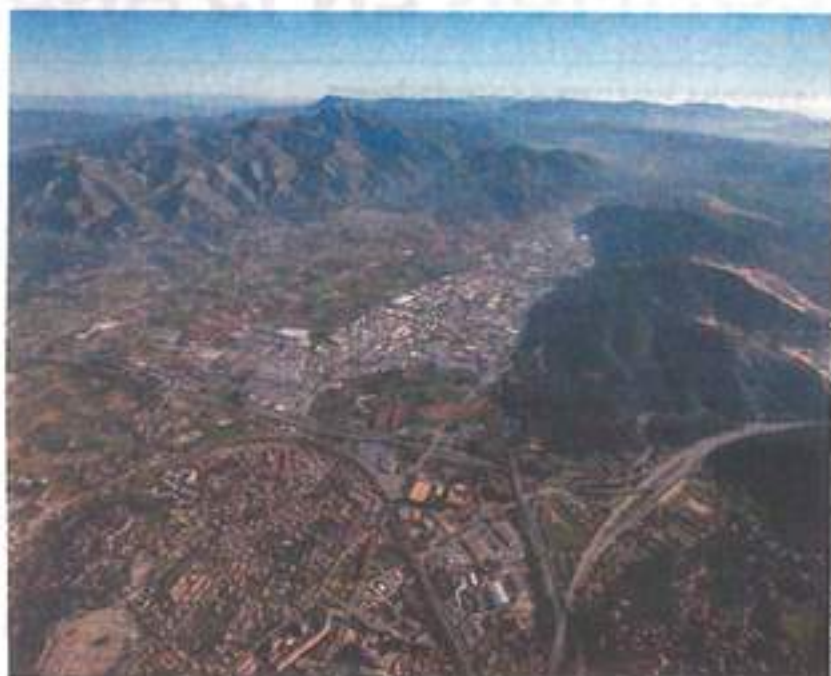
Préserver et urbaniser

Est-il possible de concilier ville et nature dans la métropole ?

Aix-Marseille-Provence est la seule métropole en Europe qui comporte, en son sein, un Parc national. Territoire naturel, paysager et culturel exceptionnel, le Parc contribue fortement à l'attractivité et au rayonnement de la métropole.

Il est en même temps un levier fort pour mobiliser acteurs du territoire et citoyens dans la perspective de la transition écologique. Le

plan de paysage du Parc a été pensé dans un refus ferme d'opposition entre urbanisation et protection de l'environnement. Construit en concertation très étroite avec les citoyens, le plan encourage donc à concilier respect du paysage et espaces urbains proches, en cohérence avec les documents de planification existants, et à venir. Le Parc est donc une sorte d'accélérateur de la possible et nécessaire conciliation ville/nature sur le territoire métropolitain.



VILLE/NATURE : FAIRE LA PAIX

Espace naturel et ressources : des atouts à combiner.

Le projet de la métropole propose de concilier les nécessités de notre société urbaine et la préservation de la nature : les espaces et les paysages, mais aussi les ressources. Entre l'une et l'autre, un nouveau rapport est à inventer. La ville doit se faire plus compacte, c'est sûr, il est urgent de « changer de logiciel ». Elle peut aussi, avec une consommation d'espace très mesurée, jouer avec les reliefs, les flancs des collines, les panoramas, pour inventer des formes différentes d'urbanisation extrêmement intégrées à

la nature. Des urbanistes proposent aujourd'hui des projets d'habitat qui en font la preuve. Dans le même temps, les grands espaces naturels qui nous entourent doivent à la fois être préservés sans compromis et pensés comme les respirations à l'échelle de tout le territoire : des parcs métropolitains aux abords aménagés pour se détendre, marcher, jouer, pique-niquer... Dans cette réflexion globale, les ressources naturelles sont déterminantes. Leur valorisation demeure largement à entreprendre. L'im-

portant est de ne pas les aborder sur un simple plan économique et utilitaire parce qu'elles sont supposées gratuites. Elles nous apportent autant qu'elles nous rapportent. L'agriculture, par exemple, pourrait fournir davantage de produits pour la consommation locale, proposer une alimentation plus saine dans les écoles et les entreprises, générer des emplois d'insertion sociale, protéger la biodiversité, faire vivre un terroir et le tourisme... et nous assurer une meilleure qualité de vie, même avec 2°C de plus.

COHÉSION SOCIALE

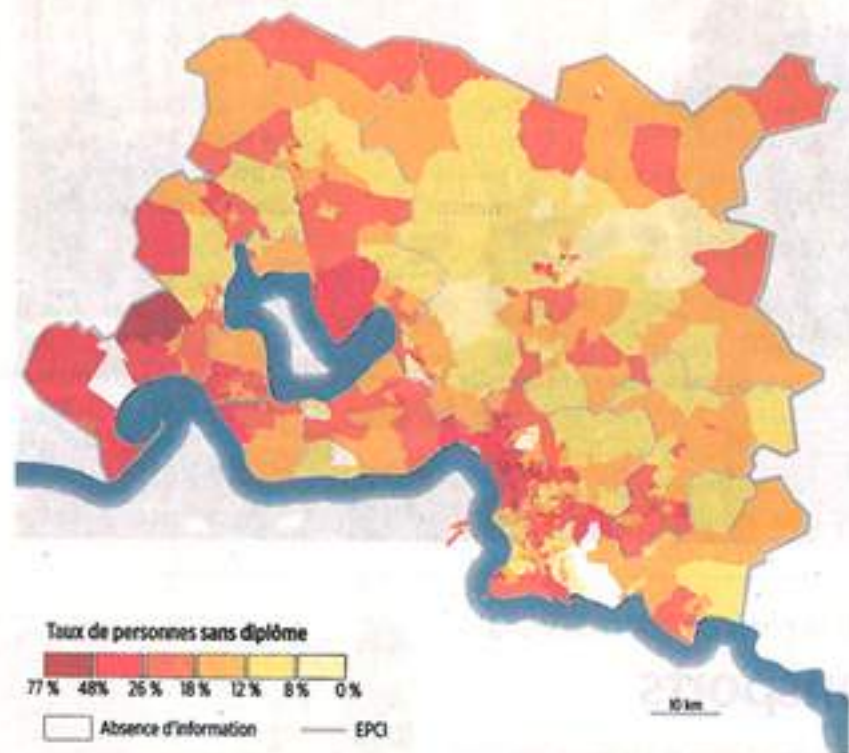
LA MÉTROPOLE, POUR AFFRONTER LES INÉGALITÉS

La fracture entre territoires riches et pauvres risque de s'aggraver.

En décembre 2013, un rapport de l'OCDE pointait les forces et faiblesses de la métropole. Il notait que si « l'agglomération a enregistré la deuxième plus forte croissance de l'emploi des métropoles européennes entre 2000 et 2012 (...) la métropole Aix-Marseille est l'une des plus inégalitaires de France en matière de revenus et de chômage ».

à quelques secteurs pointés depuis longtemps comme les quartiers nord marseillais. Il touche aussi le pourtour de l'Étang de Berre ou Port-St-Louis-du-Rhône où les emplois sont exposés aux fluctuations de l'économie mondialisée. Il touche, enfin, certains territoires qui ne génèrent plus de richesse : les retraités y sont nombreux, et seuls demeurent l'emploi public ou les services à la personne. Bref, dès aujourd'hui, et plus encore demain si on ne fait rien, la cohésion sociale et territoriale appelle une articulation des politiques à l'échelle de la métropole pour garantir que le développement économique profite mieux aux populations présentes.

Le constat est clair, il concerne les populations défavorisées, plus pauvres, moins employées, moins diplômées (voir carte ci-contre), mal logées, mais aussi les territoires où elles se concentrent. En poussant l'analyse, le tableau est préoccupant. Les difficultés ne se cantonnent pas



Cartographie des personnes de plus de quinze ans sortant du système scolaire sans aucun diplôme. SOURCES : INSEE, RECENSEMENT 2011 ; BASE IC-DIPLOMES-FORMATION, 2011 ; TRAITEMENT URBALTERRE - AVRIL 2016

Gilles Bertrand, directeur général de l'École de la 2^e chance Marseille

Une deuxième chance XXL

L'École de la deuxième chance peut-elle, un jour, prendre une dimension métropolitaine ?

Oui. Depuis sa naissance en 1997, comme projet pilote initié par l'Union européenne, l'école de Marseille a contribué à l'insertion de plus de 6 000 jeunes adultes sans emploi et sortis du système scolaire sans diplôme ni qualification. Dix-sept ans plus tard, plus de la moitié des 750 stagiaires accueillis annuellement trouvent un emploi ou une formation qualifiante au terme de leur parcours.

Notre dispositif est cependant très loin de répondre aux besoins des jeunes décrocheurs sur le territoire métropolitain. Il reste limité par la faible mobilité de notre public : les deux-tiers de nos stagiaires proviennent des trois arrondissements et demi des quartiers Nord proches de notre siège de Saint-Louis.

Nous réfléchissons avec nos financeurs à l'ouverture d'un site à l'est de Marseille, dans la vallée de l'Huveaune, et nous pourrions aussi cibler les trois autres poches d'exclusion des jeunes sur le territoire de la future métropole : Aubagne et ses environs, les quartiers moins favorisés d'Aix-en-Provence et le pourtour de l'étang de Berre, au-delà du potentiel de notre antenne actuelle de Miramas.

LA MÉTROPOLE DÉMULTIPLIE LES RESSOURCES

Il faut bouger pour sortir de la précarité.

La métropole ne va pas résoudre miraculeusement les problèmes d'emploi, de logement ou de niveau scolaire des populations précaires, notamment des jeunes. En revanche, elle peut leur donner plus de capacités à changer elles-mêmes leur destin. Le projet métropolitain peut les aider à se libérer de l'environnement de vie très restreint, « le quartier », dans lequel beaucoup sont enfermés.

Pour changer de situation, il faut élargir ses horizons. Concrètement : pouvoir trouver ailleurs un logement décent correspondant mieux à ses besoins ; pouvoir se déplacer pour des entretiens d'embauche ou une formation, quand on n'a pas les moyens d'avoir un véhicule personnel ; bénéficier de conseils, de financement ou de services pour créer une entreprise... si nécessaire hors de son

quartier ou de sa commune d'origine. En un mot, chacun doit pouvoir accéder à toutes l'étendue des ressources de la métropole — emploi, formation, culture, logement, loisirs... et dans tout le territoire métropolitain ! Le projet doit lever les obstacles qui empêchent de le faire avec des réponses très diverses : développer les transports en commun, produire plus de logements sociaux,

requalifier les logements anciens dégradés des centres-villes, étendre l'École de la deuxième chance à l'échelle de la métropole, généraliser la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC) dans les entreprises pour anticiper la formation des actifs, inciter les entreprises qui répondent à des marchés publics à employer des personnes en difficulté...

Derrière le chômage et la dureté des temps, l'économie d'Aix-Marseille-Provence réserve des lendemains prometteurs.

Contrairement à certaines idées reçues, la situation économique de la métropole est loin d'être mauvaise. Bien sûr, à travers le prisme de l'emploi, elle demeure très préoccupante. 11,9% de chômage au 2^e trimestre 2015 qui monte à 13,6% chez les jeunes. Lorsqu'on compare Aix-Marseille-Provence aux métropoles françaises équivalentes, elle accuse d'ailleurs un déficit d'environ 60 000 emplois. Mais si l'on consi-

dère d'autres indicateurs, elle laisse paraître de vrais motifs d'espoirs. Par exemple, qui l'eût cru, la métropole a mieux résisté à la crise que ses homologues européennes du fait de la diversité de ses secteurs d'activité. En témoigne le succès de l'opération Euroméditerranée, emblématique de la transformation urbaine. La métropole demeure également une place internationale non négligeable, un « hub » dit-on aujourd'hui,

où convergent trafics terrestre, aérien et maritime internationaux. Ainsi, l'aéroport Marseille Provence a connu en dix ans la 4^e plus forte progression parmi les 80 premières plateformes européennes. Très concurrencé, le Grand port maritime de Marseille a, lui, clairement entrepris son redressement. Il est toujours le plus grand port de France, 6^e en Europe et parmi les 50 plus grands ports mondiaux. Il

évolue aussi avec de nouvelles activités et entre au Top 20 des ports mondiaux de croisière. Il faut enfin souligner que l'image d'une économie locale vieillissante est pour partie largement dépassée. Dans de très nombreux domaines d'activités, micro-électronique, aéronautique, énergies, numérique, biomédical... la capacité d'innovation est forte, au point que la métropole prend la 41^e position sur 445 villes au classement

mondial « Innovation Cities Index ». Le portrait économique d'Aix-Marseille-Provence est donc contrasté. C'est sur cette base que doit être désormais pensé le développement, priorité absolue du projet métropolitain. Le port en demeurera, comme par le passé, un élément central, mais plus le seul. La métropole veut non seulement s'afficher capitale méditerranéenne de la France mais s'ouvrir maintenant à 360°.

POUR UN DÉVELOPPEMENT SANS FRONTIÈRES

L'économie de la métropole ne se réduit pas à une activité ou une autre. Elle prend des visages multiples. Mais toujours en dépassant les frontières entre filières et les frontières de l'Hexagone.

TRANSITION NUMÉRIQUE, C'EST MAINTENANT

C'est devenu une nécessité absolue pour les entreprises et pour la société tout entière que de communiquer rapidement et sans limite, grâce au numérique et à internet en particulier. La connexion très haut débit du territoire métropolitain, avec la fibre optique spécialement, est donc impérative et ne doit pas exclure des pans entiers du territoire. Autant que l'infrastructure technique, l'accompagnement des entreprises et des citoyens dans l'appropriation des nouveaux usages, par exemple les applications information voyageurs, est déterminant.

Le numérique peut également apparaître comme un des secteurs d'activité où la métropole s'imposera au niveau international. Des projets, tels le campus numérique The Camp sur le plateau de l'Arbois, laissent entrevoir l'émergence d'un pôle significatif que commence à promouvoir la French Tech. Au projet métropolitain de l'aider à atteindre un rang mondial en lui offrant un environnement favorable. 40 000 emplois sont déjà en jeu.

LES AMBITIONS DE L'ÉCONOMIE PRODUCTIVE

Logistique, santé, environnement, numérique, bâtiment... l'économie productive regroupe des secteurs très divers et 43% de l'emploi privé. Avec un potentiel de 20 000 emplois d'ici 2030, elle est une chance pour la métropole. Comment la doper ? D'abord en lui donnant de la place. Aujourd'hui, les entreprises n'en trouvent plus pour s'implanter. 1 500 ha sont nécessaires dans les 15 ans, 900 ha sont en projet, le reste devra être trouvé en densifiant certains sites actuels. Ensuite, en accompagnant les entreprises et surtout les « écosystèmes » industriels et d'innovation qu'elles commencent à former à l'instar des projets Henri Fabre (aéronautique



et énergie), PIICTO (logistique et industrie) ou Immunopole (biomédical). À chaque fois, des entreprises, grandes et petites, d'activités différentes, se rapprochent pour être plus fortes ensemble : mutualisation de moyens de recherche, services aux salariés... sans compter les bienfaits de « l'économie circulaire ». Tournant le dos au schéma produire-consommer-jeter, une entreprise réemploie les déchets ou les sous-produits d'une autre, comme la vapeur par exemple. La Métropole doit ici intervenir en soutien : co-investissement public-privé, infrastructures, réglementation et fiscalité allégées...

UNE MÉTROPOLE PORTUAIRE

Pendant des siècles à Marseille, la ville et le port n'ont fait qu'un. Le changement d'échelle amorcé avec l'aménagement de Fos se confirme dans le projet du GPMM : le port passe à la taille « métropole » avec un développement sur terre autant que sur mer et cinq pôles logistiques majeurs qui permettent de faire transiter le fret du port au chemin de fer et du chemin de fer au fleuve ou à la route, pour se diffuser dans toute l'Europe. Sur terre aussi, la zone industrialo-portuaire de Fos va se réinventer. Au débouché de la vallée

du Rhône, elle bénéficie de dessertes multiples d'oléoducs, voies ferrées et navigables, qui lui permettent de se développer à la fois dans la transition énergétique et dans un projet logistique et industriel d'envergure, notamment à travers PIICTO, la plateforme d'économie circulaire. Enfin, le port lui-même change d'ère. Premier Smart Port méditerranéen, il se projette d'une manière plus durable, plus intégrée, au service des entreprises, en particulier avec les nouvelles applications déployées par MGI (société du système d'information portuaire) pour toute la chaîne logistique métropolitaine.

S'INTERNATIONALISER !

Mal identifiée au plan international, la métropole a besoin de se construire une nouvelle attractivité, une image unique telle que celle qui s'était imposée lors de Marseille Provence 2013, capitale européenne de la culture. Elle passe par du marketing international autour des écosystèmes industriels et innovants, la dynamisation des réseaux de recherche, l'attraction des jeunes talents étrangers, la mutualisation des stratégies internationales des acteurs, une plateforme euro-méditerranéenne d'accélération de projets, la valorisation de l'environnement urbain et naturel...

Denis Phillon, pdg voyage-prive.com, Aix-en-Provence président de Provence Rugby (club de la métropole)

Le numérique, un essai à transformer

Aix-Marseille-Provence est décrite comme un lieu-clé de l'activité numérique en France. Que faut-il à la métropole pour viser un positionnement international dans ce domaine ?

Il y a évidemment une concentration d'activités numériques et une dynamique autour d'Aix-Marseille, mais on est encore loin de Londres ou Berlin, dont le rayonnement international dans ce domaine s'est imposé très rapidement.

Je regrette d'ailleurs que des initiatives comme French Tech se soient dispersées sur plusieurs localisations dans l'Hexagone plutôt que de se concentrer massivement — c'est crucial — sur un territoire, et en particulier Aix-Marseille-Pro-

vence. L'innovation et la créativité ont aussi besoin d'un environnement clément dans tous les sens du terme et d'une proximité fertile entre concepteurs, collaborateurs, créateurs d'entreprises, investisseurs... La géographie, le climat, la concentration d'activités numériques sont évidemment des atouts.

Maintenant, aux politiques de la métropole de saisir l'opportunité : un urbanisme favorisant la mobilité et l'accessibilité, une université plus ouverte au business, des avantages fiscaux pour les start-up, l'attraction des financiers. Ensuite, il y aura un effet boule de neige.

Gérard Goninet, directeur du site industriel de Marignane, Airbus Helicopters

Ensemble pour plus de visibilité

Quelle est le but d'un rapprochement multi-filière d'entreprises tel qu'il s'opère dans le projet Henri Fabre ?

L'ambition du projet Henri Fabre est de développer une croissance au-delà des frontières historiques des différents sites industriels, notamment au profit des PME afin de leur donner la possibilité de grandir et de gagner en autonomie.

Incontestablement, la métropole bénéficie de véritables champions dans les secteurs de l'énergie, la micro-électronique, la chimie, les biotechnologies, et bien sûr, l'aéronautique. Le rapprochement entre EDF et Airbus Helicopters est déjà effectif permettant de fédérer nos

compétences et devenir un acteur majeur, à visibilité internationale. Le concept de multi-filière s'est imposé afin de croiser les besoins en innovations et réalisations technologiques, en s'appuyant sur des problématiques industrielles communes. Objectif visé : une meilleure compétitivité des entreprises.

Autour de grands domaines d'excellence industriels, de vrais bassins d'emplois et de qualifications sont en train de se développer, avec l'ambition d'inciter les meilleurs talents à rejoindre les projets. Une métropole attractive et capable d'offrir un environnement favorable ne peut que favoriser la croissance et le développement territorial.

Christine Cabau Woehrel, présidente du directoire du Grand Port Maritime de Marseille-Fos

Un port métropolitain est un port multimodal

Historiquement, le port est le poumon de l'activité économique de l'agglomération marseillaise. Quels rôles peut-il jouer dans une perspective métropolitaine à la fois locale et internationale ?

Le Port est, avec l'aéroport, une porte internationale de la métropole. C'est la frontière qui relie l'aire métropolitaine au reste

du monde et, en premier lieu, à l'espace méditerranéen. Son rôle de connexion internationale, le Port peut le jouer car c'est une plateforme multimodale qui concentre dans ses installations le carrefour des différents réseaux de transport terrestres (fer, fleuve, route), énergétiques (canalisations, pipelines, lignes électriques) et immatériels (informations).

Son impact local est fort compte tenu des industries et services que sa fonction de hub génère mais aussi en raison de son rôle d'aménageur d'un espace dans la ville et d'un espace industrialo-portuaire d'envergure. Ainsi, sur 400 ha en plein centre-ville de Marseille et sur 10 000 ha dans le Golfe de Fos, le port est soumis à de nouveaux défis.



CONSULTATION URBAINE ET TERRITORIALE

TROIS ÉQUIPES D'URBANISTES POUR INVENTER LA MÉTROPOLE

Le projet pour la métropole s'est traduit en de très nombreuses propositions sur les transports, le logement, l'économie, la nature... Mais, cela ne suffisait pas pour se représenter une vision d'ensemble de la métropole d'ici 2030. La Consultation urbaine et territoriale s'en est chargée.

« Consultation urbaine et territoriale ». L'intitulé n'est pas très parlant pour les non-spécialistes, mais ce qu'il recouvre est de fait assez simple. Il y a huit mois de cela, la Mission interministérielle a consulté des équipes de concepteurs constituées d'urbanistes, paysagistes, économistes, spécialistes des transports ou de l'environnement... Elle souhaitait leur confier une tâche bien particulière. Imaginer et représenter le territoire d'Aix-Marseille-Provence dans une quinzaine d'années. Au terme d'un appel d'offres, la Mission a retenu trois équipes d'experts internationales : Lin/Finn Geipel, Christian Devillers et associés, Seura/David Mangin. Pas pour les mettre en concurrence et désigner parmi elles un lauréat. Le but était seulement de profiter de leurs trois regards pour bénéficier de trois visions différentes de la future métropole à proposer plus tard à l'appréciation des élus.

IMMERSION DANS LE TERRITOIRE

Cette démarche intervient début 2015, après deux années passées à construire le projet métropolitain. Pourquoi alors encore mettre au travail ces équipes alors que plus d'un millier d'acteurs du territoire ont déjà formulé l'essentiel des réflexions et propositions ?

Pour deux raisons. D'abord, il était indispensable de mieux connecter les différentes approches qui avaient été conduites de manière distincte. Ensuite, parce que ces urbanistes sont capables de proposer d'organiser les choses dans l'espace et de représenter, par des cartes ou des projets, cet assemblage d'idées. La commande passée reposait sur des demandes complémentaires : une vision 2030 de la métropole, l'explicitation du processus nécessaire pour y parvenir et, enfin, des projets, à court, moyen ou long termes, découlant de cette vision et démontrant l'inté-

rêt d'une approche métropolitaine. Mais, avant de se lancer les équipes ont dû se plier à un exercice impératif : une plongée dans le territoire. Non contente de leur remettre les conclusions des réflexions menées jusqu'alors, la Mission voulait à tout prix éviter des réflexions trop déconnectées du terrain ! Rien de tel que la marche à pied, quatre longues « balades » d'une journée à travers la métropole et six rencontres avec des acteurs locaux pour s'imprégner de leurs attentes et de leurs projets.

HUIT MOIS PLUS TARD

Huit mois plus tard, les équipes livrent leurs projets. Si des priorités communes sautent aux yeux, chacune les interprète très différemment. La première est la nature. La métropole est spectaculaire, une « métropole-paysage » ; une métropole « ville-nature » qu'il convient de rendre encore plus belle. Elle constitue notre bien commun, un atout majeur d'internationalisation,

Et pourtant elle est très fragile. Les équipes proposent donc des formes d'intervention sur le paysage, « les paysages », « hauts-lieux », « projets de vallées » qui le préservent. Pas en surprotégeant la nature, mais en la rendant plus « productive » : parcs métropolitains de loisirs et de tourisme, productions agricole et énergétique, réserve de biodiversité pour faire face au changement climatique.

La seconde priorité est de connecter la métropole, tant pour la circulation des hommes que des marchandises. À trois échelles : en la reliant à l'extérieur, proche et lointain, en organisant les relations au sein du réseau de villes, et à l'intérieur de ces dernières. Le caractère dispersé de l'urbanisation impose de combiner les modes de transports, voiture individuelle, en covoiturage si possible, et transports publics. D'où des lieux de connexion équipés, dotés de services métropolitains qui partout

facilitent l'accès aux transports collectifs. Quels que soient les choix d'infrastructure, les équipes optimisent les liaisons existantes pour relier efficacement villes et pôles d'activités.

Troisième priorité, l'impact économique de la métropole. Le port reste un puissant vecteur d'entraînement, mais c'est sur la diversité économique que repose le développement de demain, avec les grands systèmes d'innovation (aéronautique, French tech...), et quelques grands projets complémentaires, comme les quatre « cités » (numérique, aéroportuaire, botanique, énergie) imaginées par l'équipe SEURA.

Tous ces projets peuvent nourrir immédiatement l'action de la Métropole et ses documents de planification comme le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT). Les élus pourront librement les adopter ou les modifier.

LE PROJET DE L'ÉQUIPE CHRISTIAN DEVILLERS ET ASSOCIÉS - CORINNE VEZZONI

Métropole des proximités, métropole monde

L'équipe Devillers structure son projet en trois intentions — rapprocher, coopérer, mettre en désir — et décline les propositions correspondantes. Pour elle, « entre port et Provence, la métropole doit se construire dans la mondialisation en restant fidèle à ses identités ».

RAPPROCHER

Christian Devillers invite à une nouvelle représentation de la métropole : non plus un réseau de villes, mais une continuité urbaine d'Aubagne à Rognac, à Gardanne et à Fos et Istres, et trois agglomérations, Salon-de-Provence, La Ciotat et Aix-en-Provence, qui s'y raccordent par les réseaux de transport. Cette ville linéaire, d'une « épaisseur » souvent inférieure à 2 km, est à densifier et à équiper notamment par un réseau métropolitain connecté aux liaisons interurbaines. Elle côtoie un territoire rural, celui des villages de Provence, des zones agricoles et naturelles protégées. Les grandes entités, plaines et vallées, font l'objet d'une réflexion de valorisation globale, où s'entremêlent ville, agriculture et forêt. Le souci du rapprochement s'étend à des sujets très différents : quartiers nord de Marseille à resituer dans un contexte métropolitain, entreprises innovantes qu'un schéma stratégique d'accueil rapproche des transports, de la recherche et des services dans sept sites de développement.

COOPÉRER

L'équipe veut multiplier les synergies entre acteurs. Avec, par exemple, une *Brain port community*, groupe d'acteurs de la recherche et de l'économie coordonnés autour de l'innovation por-

tuaire ; en faisant de la métropole une vitrine de la transition énergétique avec ceux qui l'incarnent ou en créant un atelier métropolitain dédié au risque d'inondation.

METTRE EN DÉSIR

La métropole monde se construit en partie grâce à quelques projets culturels emblématiques. Par exemple, les anciens hangars aéronautiques Boussiron sur l'Étang de Berre transformés en haut lieu de la nuit. On vient y séjourner du monde entier dans un cadre paysager exceptionnel.

2 NIVEAUX DE MOBILITÉ MÉTROPOLITAINE INTERCONNECTÉS

- Le réseau TC interurbain
 - TER
 - Cars interurbains
- Le réseau TC intra-urbain
 - existant
 - à créer
- le réseau TGV

ACCUEILLIR DES ENTREPRISES INNOVANTES ET CRÉER UNE BRAIN PORT COMMUNITY

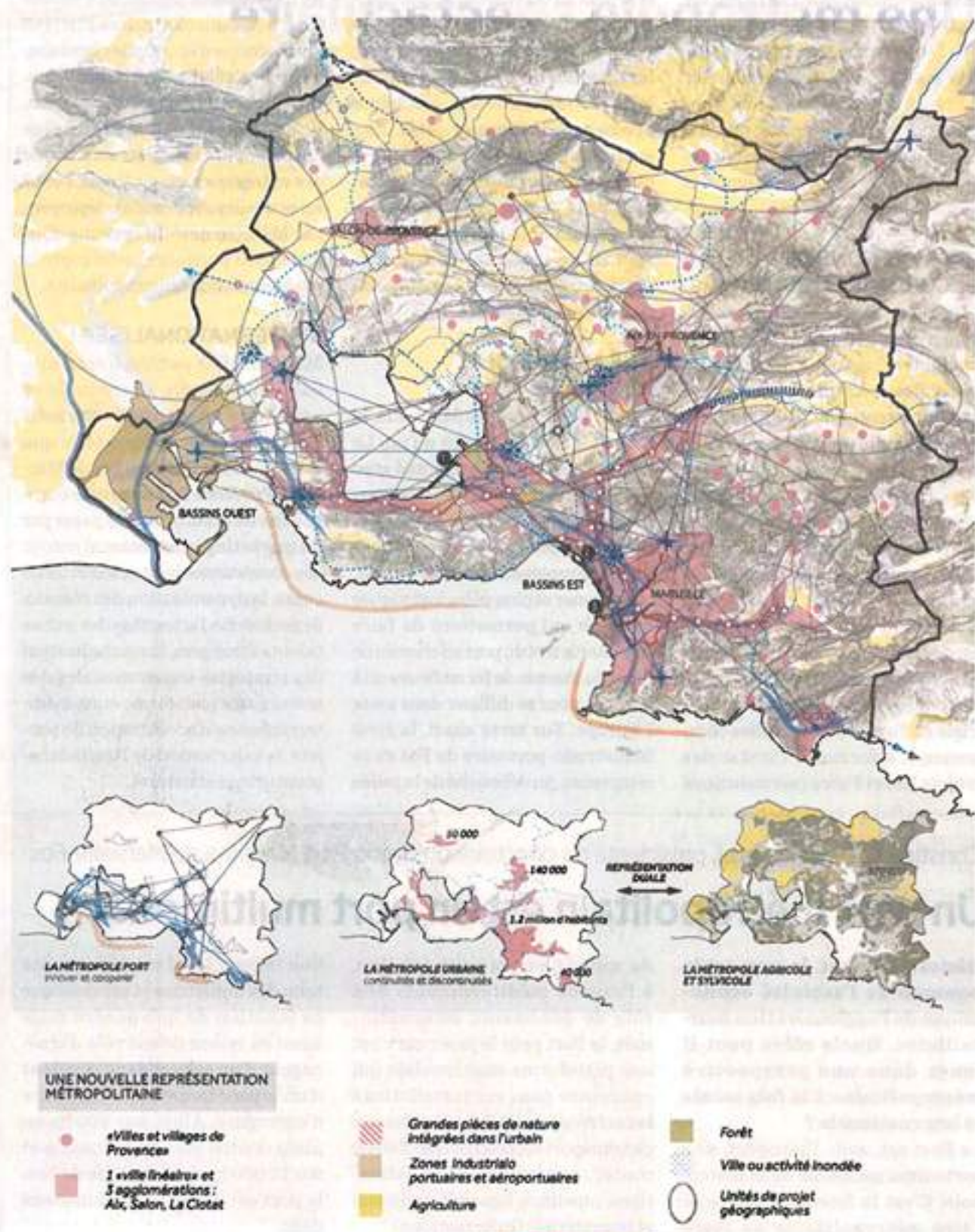
- Lieux d'accueil privilégiés pour la croissance des start-up
- Technopôles et centres universitaires à créer ou renforcer
- Coopération à installer ou renforcer

AMPLIFIER LA MÉTROPOLÉ ÉNERGÉTIQUE

- Thalassothermie
- Eolien flottant
- Filière Microgrids
- Filière Hydrogène

METTRE EN DÉSIR

- Le Jaf et l'Aérogare
- Grand Littoral
- Trafic de cuisines



LE PROJET DE LA MÉTROPOLE, C'EST NOUS!

Le projet de la métropole Aix-Marseille-Provence vaut par l'engagement de toutes les énergies locales. Eux y croient et vous disent pourquoi.

Yvon Berland, président d'Aix Marseille Université

L'Université fait métropole



Pourquoi l'ambition d'une Université métropolitaine pour Aix-Marseille-Provence?

Nous avons réussi à construire la métropole de la connaissance en rassemblant les trois universités. Une ambition tournée, d'une part, vers l'intérieur, en développant l'interdisciplinarité plus que nous ne le faisons. En se connaissant mieux, il est plus simple de travailler ensemble. Une ambition dirigée, d'autre part, vers l'extérieur, le monde socio-économique et l'international. L'université peut jouer un nouveau rôle en créant des partenariats avec

le monde de l'entreprise pour coller aux besoins d'aujourd'hui et de demain. Il ne s'agit pas de penser des formations en fonction d'un besoin immédiat, mais de mettre en place une large collaboration. Elle s'exprime aussi dans le secteur de la recherche car celle-ci se développera de plus en plus au sein du monde académique en partenariat avec un certain nombre de grandes entreprises du territoire. L'approche métropolitaine dépasse la tendance à la méconnaissance mutuelle des différents secteurs d'activité du territoire.

Jean-François Chougnat, président du MUCEM

L'Après-MP2013

Comment prolonger l'identité culturelle métropolitaine née avec MP 2013?

En s'appuyant sur l'expérience et en la dépassant. En 2013, le nombre de visites, en additionnant la fréquentation des événements ou des équipements inclus dans la programmation s'élève à 11 millions de visites. Le nombre de visiteurs accueillis sur le territoire est estimé à 1,9 million de visiteurs supplémentaires. Les enquêtes réalisées sur la fréquentation de la capitale européenne de la culture par les résidents du territoire montrent que deux-tiers des résidents ont assisté à au moins une manifestation. À titre de comparaison, 66 % des habitants de Liverpool se sont rendus à au moins un événement lors de la capitale européenne de la culture 2008. Depuis lors, les lieux des différentes villes du territoire vérifient un mouvement d'appropriation par les habitants et de fidélisation du public.

Il y a pourtant une offre nouvelle à développer et amplifier : en premier lieu, sur le plan géographique. S'il est faux de dire que les quartiers populaires de Marseille sont dépourvus d'équipements culturels (La friche la Belle de Mai, la Cité des arts de la rue, le cinéma l'Alhambra, la scène nationale du Merlan, entre autres, sont là pour le démontrer), la participation des



habitants les plus éloignés de la culture reste plus que jamais un défi. En second lieu, les propositions de la Capitale européenne de la culture les plus innovantes (parmi lesquels l'activation d'un sentier métropolitain de randonnée, le GR2013; les ateliers de l'Euro-Méditerranée, programme de résidence d'artistes et de créateurs dans les entreprises privées; ou encore le programme « Quartiers créatifs » qui a installé architectes et urbanistes en leur sein) n'ont pas encore su trouver l'ampleur et le renouvellement nécessaires. Les différents opérateurs culturels ont appris à travailler ensemble (avec de grandes réussites dans la foulée de 2013, comme les arts du cirque). Il reste à inventer une nouvelle dynamique métropolitaine.

Baptiste Lanasse, co-fondateur du Bureau des Guides du GR2013

«Mieux vivre nos propres villes»

En quoi le GR 2013 a-t-il été une des premières concrétisations de l'idée de métropole?

Les aires métropolitaines sont des espaces immenses, à tel point que la plupart d'entre nous les habitons comme une *terra incognita*. Comme monsieur Jourdain, nous sommes métropolitains sans le savoir - nous « survolons » ces espaces en voiture chaque jour, mais sans connaître les lieux intéressants, l'histoire locale, les rivières, le patrimoine urbain et naturel de ces dizaines de communes interconnectées. Les « Sen-

tiers métropolitains » comme le GR2013 servent justement à mieux vivre dans nos propres villes, devenues presque trop grandes pour nous. Si vous allez une fois dans votre vie de Marseille à Martignes à pied, vous allez tellement secouer vos préjugés que vous ne verrez plus le monde de la même façon. L'avenir? Nous développons maintenant un projet imaginé par Nicolas Mémain, qui s'appelle le « GRER » : un immense réseau de chemins reliant toutes les gares de la métropole - 2000 km de chemins à l'horizon 2020.



Christine Baze, directrice de l'Agence EDF Une Rivière, Un Territoire Durance Méditerranée

Une énergie communicative



Les ressources énergétiques renouvelables de la métropole paraissent immenses. Comment les exploiter?

La part du renouvelable dans la production régionale est particulièrement forte puisqu'elle s'élève à près de 80%, avec, en tête, la production hydraulique, en grande par-

tie tirée par les ouvrages exploités par EDF Hydraulique PACA sur la chaîne Durance Verdon. Le groupe EDF, présent avec ses filiales dans la métropole, contribue largement au développement de ces énergies. L'hydroélectricité est la première des énergies renouvelables et EDF Hydraulique PACA pro-

duit plus de 40% de la production régionale d'électricité. EDF EN est également impliquée dans un projet d'éoliennes en mer au large de Fos sur Mer... En octobre dernier, Verdesis, filiale à 100% de Dalkia, a inauguré le site de valorisation du biogaz du centre de stockage de déchets de La Crau, premier site à énergie positive de la métropole. Le groupe intervient aussi à travers la mise en place de solutions innovantes bas carbone. Optimal Solutions, filiale de Dalkia a réalisé le nouveau réseau de chaleur privé de l'îlot démonstrateur Allar à Marseille. Ce réseau est basé sur un principe de « solidarité énergétique » : il permet aux logements de bénéficier d'un transfert de chaleur des bureaux pour l'eau chaude sanitaire. Il offre plus de 75 % d'énergie renouvelable pour le chauffage et le rafraîchissement des bâtiments, en évitant plus de 600 tonnes de CO₂/an et générant 30% d'économie d'énergie.

Cédric Dufoix, secrétaire général de l'Olympique de Marseille

Les leçons du Vélodrome

Le stade Vélodrome n'est-il pas depuis longtemps un lieu métropolitain? Que peut-il inspirer à Aix-Marseille-Provence?

Le Vélodrome attire des spectateurs de la France entière! Mais la moitié d'entre eux sont métropolitains. Il les réunit effectivement quelles que soient leur origine géographique, leur catégorie sociale ou leurs convictions personnelles: c'est ce qui a en fait, avant l'heure, un puissant symbole de la métropole. Deux semaines après les terribles événements parisiens, ils sont de nouveau là, ensemble. L'équipe et le stade, surtout dans sa nouvelle version, sont évidemment les éléments fédérateurs, mais le club et l'ensemble des partenaires publics ont aussi travaillé son accessibilité dans tous les sens du terme: une billetterie modernisée, des tarifs adaptés, une offre diversifiée sportive, culturelle et d'entreprise, en syner-



gie avec le parc des expositions, une desserte par les transports en commun urbains, métro et BHNS... Tout cela fait du stade, bien qu'au cœur de Marseille, un lieu métropolitain, symbolique mais aussi fonctionnel. Des enseignements? Penser d'abord à l'échelle métropolitaine, faire converger ensuite toutes les énergies.

La Métropole dans ses formes

La conférence qui s'est tenue hier à Marseille a permis d'entrer dans le concret en termes de transport, logement...



À quinze jours du lancement officiel d'Aix-Marseille Métropole, la ministre PS de la Décentralisation Marylise Lebranchu a estimé qu'il était temps de "dépasser les clivages". / PHOTOS FREDERIC SPEICH



Près de 2 000 invités ont applaudi le "baptême" de la Métropole. Parmi eux Jean-Claude Gaudin, élu président de l'institution le 9 novembre dans des conditions rocambolesques.

Que des sourires. Trois ans après une première conférence métropolitaine sous tension, nombre d'élus locaux manifestant leur opposition à l'entrée du parc Chanot, l'assemblée qui s'est tenue hier n'était que miel. À quinze jours du lancement officiel d'Aix-Marseille Métropole, une institution validée par la loi NoTRE l'été dernier, il s'agissait d'imposer des symboles.

Près de 2 000 invités ont donc applaudi hier, sans haussement

"Si je pense que ce vous faites est bien, je le fais avec vous."

d'épaule, le "baptême". Le mot est de Jean-Claude Gaudin, élu président de la Métropole le 9 novembre dans des conditions rocambolesques. "Rien de bon n'aurait pu naître de la théorie du chaos", note le maire (LR) de Marseille en rappelant les modifications opérées par le gouvernement pour donner satisfaction aux maires inquiets. À l'exception de quelques-uns repliés autour de la maire d'Aix, la majorité s'est apaisée. "Nous devons nous unir pour aller dans le sens de l'histoire", reprend Jean-Claude Gaudin en se tour-

nant vers Marylise Lebranchu, ministre PS de la Décentralisation. *Si je pense que ce vous faites est bien, je le fais avec vous. Un message que nous pourrions mieux entendre depuis quelques jours.*

Les Régionales et l'explosion du FN sont passés par là. Politiquement, ce rendez-vous métropolitain tombe à pic pour les tenants de la recomposition nationale. "Il est temps que nous tournions la page, que nous dépassions les clivages. On a trop écouté les sirènes des déclinistes, appuie Marylise Lebranchu. En se retirant pour participer à l'élection de Christian Estrosi, Christophe Castaner a rendu un service inestimable à ce territoire." Le nouveau président LR du Conseil régional, en froid avec la ligne sarkozyste, est venu approuver la ministre en aparté, avant d'inaugurer à ses côtés l'exposition dévoilant différents projets d'aménagement. Installée juridiquement et politiquement, la Métropole s'inscrit désormais dans le concret. Marylise Lebranchu l'a illustré à Vitrolles et sur le Port dans la matinée. Où les chantiers soutenus financièrement par l'État avancent en ordre dispersé. Aux élus métropolitains de prendre le relais. De donner de la cohérence à ces bassins d'emploi.

François TONNEAU

À Vitrolles et sur le Port, des chantiers pour l'exemple

Le pâle soleil d'hiver suffit à réchauffer Marylise Lebranchu. C'est pourtant la vingt-quatrième fois, en seulement trois ans, que la ministre de la Décentralisation, bretonne de naissance, quitte l'humidité parisienne pour Marseille et les Bouches-du-Rhône. "Dommage, j'allais me baigner", s'amuse-t-elle en enjambant une barrière "baignade interdite" sur le port industriel. Sous ses pieds, la forme de radoub 10, longue de 465 mètres, large de 96, fait jaillir les étincelles des soudeurs. Remise en état, elle accueillera au carénage les plus imposants navires. Au fond, un chalutier au désamiantage paraît minuscule.

"Cette forme est la plus grande de Méditerranée, la troisième plus importante au monde, explique Christine Cabau-Woehrel, présidente du directoire du Grand Port. Elle incarne le formidable potentiel de réindustrialisation de ce port, à quelques pas seulement des quais accueillant les navires de croisière. Nous avons accueilli 1,5 million de croisiéristes cette année et la croissance dans ce domaine est à deux chiffres." À terme, le projet de développement du port

Marseille-Fos, appuyé sur la Métropole et les aides financières de l'État, "doit permettre de créer 10 à 20 000 emplois", selon les projections de la mission encadrée par le préfet Théry.

Avant de repartir, la ministre ira jeter un œil au quoi n°1, là où le *Piana*, paquebot de la Méditerranée, a éteint ses moteurs et s'est raccourdi. C'est une première, au réseau électrique du port. Une nouveauté destinée à réduire la pollution et que la

Métropole doit appuyer en vertu de sa compétence environnementale.

La nature, Marylise Lebranchu en avait vu un bout juste avant à Vitrolles. Au milieu des barres HLM du quartier des Pins, les habitants des quelque 1 024 logements ont demandé des jardins d'agrément. La rénovation urbaine, fruit d'un partenariat des collectivités et de l'État pour 46 millions d'euros, est en cours d'achèvement ici.

Redonnant du peps à ce qui était considéré il y a quinze ans comme un ghetto. En plus des jardins, des terrains de sport et de la médiathèque, des éclairages en trompe l'œil viennent même caresser les façades en couleurs. "Tout le monde avait peur de circuler ici avant, signale Loïc Gachon, maire PS de Vitrolles. Subitement, c'est devenu une attraction. On vient aux Pins la nuit! L'image d'un quartier stigmatisé par l'ancienne municipalité FN est bouleversée alors qu'on est toujours à 100% d'habitat social".

Le spot politique idéal pour surfer. Marylise Lebranchu ne s'en prive pas, voyant dans Les Pins "un exemple de ce qu'on peut réussir en mettant de l'énergie et en associant les habitants. On a changé ici l'état d'esprit des gens, leur façon d'appartenir à la ville, donc à la société. On doit montrer cela à la France entière." La passerelle vers la Métropole est aussi large que le boulevard qui relie les Pins au centre-ville. "On ne fait pas que répondre à la pression du logement, reprend la ministre. On reprend un langage positif." Si les actes suivent...

F.T.



Marilyse Lebranchu a présenté Les Pins, à Vitrolles, comme une rénovation urbaine réussie.

Un tram vers Aubagne et... un téléphérique pour Marignane

Quels transports pour demain ? Plus que quelques mois (semaines ?) à attendre. Avec l'avènement de la Métropole, qui se substituera aux intercommunalités en janvier, on devrait vite savoir. Mais quelques pistes se dessinent déjà. Plus que des pistes, en fait, des projets qui sont bien avancés. Et même en partie financés. C'est le cas pour la ligne de tramway nord-sud à Marseille, soit Castellane-Dromel, d'un côté, et Arenç - Capitaine Gèze (15'), de l'autre. Un tram pour lequel l'État a déjà mis 30 M€ dans le cadre de l'appel à projets de 2014. Mais pour aller seulement de Castellane à Dromel, il en faudra environ le double. Ce qui paraît beaucoup. "Mais c'est ce qu'a coûté le tram sur la rue de Rome, explique Robert Assante, vice-président de la communauté urbaine, chargé des transports. Il circule sur environ un kilomètre. Alors que, de Castellane à Dromel, on mettra la même somme, soit 60 M€, pour deux kilomètres. Et, en plus, les travaux seront beaucoup moins compliqués que sur la rue de Rome." À MPM, Robert Assante planche aussi sur le tram qui pourrait relier Marseille et Aubagne (au départ des Caillols) via la gare de la Barrasse appelée à devenir un pôle multimodal (train et gare routière).

Tram toujours avec, au départ d'Aubagne cette fois, la ligne qui doit plonger vers la Bouilladisse, soit 14 km à travers Roquevaire, Auriol et la Destrousse. Toujours dans le cadre de l'appel à projets de l'État a mis 10 M€ sur

la table. Il en faudra plus c'est sûr. Mais développer les transports en commun est une priorité dans cette zone quand on connaît l'état de saturation de l'A50. La Métropole devra aussi se pencher sur les navettes maritimes de l'Étang de Berre. Et, autre secteur est regardé de très près, l'axe Aix-Marignane à travers l'Arbois, très engorgé aussi aux heures de pointe. Si on y mettait en place un... téléphérique ? Des cabines pouvant contenir jusqu'à 200 places et pouvant aller entre 10 et 45 km/h. Des élus vont sourire mais la piste est bien à l'étude.



Robert Assante, le vice-président de MPM, planche déjà sur les grands dossiers.

"Oui, j'y réfléchis, assure Robert Assante. Je ne sais pas si l'idée sera retenue. Mais il faudra bien faire quelque chose entre Aix et Marignane. Et un téléphérique peut être la solution. Il faut en discuter d'autant plus que financièrement c'est un mode de transport intéressant." Imaginée mais moins étudiée : une voie de bus express sur la terre, loin central de l'autoroute, entre

Aix et Marseille. On sait déjà que la Préfecture a mis en place, pour les bus, des couloirs protégés mais ils ne concernent pas toute l'autoroute alors qu'un bus express circulerait sur une voie complètement libre, en plein milieu de l'autoroute. Le dossier est porté par la communauté du Pays d'Aix, c'est-à-dire Maryse Joissains. Autre chantier, numérique celui-là, les titres de transports. C'est un dossier brûlant qui fait passer les B.-D.-R. pour un département archaïque. Pourquoi ? Pour aller de la Rose à Vitrolles en car, par exemple, on doit avoir une carte de la RTM (Transpass) plus une carte du département (Cartreize), alors qu'une seule carte devrait suffire. Plus cocasse : pour circuler sur le TER entre la gare Saint-Charles et Martigues, on doit utiliser sa carte Transpass jusqu'à l'Estaque mais acheter un autre ticket pour l'Estaque-Martigues. Une aberration. Autre dossier marseillo-marseillais : le renouvellement des rames de métro, qui ont près de 40 ans. "Un bureau d'études a été désigné, poursuit Robert Assante. Maintenant, on va constituer un cahier des charges pour acheter les rames." Des rames qui coûteront 500 M€ et qui devraient notamment permettre d'avoir (enfin) la "clim". Reste à connaître le calendrier pour tous ces projets. En ce qui concerne le tram vers Dromel, on parle de 2020. Mais mieux vaut ne pas donner de date. L'histoire est riche en projets enterrés.

François TONNEAU

La crème de l'urbanisme dévoile ses projets

Ils ont travaillé pendant de longs mois. Planché avec les meilleurs experts dans tous les domaines, entre urbanisme, transports, économie, sociologie... Hier, les projets des trois équipes qui ont imaginé la Métropole de demain (*) ont été dévoilés au public, au parc Chanot. L'exposition, baptisée "Des projets à partager" permet de visualiser les trois approches, formidable source d'idées et d'inspiration pour ceux qui dessineront le territoire. Ces urbanistes, élite du pays, réfléchissent déjà aux contours du "Grand Paris". Parmi eux, Christian Devillers et Marie Evo, ont choisi de travailler sur "La Métropole des proximités, Métropole monde." Une démarche qui s'articule autour d'un élément central, le "Métropolitain". "L'idée, c'est de faire un métro, à partir du réseau marseillais qui passe toutes les dix minutes, détaille Marie Evo. Nous utiliserons ensuite le réseau ferré." Si les transports restent évidemment au cœur de la problématique, Christian Devillers considère que rien ne fonctionnera sans l'adhésion du monde économique : "Cette Métropole est déjà économique. Les acteurs de ce monde ont déjà commencé. Les organisations sont là. Les politiques, les acteurs culturels, le port vont s'y associer ensuite, forcément."



Les projets sont exposés dans le Hall 1 du parc Chanot.

R.L.

(*) Christian Devillers et associés, Corinne Vezoni - Lin, Finn Geipel - Seura, David Mangin.

Métropole: le coup de massue

Le Conseil d'État a bloqué le lancement prévu en janvier. Trop de sièges pour Marseille. L'avenir s'annonce incertain

La Métropole Aix-Marseille vient d'être assommée par le Conseil d'État qui, hier, en suspendant deux arrêtés préfectoraux fixant la répartition des sièges, a bloqué l'administration. Qui devait se mettre en place le 1^{er} janvier. C'est-à-dire demain. Un camouflet de plus pour l'État. Ironie du destin: la veille, Marylise Lebranchu, la ministre de la Décentralisation, était venue à Marseille pour le grand baptême, comme pour allumer les voyants quinze jours avant le grand lancement. Mais la lumière s'est subitement éteinte hier. Ce qui, à vrai dire, n'a pas surpris grand-monde. Plus de Métropole. Du moins pour l'instant. Le Conseil d'État a envoyé la balle dans le camp du Conseil constitutionnel qui doit se prononcer dans moins de trois mois. C'est-à-dire dans une éternité.

"En attendant, poursuit le

"Si le conseil constitutionnel confirme, l'État devra trancher par une loi."



Marylise Lebranchu était venue à Marseille, comme pour allumer les voyants quinze jours avant le grand lancement...

/PHOTO F. SPEICH

Conseil d'État, les groupements de communes qui existent aujourd'hui peuvent continuer à fonctionner. Mais est-ce bien possible? La loi, dit-on au PS, prévoit la dissolution des EPCI au 31 décembre. Alors hier, plusieurs hypothèses se bousculaient. Et si le Conseil constitutionnel se réunissait plus tôt? Début janvier. Impossible de vérifier évidemment. Et si le Conseil constitutionnel... ne décidait rien? Ou plutôt, le gouvernement ne va-t-il pas intervenir au grand galop et légiférer pour imposer la Métropole?

Hier, ils étaient quelques-uns, à droite comme à gauche, à privilégier cette hypothèse. "Si le Conseil constitutionnel confirme la décision du Conseil d'État, il faudra trancher par la loi", imaginait hier un conseiller communautaire.

Mais qu'est-ce qui a motivé la décision du Conseil d'État? La fameuse affaire de répartition des sièges qui enflamme les maires, déjà remontés contre une métropole "qui les méprise". Il faut savoir que la Métropole, qui regroupera six intercommunalités, 92 communes et 1,8

million d'habitants, doit distribuer 240 sièges dans l'hémicycle. Marseille en récupérerait 108, contre 17, par exemple, pour Aix. Mais ce sont les petites communes qui ruent dans les brancards. À Gardanne ou Pertuis, on estime qu'un seul siège pour 20 000 habitants c'est insuffisant. Et que Marseille risque bien de devenir une ville hégémonique.

L'affaire avait été évoquée devant le Conseil d'État, il y a quelques jours. Et le rapporteur public avait conclu à "un sérieux déséquilibre" dans la répartition

des sièges entre grandes, moyennes et petites communes. Hier le couperet est tombé. Et, tout en se demandant de quoi l'avenir immédiat sera fait, on tremble déjà à l'idée de voir l'élection du président Gaudin invalidée, lui qui avait été élu le 9 novembre au Pharo, au terme d'un épisode digne d'Hollywood. Hier ce dernier n'a tenu à faire aucun commentaire (voir plus bas). Quant à la ministre Marylise Lebranchu, elle a pris "acte de la décision du Conseil d'État" et dit attendre celle du Conseil constitutionnel.

Rappelons que la Métropole est censée donner un coup de fouet, pour l'économie, les transports ou l'urbanisme, aux six intercommunalités regroupées. Mais c'est surtout un coup de massue qui a été reçu hier, qui va écorner un peu plus la réputation de Marseille.

Où désormais va recommencer à planer la menace du non-versement ou de retard de salaires aux milliers d'agents. Avec cette Métro... pâle, on peut s'attendre à tout.

Jean-Jacques FIORITO
jfiorito@laprovence-presse.fr

R. DAGORNE

Celui qui a mis le grain de sable

En novembre, ils étaient cinq à dégainer l'arme juridique en tentant un ultime recours devant le Conseil d'État: les maires d'Aix, Pertuis, Trets, Cabriès et Eguelles avaient sollicité la plus haute juridiction administrative pour suspendre et annuler en urgence le décret instituant la Métropole et celui relatif au nombre et à la répartition des sièges en conseil métropolitain. Si la plupart des arguments des premières communes avaient été déclarés irrecevables, celui évoqué par Eguelles, portant sur la représentativité des communes, est celui qui a finalement grippé la machine. Hier, son maire UDI, Robert Dagorne, savourait cette manche gagnée, tout en déplorant "l'entêtement du maire de Jean-Claude Gaudin à vouloir mettre en place cette Métropole à marche forcée. Les choses en l'état ne fonctionnent pas si mal que ça".

"Le but, poursuit le maire d'Eguelles, est d'arriver jusqu'aux élections présidentielles de 2017. Nous sommes tenaces dans nos convictions", rappelle-t-il, en glissant que "nous ne sommes pas fermés à la coopération, au pôle métropolitain, qui permet d'avancer sur des dossiers comme les transports, l'environnement, l'université... mais pas avec l'aspect financier".

J.D.

LES RÉACTIONS

Polémique autour de la dissolution

Jean-Claude Gaudin s'est exprimé par un simple communiqué hier: "La décision du Conseil d'État conduit à reporter à une date ultérieure les convocations des futurs Conseils de Territoire, le 7 janvier, et du Conseil de Métropole, le 11 janvier. Elle ne remet pas en cause la création, par la loi, de la Métropole. La décision de venir du Conseil constitutionnel lui permettra de se mettre en place sur des bases incontestables."

Georges Cristian (photo de droite), maire sans étiquette de Mimet et président de l'Union des maires des Bouches-du-Rhône, ne s'est pas privé de commenter la décision du Conseil d'État: "Je constate que ça démarre très mal. Gaudin respecte les maires mais il arrive un moment où la représentation de Marseille pose un problème. D'une manière générale, ce qui est contesté ce n'est pas l'existence de la Métropole, c'est la méthode. Les maires n'ont pas accepté cette façon de l'imposer. Suspendre l'entrée en vigueur de la Métropole le lendemain de la grande conférence présidée par un ministre, M^{me} Lebranchu, c'est quand même fort!" Par ailleurs, Georges Cristian assure, après avoir parcouru le délibéré du Conseil d'État, que les intercommunalités ne seront pas dissoutes et

qu'elles pourront poursuivre leur fonctionnement en janvier. Ce que conteste Patrick Mennucci, député PS: "La loi dissout les EPCI au 31 décembre. Ce qui arrive est regrettable mais la Métropole se fera. Si jamais le Conseil constitutionnel casse l'arrêté sur la répartition des sièges, je proposerai au gouvernement d'agir en urgence en faisant une loi afin de rétablir la représentation de Marseille. Les quotas sont bons. Si on donne deux sièges à Gardanne, alors il faudra une assemblée pour 500 conseillers et non pas pour 240." Quant à Sylvia Barthélémy, présidente de l'agglo du Pays d'Aubagne et de l'Étoile, elle constate: "Cette affaire illustre, une fois de plus, le contexte déplorable dans lequel les collectivités locales sont amenées à fonctionner, sans cesse à la merci des normes juridiques changeantes qui tombent de Paris."

J.-J. F.



LE COMMENTAIRE de Maryse Joissains, maire LR d'Aix-en-Provence

"La victoire des petits contre les gros"

"C'est la première victoire de ce combat que nous menons depuis 5 ans. Ce soir (hier, Ndlr), je vais bien dormir... Depuis des mois, je me réveille à 3h du matin, abreuvant le président de la République et Jean-Claude Gaudin de courriers". Maryse Joissains avait le sourire, hier, pour commenter la décision du Conseil d'État. Estimant d'abord qu'elle allait retrouver de la "crédibilité". "À Marseille, on nous a pris pour des chtarbés. Finalement, c'est nous qui avons raison. Nous avons tenu bon, et c'est Robert Dagorne qui est allé au bout!", poursuit Maryse Joissains dans le langage imagé qu'on lui connaît, persuadée également que le courrier qu'elle a fait parvenir à François Hollande la semaine dernière "a joué un rôle". Quid, du coup, de l'élection de Jean-Claude Gaudin à la tête de la Métropole? "Des recours ont été déposés. L'élection a eu lieu dans des conditions apocalyptiques... Ce que je reproche à l'entourage de Jean-Claude Gaudin, qui n'est pas lui juriste, c'est d'avoir écouté Madame Barthélémy (présidente de l'interco d'Aubagne, Ndlr) qui paraît-il est avocate. Elle l'a induit en erreur et porte une lourde responsabilité", glisse la présidente de la CPA, qui n'a toujours pas digéré que sa "collègue" lui ait coupé le micro lors de la séance d'installation

d'Aix-Marseille Métropole. Et maintenant? "Au niveau gouvernemental, ils seraient bien avisés de reprendre la loi sur la Métropole. Peut-être pas de l'annuler, mais en mettant d'autres règles qui n'installeraient pas la prééminence de Marseille". Maryse Joissains va plus loin: "Si la Métropole s'installe, à mon avis, ce ne sera pas avant les prochaines présidentielles en 2017. Le Conseil Constitutionnel ne va pas se réunir avant le 1^{er} janvier et quelle que soit sa décision, on ne pourra pas lancer la Métropole au milieu de l'année, pour une question de budget. Comment travailler sur un budget en cours d'année? À mon avis, on est reparti pour un tour, durant lequel nous allons tenter de faire entendre raison à nos édiles. Et leur dire que la ville de Marseille ne peut pas être le chef de file de territoires qui marchent beaucoup mieux qu'elle..."

Julien DANIELIDES



② LES PROJETS IMMOBILIERS

1 Et si on faisait un Euromed dans la Vallée de l'Huveaune !

La Provence – 17.07.2015

2 L'anse du Pharo va ressusciter !

La Provence – 06.08.2015

3 Le Département fait son inventaire

La Provence – 08.08.2015

4 Un « geste » à 1,5 million d'euros

La Provence – 14.09.2015

5 À La Plaine la révolution en marche

La Provence – 17.09.2015

6 Le projet de l'université régionale des métiers dévoilé

La Provence – 10.11.2015

7 Boulevard Michelet – Renault va laisser place à un complexe de 672 logements

La Provence – 12.11.2015

8 En 2018, l'ancien siège de la SNCM va s'ouvrir « au luxe »

La Provence – 19.11.2015

9 Quel futur pour le Mont-Rose ?

La Provence – 04.12.2015

Et si on faisait un Euromed dans la Vallée de l'Huveaune !

Guy Teissier a évoqué hier divers aménagements pour redynamiser ce territoire

De la mer à Marseille jusqu'à Aubagne, la vallée de l'Huveaune est riche d'histoire, de passé industriel et de forces humaines. Le projet initié par Guy Teissier, président (LR) de la communauté urbaine MPM il y a un an, en partenariat avec la communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, présidée par Sylvia Barthélémy (UDI), a pour ambition de s'affranchir des limites administratives, mutualiser les moyens et les forces pour un projet global de redynamisation économique à la dimension d'un territoire. "Il s'agit de redynamiser cette zone pour un développement harmonieux et faire un Euromed 3 dans la vallée de l'Huveaune, résume Guy Teissier. On peut développer 120 hectares, soit deux fois plus que ce qu'on a pu faire sur Euromed".

Relier des sites fragmentés

La nature ayant horreur du vide, le président de MPM profite également de l'absence sur cette zone de projet global, contrairement aux multiples opérations visant à développer le secteur nord de Marseille. "La situation actuelle résulte d'une absence de vision des acteurs du passé. On va donner de la dignité aux hommes de cette vallée car il y a de la dignité dans le travail", insiste le président de MPM. Une démarche inédite qui associe tous les acteurs économiques et publics. Le projet est ambitieux, mais encore à l'état d'embryon.

En décembre premier, un comité de pilotage a établi un sché-



Les anciens sites de Nestlé ont déjà changé. Dans 18 mois, quelque 1000 salariés devraient fréquenter ce site phare de la Vallée de l'Huveaune.

/PHOTOS C.M.S.

ma de référence avec plans, budgets et projets à développer. Des ateliers ont permis de cerner les besoins particuliers dans plusieurs domaines ainsi que sur des territoires précis : l'économie avec les commerces et la perspective de création d'une zone franche urbaine ; les transports avec la prolongation du métro jusqu'à St Loup, la création de deux nouvelles voies ferrées, la desserte de proximité de la gare de la Barasse et des échangeurs à la Valentine ; le potentiel du fleuve en terme de trame verte et bleue ; les logements sociaux

(une étude permettra de repérer les espaces fonciers disponibles). "Il faudra gérer des situations de contrainte (fleuve, autoroute) et répondre à des enjeux économiques disséminés et fragmentés", a ajouté MPM.

Hier, les acteurs du projet ont sillonné la Vallée, se rendant sur différents sites. Les territoires repérés comme à fort potentiel ou nécessitant une évolution sont St Mitre, la zone d'activités des Paluds, le pôle Alpha, la zone d'activité économique Aubagne-La Penne, le plan d'aménagement d'ensemble de

St Loup, la zone d'aménagement concerté de la Capelette, le vélodrome et la Barasse. "Avec ce projet à plusieurs niveaux, on change d'échelle cela ouvre de nouvelles perspectives". Les acteurs présents hier dans la Vallée assuraient que le projet continuerait dans le cadre de la métropole. C'est d'ailleurs la teneur du message de Guy Teissier, qui a souligné "que les choix finaux devront être faits par les élus qui participent à cette démarche avec pour objectif d'alimenter la mise en place d'une métropole de projets".

Corinne MATIAS

Vallée verte, le nouveau parc d'affaires

"A Aubagne, on va faire 100 000 m² de plus de surfaces commerciales, ici le pôle de la Valentine stagne. Il faut une unité de territoire", remarque Solange Blaggi, adjointe au maire de Marseille, déléguée aux commerces, présente hier dans la Vallée de l'Huveaune, avec de nombreux autres élus. "En 8 ans, avec les efforts faits au centre-ville, on est passé de 4,6 à 5,4 milliards d'euros de chiffre d'affaires", a-t-elle ajouté. Pour Didier Parakian, élu au développement économique, ce qui se passe sur le parc Vallée Verte de la Valentine est exemplaire. "Yvan Gouchon, le propriétaire, va créer 3 à 5000 emplois sur la zone". Dans l'esprit de l'architecte Pouillon, qui voulait une usine à la campagne, Yvan Gouchon, investisseur et propriétaire du parc situé 8 avenue de St Menet, a imaginé dans les anciens locaux de Nestlé, un concept novateur de parc d'affaires, programme réalisé avec la Ville de Marseille, la Soleam et MPM. "On a aménagé 35000 m² de locaux à ce jour, 80000 sont à développer", précise Yvan Gouchon ; on a déjà créé 700 emplois, 1000 dans 18 mois, et 4 à 5000 en plus dans la zone voisine". Mais pour le propriétaire des lieux, se pose le problème d'y faire un développement intelligent. "On va avoir un nouveau maillage



Yvan Gouchon (au centre) a fait le point hier sur son projet de Vallée Verte.

roulier entre St Menet et la Barasse, mais pas un bus depuis la gare". Sur le chemin, on a pu se rendre compte de l'avancée des travaux d'aménagement aux abords de la gare de la Barasse, avec un parking de 250 places, en plus des 100 places déjà disponibles. "Le pôle multimodal de la Vallée de l'Huveaune sera là, avec le tram et une station de vélos", a ajouté Guy Teissier. En attendant, Vallée Verte a mis une navette et des voiturettes Twizy à la disposition de ses salariés.

C.M.S.

Un projet en 4 étapes

La première phase concernant l'appropriation du territoire par les différents acteurs s'est achevée :

La seconde, portant sur le diagnostic, se poursuit jusqu'en septembre. Les acteurs du projet planchent sur la Vallée de l'Huveaune et ses usages ; la vallée commerciale et productive ; et la vallée habitée et peu connectée.

Puis viendront jusqu'en avril 2016 des étapes de co-construction du projet pour aboutir à l'écriture du schéma de référence, socle à partir duquel les travaux seront réalisés.

Les acteurs impliqués : les 2 EPCI (MPM et communauté d'agglomération d'Aubagne), les villes de Marseille, Aubagne, La Penne, Gémenos ; les conseils régional et départemental, le syndicat intercommunal de l'Huveaune, l'Etat, les chambres de commerce, de métiers et d'agriculture, le Parc des calanques, la SNCF, Soleam, RTM et des acteurs civils (promoteurs, HLM, commerçants, habitants...)

Tram du nord d'Aubagne : la balle dans le camp de la SNCF

À l'Espace des libertés d'Aubagne est présenté le projet d'aménagement et de développement durable à l'horizon 2030 : il repose sur l'aménagement du centre ancien, du cours Barthélémy, des allées commerçantes, et du quartier de la gare. La réussite de cet aménagement tient aussi à la circulation et aux accès à la Vallée de l'Huveaune.

À Aubagne, le pôle d'échanges et le prolongement du tramway entre Le Charrel et



la Bouilladisse figurent parmi ces priorités qui vont amorcer la reconstruction de la ville. "La première étape a concerné le tronçon entre l'ouest d'Aubagne et le centre-ville ; demain, c'est-à-dire d'ici à 3 ans, on ira jusqu'à Roquevaire, la Destrousse et la Bouilladisse. Ce sont 14 km pour desservir le nord de la commune où vivent, ont rappelé Sylvia Barthélémy, présidente (UDI) de la communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et Alain Rousset, 1^{er} adjoint au maire (LR) d'Aubagne, 60% de la population". "La SNCF était d'accord sur le principe de rétroceder les voies abandonnées depuis 50 ans pour y installer le tramway", ajoute le 1^{er} adjoint. "Ce n'était qu'un accord de principe", a souri Jacques Frossard, directeur SNCF Réseau. "Je suis à cheval sur les principes", lui a répondu Sylvia Barthélémy. La conversation a continué sur le même ton ferme. "La SNCF doit sortir de sa psycho rigidité et se mettre au service de ceux qui veulent réaliser des choses", est intervenu Robert Assante, vice président de MPM,



délégué aux transports. Quand il était maire du 6^e secteur, il a initié le projet de prolonger le tramway entre les Caillols et Aubagne. Une idée reprise par l'actuelle maire des 11^e et 12^e, Valérie Boyer, et qui cadre avec ce projet de développement de la Vallée de l'Huveaune. "On est tenu de travailler ensemble", a continué Guy Teissier à l'adresse du directeur, on a l'habitude de mettre de l'huile, il faut que vous en mettiez aussi". "Je suis partante pour signer de suite", a fini Sylvia Barthélémy. La balle est dans le camp de la SNCF.

C.M.S.



Anse du Pharo

Photo centrale: vue du site au début des démolitions, en juillet dernier. À droite, pelleteuse au travail sur la dalle de 5 000 m² qui devrait être conservée. Des tonnes de gravats doivent être évacuées.

L'anse du Pharo va ressusciter!

La communauté urbaine, qui gère ce site exceptionnel, veut lui redonner tout son cachet et sa vocation d'origine

Considérée comme l'un des sites les plus pittoresques -et les plus convoités- du littoral marseillais, l'anse du Pharo était défigurée depuis des décennies par la présence d'immenses hangars à l'utilisation incertaine et l'accumulation d'une quantité astronomique de débris et déchets en tous genres, abandonnés par leurs occupants indélécats.

Havre de paix pour les uns, zone de non-droit pour les autres, cet espace exceptionnel fait l'objet depuis quelques semaines d'un chantier titanesque. Les puissantes pelles mécaniques de la société 4D y sont à



À défaut de quiétude en raison du bruit des travaux, les riverains ont retrouvé une vue imprenable sur la rade Nord. / PHOTOS VALÉRIE VREL

800 000€
pour un nettoyage
de fond en comble.

l'œuvre, avec pour mission de faire "dalle rase" de ce terrain de près de 5 000 m² dont 3 000 m² de surfaces couvertes. Deux des quatre principaux hangars concernés sont déjà détruits ou en passe de l'être. Reste à démolir, déposer ou enlever deux autres bâtiments techniques, l'ensemble des rails de mise à l'eau ainsi que deux maisonnettes en ruine. Quant aux deux bateaux encore présents sur le site - une vedette sans marque distinctive en partie éventrée et la navette à passagers Pharaon de l'ex-GACM - ils devraient subir, sous peu, le même sort. Les travaux qui ont débuté le 29 juin

doivent s'achever à la fin septembre, après désamiantage et dépollution complets du site.

À l'origine de ce véritable tsunami qui suscite bien des interrogations dans le quartier : la communauté urbaine Marseille Provence Métropole (MPM), gestionnaire de cette partie du do-

main public maritime et propriétaire des constructions à l'abandon, après l'arrivée à échéance des AOT (autorisations d'occupation temporaire) de 6 mois et la décision de la collectivité de ne pas les renouveler. Sa nouvelle gouvernance semble donc avoir pris le dossier

à bras-le-corps, en liaison avec la municipalité, bien décidée non seulement à redonner tout son cachet à cette anse magnifique mais aussi et surtout à pérenniser une activité traditionnelle de construction et réparation navale digne de ce nom. C'est pourquoi, à l'issue de cette

première phase de nettoyage de l'anse pour laquelle elle a déboursé près de 800 000€, la communauté urbaine a demandé à la Soleam (Société locale d'équipement et d'aménagement de l'aire marseillaise) de recenser les entreprises en activité et de connaître

leurs besoins, notamment leurs projets d'extension, afin de pouvoir leur donner la priorité. Grâce à quoi sera rédigé avec elles un cahier des charges en vue de favoriser la venue de nouveaux opérateurs "en veillant, précise MPM, à ce que ces derniers ne leur fassent pas concurrence, mais au contraire complètent et amplifient l'offre actuelle". Se-

Éviter une concurrence qui pénaliserait les occupants historiques.

ront ainsi précisées les conditions d'occupation et d'usage du site, notamment sur le plan esthétique, les équipements antipollution requis ou encore la répartition des espaces disponibles, les responsabilités de chaque locataire, ainsi que le mode de gestion du site, ses conditions d'accès et son gardiennage. Une demi-douzaine d'entreprises sont actuellement présentes dans le périmètre, parmi lesquelles les deux chantiers navals Sainte-Marie et Borg, le voilier Voilerie Phocéenne, Euro-mar, Prôti-Centre Camille Julian et N. Carbonnel.

Le rapport définitif de la Soleam devrait être disponible dans le courant du mois d'octobre, permettant d'envisager le lancement du "village d'entreprises navales" souhaité par le président (LR) de la communauté urbaine, Guy Teissier, à la fin de l'année 2016. **Philippe GALLINI**

L'ANALYSE de Denis Borg et Paul Codaccioni, charpentiers de marine dans l'anse du Pharo

"Ce projet va faire du bien à tout le monde"

Entreprises du patrimoine vivant, les chantiers navals Borg et Sainte-Marie constituent deux références en matière de construction et de réparation de bateaux de plaisance, notamment pour les unités traditionnelles en bois, à commencer par les fameuses barquettes marseillaises. Établies de longue date dans l'anse du Pharo, les deux sociétés voient donc d'un très bon œil l'évolution récente du site et les nouvelles opportunités qui s'offrent à elles.

"Nous y sommes très favorables, confirme Denis Borg qui a repris en 2001 le chantier fondé par son père il y a plus d'un demi-siècle. Cela va créer de l'emploi grâce à la présence d'une aire technique à proximité immédiate de notre outil de travail. Nous bénéficierons également d'un facteur de disponibilité géographique qui est le Vieux-Port. Mais surtout, les professionnels ne seront plus dépendants de structures associatives et de leur fonctionnement particulier. Nous aurons affaire à des pros qui auront pignon sur rue".

Même enthousiasme pour son voisin de palier Paul Codaccioni qui a repris l'an dernier le chantier Sainte-Marie, implanté dans la petite anse depuis 1961 et dont l'une des spécialités est d'entretenir les deux ferry-boats de la Ville de Marseille, notamment le vénérable César, tout de bois vêtu. "Il était temps. Ce projet va faire du



Comme son confrère et voisin Denis Borg, Paul Codaccioni veut profiter de cette opportunité pour développer l'activité de son chantier naval.

bien à tout le monde. L'image du Pharo, mais aussi celle de l'entrée du Vieux-Port, vont être complètement transformées. Quant aux futurs occupants, peu importe qu'il s'agisse de projets communs ou individuels, l'essentiel est que tous les corps de métiers de la plaisance soient représentés". Paul Codaccioni qui, comme Denis Borg, a d'ailleurs dans ses cartons un pro-

jet d'extension de son chantier afin de doubler le nombre de bateaux qu'il reçoit chaque année et peut-être décrocher le marché qu'il convoite depuis son arrivée aux commandes de l'entreprise : celui de l'entretien des trois grosses navettes à passagers de la compagnie Frioul If Express. **Ph.G.**

L'AMBITION DE MPM ET DE LA SOLEAM

Un village d'entreprises mais ni hôtel ni anneaux

"Village d'entreprises navales ou tournées vers la mer", c'est en ces termes que Marseille Provence Métropole (MPM) et la Soleam décrivent le futur de l'anse du Pharo, avec l'ambition d'y proposer, d'ici deux ans, tous les services dont les plaisanciers pourront avoir besoin, de la sellerie à la mécanique en passant par l'accastillage, le tirage à terre, etc. "On garde la main, se félicite pour sa part l'élu (LR) Gérard Chenoz, président de la Soleam à laquelle la communauté urbaine a confié l'étude de faisabilité de toute l'opération. L'anse du Pharo était une zone de non-droit à Marseille ; chacun s'était approprié le site et faisait ce qu'il voulait. Ce ne sera plus le cas". De son côté, MPM tient à apporter plusieurs précisions importantes et à tordre le cou aux rumeurs : "Il n'y aura pas de zone d'anneaux mais seulement des postes de stationnement réservés à l'entretien ou la réparation", souligne sa direction, en précisant qu'une activité de vente de bateaux a effectivement été proposée. "Nous l'examinons mais nous n'y sommes pas favorables a priori". Autre annonce forte de MPM : "Nous allons faire bénéficier tous les occupants actuels ou futurs de nouvelles AOT de longue durée, de 15 à 20 ans, afin qu'ils puissent investir sereinement". D'autre part, la communauté urbaine dit continuer de plancher activement sur le projet de transfert des bateaux de l'administration actuellement stationnés quai du Port afin de libérer le quai le long des deux consignes sanitaires. La future capitainerie du Vieux-Port devrait en effet prendre place dans l'une d'elles ; projet qui suppose la construction d'une digue au Pharo mais d'un format et d'un coût très inférieurs à celle qui était prévue à l'origine. Quant au risque que des promoteurs immobiliers influents profitent de ce grand nettoyage pour mettre la main sur ce site exceptionnel, la direction de MPM se veut rassurante : "Il est quasiment impossible de faire un hôtel ou une résidence à cet endroit car il faudrait pour cela déclasser le domaine public maritime, ce qui constitue l'une des procédures les plus longues et les plus complexes du droit français." **Ph.G.**

Le Département fait son inventaire

La nouvelle équipe du Conseil départemental veut valoriser son patrimoine immobilier

I aura de la lecture pendant ses vacances, Jean-Marc Perrin. Adjoint au maire d'Aix-en-Provence, conseiller départemental Les Républicains (LR), l'homme y est en charge du patrimoine de l'institution. Sur sa table de nuit, l'énorme inventaire, réalisé en interne, des possessions immobilières de la collectivité. "Il est tout frais, cet audit, sourit-il. Et je peux vous dire que ça en fait, des tableaux Excel !"

La patronne du Conseil départemental, Martine Vassal, a en effet demandé à tous ses élus de "définir une stratégie" pour leurs délégations respectives. Au patrimoine, Jean-Marc Perrin l'explique, l'enjeu sera "de savoir ce que nous avons, afin de voir ce qui peut être réutilisé, valorisé, réutilisé".

Quelque 250 établissements recevant du public (ERP) ont d'ores et déjà été recensés. Collèges, maisons de la solidarité, centres de secours, lieux culturels et sociaux, l'ex-Conseil gé-

"300 000€ de gardiennage, ça ne peut pas durer."

néral 13 possède des biens en lien avec ses prérogatives. "Un patrimoine époustouflant", salue l' élu qui en a parcouru une partie.

Dans ce parc, cependant, des éléments suscitent sa perplexité. "Je pense au château d'Avignon, entre Arles et les Saintes-Marie-de-la-Mer, précise-t-il. C'est un musée qui ac-



L'ancien Hôtel de la Marine, à la Joliette, devrait quitter le giron de l'institution départementale, qui ne lui a pas trouvé d'utilité. Un nouvel appel d'offres vient d'être lancé.

/ PHOTO VALÉRIE VREL

cueille 30 000 personnes chaque année. Il n'est pas complètement rentable et, surtout, je me demande pourquoi la précédente majorité départementale l'a acheté..." C'est également le cas d'un mas, "par ailleurs sublime", perdu avec ses huit hectares de terres, dans la campagne arlésienne.

À Marseille, le Conseil départe-

mental possède aussi de nombreux biens, dont tous n'ont pas démontré leur utilité. C'est le cas du très bel Hôtel de la Marine, rue des Phocéens, à la Joliette (2^e). Ce magnifique ensemble du XIX^e siècle, qui abritait autrefois la direction des affaires maritimes, reste vacant après avoir été squatté et vandalisé durant des mois. "Cela

nous coûte 300 000€ de gardiennage, grommelle Jean-Marc Perrin. Je viens du privé, moi, et je peux vous dire que c'est difficile à avaler, des dépenses pareilles." Faute de lui trouver une fonction, l'équipe Guérini avait bien tenté de vendre l'ensemble, juste avant les élections départementales. Las : l'appel d'offres était revenu in-

fructueux. Il vient d'être relancé, sur la base d'une nouvelle estimation des Domaines ("La précédente, à 2,8 millions d'€, nous a semblé trop basse, car elle avait justement été faite lorsque le site était squatté").

Jean-Marc Perrin l'affirme, "le critère du prix ne sera cependant jamais le seul retenu. La solidité des porteurs du projet, la qualité de ce dernier" seront également jugées avec attention en commission, à l'automne. "Un projet en lien avec le développement de ce quartier me semblerait intéressant", glisse le conseiller départemental. Autour, les voisins espèrent en tout cas que l'ensemble, et notamment son élégante coupole, sera sauvé de l'appétit des promoteurs immobiliers.

Delphine TANGUY

dtanguy@laprovence-presse.fr



Le château d'Avignon appartient au Conseil départemental. / PHOTOS LP

Un "geste" à 1,5 million d'euros

PRADO MPM lance un concours pour la réalisation d'une "œuvre monumentale" sur le nouveau rond-point

Anish Kapoor va-t-il candidater au concours lancé en août par la communauté urbaine MPM pour la réalisation d'une "œuvre monumentale, exceptionnelle et dynamique", qui trônera au centre du rond-point du Prado, actuellement en travaux ?

Après son désormais célèbre "Dirty corner", vandalisé à Versailles, l'artiste anglo-indien pourrait imaginer un "Expensive corner" (Coin Onéreux) à Marseille, en s'inspirant du montant que MPM est prêt à consacrer à cette œuvre de giratoire : 1,5 million d'euros hors taxes.

L'appel d'offres, consultable

"Un geste culturel fort, situé sur l'axe stratégique Porte-d'Aix/Obélisque"

en ligne, précise que ce marché ne bénéficie d'aucun financement de l'Union européenne.

À notre connaissance, la future œuvre d'art, qui s'inscrit "dans le cadre de la requalification du rond-point du Prado et de la réalisation de la ligne de Bus à haut niveau de service Castellane-Luminy", n'aurait pas fait l'objet d'une délibération spécifique, soumise au vote du conseil communautaire.

"Nous souhaitons un geste culturel fort, qui marque l'espace, dans un quartier en pleine requalification, pour sou-



Une "œuvre monumentale, exceptionnelle et dynamique" doit être érigée sur le nouveau rond-point du Prado : situation stratégique dans un quartier en pleine requalification. / PHOTO FRÉDÉRIC SPEICH

ligner la situation stratégique de ce rond-point sur l'axe Porte-d'Aix/Obélisque de Mazarques", justifie Lionel Royer-Perreaut conseiller communautaire (Les Républicains) en charge de la commande publique.

Fontaine et/ou œuvre d'art

L'appel d'offres précise que "le geste" doit être planté sur environ 60 % de la superficie de l'anneau central du giratoire, qui fait 30 m de diamètre. "L'œuvre monumentale aura une vocation d'animation et de

scénographie permanentes de la place, œuvre d'art et/ou fontaine, l'un n'excluant pas l'autre, mise en lumière, éclairages", précise le cahier des charges. Des références au quartier du Vélodrome (le stade, l'OM, le football?) sont également les bienvenues.

Reste qu'en ces temps d'austérité budgétaire, ce projet risque de faire tiquer les contribuables de MPM. Et n'est-il pas disproportionné d'allouer à une œuvre de giratoire, la moitié du montant (3 M€) que la Région s'apprête à déblo-

quer pour les migrants en Paca? "On est sur un lieu stratégique pour Marseille. Et la volonté de Guy Teissier (président LR de MPM) est de contenir les dépenses. Ce projet se fera sûrement en alliant esthétique et maîtrise des coûts. Le devis annoncé est une somme maximale. On est souvent à -30 % ou -40 %", plaide Lionel Royer-Perreaut. Les candidats ont jusqu'au 28 septembre pour déposer leur dossier. Les travaux ne commenceront pas avant fin 2016, soit après l'Euro de football.

Sophie MANELLI

Soucoupe volante, saucisse géante, œuvre "biodégradable" ?

"Plus de 40 000 ronds-points ont été construits en France, un record mondial. Coût moyen d'une installation "ornementée" : 1 million d'euros", indique la revue Les Enquêtes du contribuable. Si les communes modestes se contentent de fleurs ou d'arbustes, certains maires ont

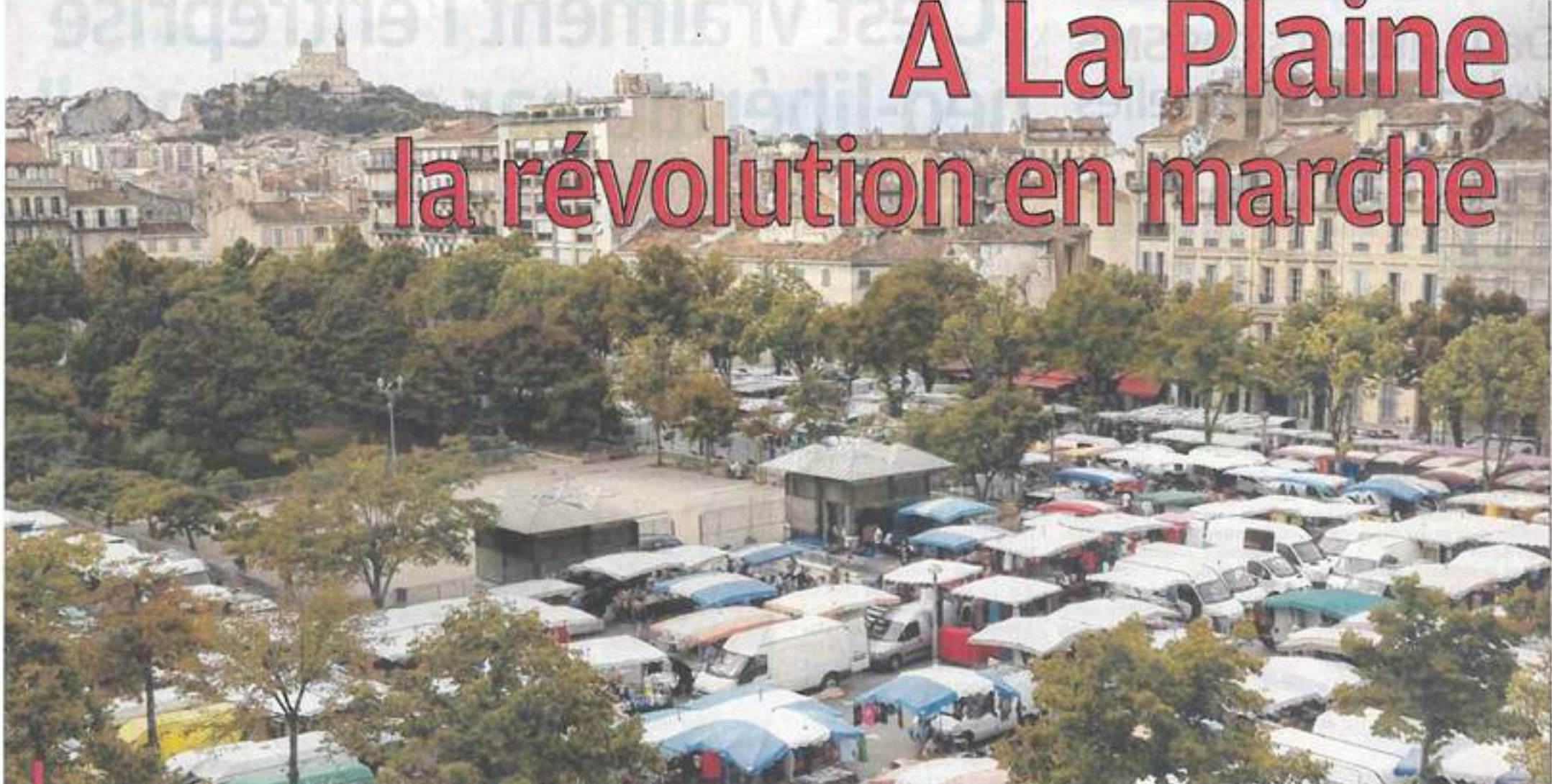


Œuvre maudite, le mât de Buren, a fini déchiqueté et rongé par la rouille... / PHOTO G.D.

versé dans le burlesque ou la mégalomanie : soucoupes volantes, saucisse géante, Tour Eiffel, faux bateaux échoués, clown jouant du violon, tête de bœuf flottant au sommet d'un pot-au-feu... Un art giratoire qui a malgré tout ses grands noms, comme Jean-Luc Plé, surnommé "le Rodin des ronds-points".

À Marseille, certains œuvres ont suscité la polémique, comme le célèbre mât de Buren. Installé devant l'Escale Borely, il avait été offert en 1989 par Jack Lang pour célébrer le parcours de Fédérés. Un cadeau (de 100 000€) empoisonné, puisque très vite, le mistral et la pollution eurent raison du génie de l'artiste. Les 500 fanions ornant le mât révolutionnaire se mirent en berne, déchirés, pendouillant lamentablement sur une structure rongée par la rouille. Plusieurs fois, la municipalité dut rafistoler, à ses frais, cette œuvre maudite. Jusqu'à ce qu'en 2007, Daniel Buren lui-même décide qu'il ne pouvait plus la voir en peinture ! L'artiste a demandé à la Ville de la démonter et d'en faire ce que bon lui semblait... à condition de ne plus jamais l'exposer ! Du moins, le mât de Buren est-il resté dans les mémoires. Ce n'est pas le cas de "One O'Clock", sculpture à charpente métallique jaune vif installée sur le rond-point voisin Louis-Bonafon. Cette œuvre, pourtant réalisée par l'artiste new-yorkais reconnu Mark di Suvero, a tout simplement disparu du paysage et des souvenirs des Marseillais. Il se dit que Jean-Claude Gaudin lui-même y était resté passablement hermétique... S.Ma.

A La Plaine la révolution en marche



Poumon économique du quartier, mais mal géré, le marché va-t-il "monter en gamme" comme le veut la Ville ?

/ PHOTO VALÉRIE VREL

D'ici 2019, la place Jean-Jaurès aura changé en profondeur. La Soléam s'attaque, pour la Ville, à son réaménagement.

Il n'y en a pas deux comme elle. Populaire et rock'n'roll, maraichère et noctambule, alternative et cinglée de ballon, la place Jean-Jaurès, à cheval sur trois arrondissements (1^{er}, 6^e, 5^e) est pour des milliers de Marseillais tout simplement le meilleur endroit sur Terre ou pas très loin. Est ou... était ? Stationnement anarchique, circulation intense, espaces publics dégradés, surchargés ici, déserts ailleurs, trottoirs ridiculement étroits, marché tri-hebdomadaire qui sature : "C'est quand même le foutoir", résume Mathieu, qui traverse la place chaque matin juché sur son vélo. Foutoir, Gérard Chenoz, adjoint au maire et président de la Soléam (1) n'aurait peut-être pas employé le même mot, mais dans le fond, il partage ce constat. "On doit y améliorer la cohabitation des usages", ré-

me-t-il dans un langage un peu moins fleuri. C'est à ce gros chantier que s'est attaquée depuis un an, discrètement, la société d'aménagement de la Ville. Situés à la confluence de plusieurs "pôles" dégradés et d'axes urbains majeurs, identifiés par l'opération Grand Centre-ville (2011-2021), les 2,5 hectares de la place Jean-Jaurès sont en effet devenus un "enjeu majeur" pour la requalification de tout le secteur. "On n'a pas envie de se manquer", reconnaît Gérard Chenoz. C'est qu'ici, un peu comme sur le Vieux-Port, chacun défend âprement sa vision, son usage des lieux : Bruno Gilles, maire LR des 4^e et 5^e arrondissements, n'a certainement pas oublié les empoignades de 2001, lors de la dernière phase de travaux sur la place. Pourtant, il ne s'agissait là que

d'aménager le square Yves-Montand ! Trouver le consensus à La Plaine relève de la haute diplomatie...

Bref, dans le chantier qui s'engage, si la Soléam a commencé par entendre les trois maires de secteur concernés (Bruno Gilles, donc, mais aussi Sabine Bernasconi et Yves Mgraine) et l'adjointe aux emplacements publics, Marie-Louise Lota, elle a aussi, prudente, choisi de déléguer la concertation à des pros. Un procédé de plus en plus utilisé par les collectivités locales : c'est aussi en ce moment le cas sur l'énorme programme des casernes, à la Belle-de-Mal. À La Plaine, c'est le groupe d'assistance à maîtrise d'ouvrage Samop, en lien avec le bureau d'études Cyclades, qui a été désigné pour définir les enjeux d'aménagement, mener les réunions, entendre et synthétiser les attentes. Ce "programmiste" ne part cependant pas à tâtons : d'ores et déjà, la Ville lui a soufflé ses souhaits, à savoir se doter d'un "beau marché qualitatif", "faire monter en gamme" la place en "s'appuyant sur ses qualités architecturales et paysagè-

11,5 M€
C'est le montant estimé du programme des travaux.

res" en renforçant la part du végétal, dégager les façades pour créer des terrasses, des cheminements piétons et cyclistes agréables, réduire la place de la voiture... "Ce sont des pistes, glisse Gérard Chenoz, rien n'est encore figé". Le programme doit notamment être enrichi du résultat de la consultation publique qui s'ouvrira, pour trois mois, à partir d'octobre. "On veut entendre tous les usagers de Jean-Jaurès", insiste le président de la Soléam. Prudents, les élus attendent le résultat de cette concertation pour faire connaître leur point de vue publiquement. Vous ne trouverez ainsi personne, actuellement, pour répondre aux questions les plus explosives du dossier : que deviendront les forains actuels ? Le stationnement

sera-t-il interdit en surface ? La gentrification guette-t-elle le quartier ? Seule Sabine Bernasconi, maire LR des 1^{er} et 7^e arr., livre ses souhaits : "Cette place, il faut l'aérer, la réorganiser, lui redonner des fonctions lisibles, confie-t-elle. Le marché doit aussi être repris en main."

Cette fin d'été, la Soléam s'est aussi mise en quête d'une équipe regroupant un architecte, un paysagiste et des bureaux d'études. Les candidats ont jusqu'au 24 septembre pour se faire connaître ; quatre groupements seront ensuite retenus. Le lauréat, sera désigné au début 2016 pour une mission de trente mois. "Les travaux devraient commencer au second semestre 2017 et durer près de deux ans", estime Jean-Yves Miaux, le directeur de la Soléam. Quelque 11,5 M€ seront alloués à cet ambitieux programme. À l'issue duquel, les "Plainards" l'espèrent, leur quartier n'aura pas perdu sa belle âme.

Delphine TANGUY
dtanguy@laprovence-presse.fr

(1) Société locale d'équipement et d'aménagement de l'aire marseillaise.

"ÉLOIGNER LES GENS MODESTES"

Lundi soir au Dar Lamifa, rue d'Aubagne, l'assemblée de La Plaine (1) a discuté le projet. Des plans, des études circulent déjà. "On constate sur ce quartier un désengagement public, une dégradation qui leur permet, dans un second temps, de légitimer des travaux. Mais derrière tout ça, il y a la volonté de 'gentrifier' le quartier, c'est-à-dire d'en éloigner les gens modestes". Un autre : "C'est un projet pour les bars pour leur faire de grandes terrasses comme sur d'Estienne d'Orves ou à Aix." Inquiète, l'assemblée le sait, "le temps presse" pour organiser une riposte : "Il faudra mobiliser largement."

D.Ta.

→ (1) Créé lors du déploiement de la vidéosurveillance, il se réunit une fois par mois.

LE TÉMOIGNAGE de commerçants et d'usagers de la place

"Qu'ils ne viennent pas nous faire les Terrasses du Port"

"Jacky, tu m'en remets un petit ?" "Yes papa !" Affable et chaleureux, fidèle des petits matins comme des apéros brailards, Jacky, c'est le patron du Bar de la Plaine. Son zinc est l'endroit pour discuter de la révolution à venir. On est ici du côté rock'n'roll de la place, avec, à côté, Le Traquenard mais surtout le mythique Intermédiaire, reparti sur de bonnes bases depuis sa reprise par Youssef, de l'Umagamma, trois autres incontournables de la vie nocturne du quartier. "Je suis content qu'ils viennent prendre le relais", commente Jacky. Lui rêve d'un truc, pour "le plus beau quartier de Marseille", c'est que l'on "remette un peu d'ordre" sur la place. "La circulation, c'est n'importe quoi. Faut arrêter avec ces poids lourds", lâche-t-il. Des terrasses élargies, de la place pour les piétons, "mais en gardant du stationnement le soir, c'est obligatoire", un terrain de foot "géré par les MTP (le club de supporters de La Plaine), comme ça aurait dû être le cas" lors de la précédente rénovation des lieux...

À deux pas, Abdel, au Petit Louvre, contemple le marché de La Plaine depuis 26 ans... sans y avoir mis les pieds une seule fois. "J'ai assez à faire de ce côté." Il espère "moins de saleté, un nettoyage des trottoirs mieux fait, plus de civisme des forains." Souriant, il ajoute : "J'ai bien gagné ma vie ici, je ne vais pas cracher dans la soupe ! La Plaine, c'est connu dans le monde entier. Un jour en Grèce, quelqu'un m'a dit : oh, vous êtes où à Marseille, pas venant à l'Intermédiaire ?"



Âme du quartier, les commerces de La Plaine espèrent se faire entendre dans la consultation. / PHOTO D.TA.

On remonte la place dans le sens des aiguilles d'une montre. Nous voilà chez Thierry, l'un des derniers photographes de la ville. Vingt-cinq ans de maison et pas mal de désillusions. "Leur projet de travaux ? Ça va encore être un beau bordel... Je crois que le marché doit partir : c'est mal géré, il faudrait que ce soit un marché alimentaire." Richard Caramanolis, le patron du Petit Nice - plus grosse terrasse du quartier - espère "que ces travaux, ça ne nous fasse pas

perdre l'âme de La Plaine. Qu'ils ne nous fassent pas les Terrasses du Port, quoi, un truc lisse", lâche-t-il. L'ancien boxeur espère "des arbres, du traditionnel, du pas trop moderne". Assise en terrasse, Sophie, habitante du Camas, savoure son café : "Moi ce que j'attends pour La Plaine, c'est davantage de sécurité. Que les femmes s'y sentent mieux, le soir, même seules, même tard."

D.Ta.

LE DOSSIER CHAUD

Quel avenir pour le marché forain ?

Il y a dix ans, lorsque le marché paysan s'est installé à deux pas de là, sur le cours Julien (6^e), certains maraichers de La Plaine avaient bien ricané. "Qu'ils aillent les manger, leurs fromages de chèvre, les babas cool !" Mais en dix ans, une petite révolution est passée par là - l'attrait pour les fillères courtes, le bio - et l'énorme succès du rendez-vous paysan ne fait plus rigoler personne chez les forains de Jean-Jaurès. Car le spot du cours Julien lui a taillé de sévères croupières. Et rafié, au passage, sa clientèle la plus aisée. Las, ils ne sont désormais plus qu'une poignée de maraichers sur la place Jean-Jaurès, où les métiers de bouche (poissonnerie, traiteur, etc.) sont supplantés par le textile, la maroquinerie à bas prix. Les vendeurs à la sauvette se sont glissés dans les rares interstices pour débiter, sporadiquement, polos Ralph Lauren tombés du camion et autres faux sacs Gucci venus de Vintimille, gros hub de la contrefaçon. Au départ des forains, la place demeure une décharge à ciel ouvert : milliers de cintres, sacs plastiques et autres cartons jonchent le sol et s'envolent, les jours de mistral, dans les rues adjacentes. Il y a quatre ans, la Ville avait tenté de remettre un peu d'ordre, avec l'appui de la police. Sans résultat, son inspecteur des marchés, ancien des Renseignements généraux, aurait depuis rendu son tablier. Cependant, le marché de La Plaine et ses 300 forains reste un vrai succès : attirés par les bas prix, les clients viennent parfois de l'autre bout de la Ville. Que deviendront-ils si la mairie va au bout de sa "montée en gamme" du marché ? Ne doublera-t-elle pas avec d'autres marchés essentiellement alimentaires comme les étals bio du cours Julien ? Réponse dans les prochains mois.



La place après le marché. / PH. D.TA.

D.Ta.

Le projet de l'université régionale des métiers dévoilé

En 2019, au cœur d'Euroméditerranée, ce site va accueillir 1 200 apprentis



Ci-dessus, le futur projet avec patio méditerranéen. En bas, le discours de Michel Vauzelle.

/ PHOTOS DR ET E.M.

Sur un socle rouge, un drap noir tombe dévoilant la maquette immaculée sous les exclamations de l'assemblée. Hier, à l'hôtel de Région, le projet architectural de l'université régionale des métiers Provence-Alpes-Côte d'Azur a été dévoilé devant un parterre d'élus et d'architectes. Prévu pour fin 2019 au cœur du quartier Euroméditerranée, ce site contemporain en verre, béton et acier inoxydable de 23 000 m², réparti en un pôle Ouest et un pôle Est, séparés par une rue, regroupe quatre centres de formation d'apprentis (CFA). Dans le premier pôle, un gymnase, un patio, une bibliothèque et dans le second, les ateliers des étudiants. Retenu à l'issue du concours de maîtrise d'œuvre lancé en octobre 2014, ce projet, d'un coût de 72 millions d'euros, accueillera 1 200 apprentis à l'année dans sept filières économiques: bâtiment et écoconstruction, santé (optique et dentaire), services administratifs, tertiaire (commerce, tourisme, vente)

Ce projet à 72 millions d'euros permettra à Marseille de s'imposer à l'international.



et électricité et électronique. "On veut montrer notre ambition au monde entier avec une architecture de grande qualité", s'emballe Elisabeth Viola, directrice régionale Paca de la Caisse des dépôts et consignations (CDC) à Marseille, partenaire du projet. Projet conçu par les architectes parisiens et toulonnais Thierry Van de Wyngaert et Jean-Louis Duchigr, les deux vieux copains ont travaillé sur un bâtiment éco-responsable: deux patios méditerranéens avec de grands pins. Un système de ventilation naturelle en captant l'air frais nocturne. Les façades avec un jeu de coursives et de panneaux métalliques perforés apportent une grande luminosité à l'université. Pourtant, les deux architectes ont dû faire preuve d'imagination: un rez-de-chaussée trop étroit pour les ateliers. Qu'importe, ils les ont étagés sur un immeuble avec un système de treuil pour monter le matériel. Un nouveau concept...

Elsa MARI

Renault va laisser place à un complexe de 672 logements

L'autre Cité radieuse. Sous ses apparences de vieille dame de fer, c'est bien ce que la concession Renault, installée depuis plus de 20 ans au 134 du boulevard Michelet (8^e), s'appête à devenir. "Démarré il y a trois ans, notre projet en est à la phase des fouilles préventives et il reste encore un recours à expurger pour qu'il soit confirmé sur toute la ligne, tant par le droit que par l'analyse des sols", livre l'architecte marseillais du futur mastodonte immobilier, Roland Carta, qui le dessine avec le Génois Alfonso Femia sous l'égide de la Cogedim, son promoteur, et de Renault, qui

24 635

La surface globale, en m², sur laquelle le projet sera aménagé.



En gestation depuis trois ans, les architectes marseillais Roland Carta et génois Alfonso Femia se préparent à mettre sur pied un mastodonte au 134 boulevard Michelet.

/PHOTO C.T.

en demeure le propriétaire.

Le projet: un complexe divisé en deux parties, "IMI" (pour Michelet) et "IMA" (pour l'avenue de Mazargues qui jouxte le terrain) séparés par une voie paysagère et des espaces verts.

Le tout, haut de 28 m sur les 32 autorisés par le plan local d'urbanisme, et sur surface de 24 635 m², dont 16 681 m² comprenant garages, toitures et l'avenant reliant les deux hangars seront démolis pour lancer le chantier, faisant place nette pour 672 logements au total.

Côté IMI, Renault restera implanté à l'angle du boulevard Barral avec 11 000 m² de bureaux, dont un showroom de 3 000 m² et, au rez-de-chaussée, une carrosserie de 5 000 m² pour recevoir ses clients. "Mais la future concession n'aura plus rien à voir avec l'actuelle, pré-

vient Roland Carta. Puisque, en plus d'une résidence seniors de 90 logements, le garage partagera le boulevard avec 202 appartements". Tandis que, côté IMA, ils seront 380 à sortir de terre et qu'en souterrain, 1 270 places de parking seront créées pour les besoins des nouveaux habitants de ce village dans la ville.

Un ensemble basé sur deux nécessités selon l'architecte: "Réarticuler le tissu urbain ancien et à venir à partir du constat de l'obsolescence d'un site désuet, tout en respectant la ligne fixée par l'immeuble du Corbusier à quelques mètres", mais aussi et surtout "contribuer à fonder la nouvelle ville en passe de devenir une réalité après le chantier du Vélodrome et avant ceux qui restent à accomplir".

"La mixité de ce programme, qui combine surfaces de travail,

commerces et habitat, en fait tout son intérêt pour le quartier... Et en plus de répondre à ses besoins, il viendra créer de nouveaux espaces verts dans le cadre d'arbres qu'est Michelet", avance Yves Moraine, maire Les Républicains des 6^e et 8^e arrondissements. "Notre objectif de construire 5 000 logements par an implique que l'on change d'ère, surtout sur un tel lieu stratégique, où la circulation ne sera pas engorgée ni pendant ni après le chantier grâce aux voies larges du boulevard", juge Laure-Agnès Caradec, adjointe au maire déléguée à l'urbanisme. Puis il est fini le temps des grosses concessions automobiles dans le grand centre-ville!

Manière de dire qu'après Renault, la concession Peugeot pourrait suivre? "Non, pas pour le moment, souffle-t-elle. Mais

on sait bien qu'en cœur de ville, des mutations sont à prévoir et ce foncier appelé à long terme à être rénové, voire réinvesti pour d'autres usages..."

"Ce projet convient parfaitement aux habitants à partir du moment où il se fonde dans le paysage... Même s'il ne reste qu'une chose à vérifier: la sortie des voitures de chez Renault et des futurs parkings, qui ne devront pas mettre en danger les boulistes ou les footballeurs du stade Cauljolle", estime Yvette Rochette, présidente du CIQ Michelet-Saint-Giniez. En tout cas, "si tout se passe comme espéré", annonce Roland Carta, le chantier devrait débuter "mi-2016", après l'Euro. Pour s'achever après trois ans de travaux, entre 2019 et 2020. Le temps de faire naître un géant.

CÉDRIC TORRÉS

En 2018, l'ancien siège de la SNCM va s'ouvrir "au luxe"

Une date a été fixée pour le futur programme de logements et de commerces

Un voyage de presse... À la Joliette! Acheminée depuis Paris par la société Eiffage, une quinzaine de journalistes ont eu droit, hier toute la journée, à une visite guidée des principaux fleurons commerciaux acquis par le groupe de construction. *"Ils ont été bluffés par ce Marseille qui n'est pas celui dépeint dans les médias"*, glisse tout sourire l'un des responsables d'Eiffage, planté devant l'ex-siège de la SNCM, boulevard des Dames (2). C'est ici, entre les murs de ce site emblématique, construit en 1928 par la Compagnie Générale Transatlantique, que devrait s'ouvrir à l'horizon 2018 un nouveau complexe "mixte et de standing". Son nom? Le Castel, en hommage à l'architecte marseillais Gaston Castel qui a dessiné ce bâtiment majestueux. Une construction classée au patrimoine historique et dont les façades se doivent d'être conservées en l'état. *"Nous nous sommes fixés pour ambition de redonner ses lettres de noblesse à ce lieu mythique en conjuguant luxe, passé et modernité"*, place Eiffage.

45 M€ de travaux

En projet, sur 7 étages et une espace de 23 000 m², 112 appartements aussi chics que chers (6 500€ le m² en moyenne) offrant des vues imprenables sur la mer ou la Major. Mais aussi, une résidence de tourisme d'affaire de 131 chambres (4 étoiles), 9 000 m² de bureaux et 1 250 m² de boutiques et commerces "haut de gamme". Un détail qui ne manquera pas de faire grincer des dents du côté des commerçants du centre-ville à qui, la semaine dernière, Gérard Chenoz (L.R), adjoint aux Grands projets, avait promis: *"Aujourd'hui, les surfaces commerciales en périphérie, ça suffit. Il faut désormais booster le centre"*. Mais en réalité, le Castel est déjà une histoire ancienne et a connu une période de gestation. Vendu en 2012 par la SNCM au groupe Eiffage-Anf



Des images de synthèse du complexe qui comprendra un hôtel, des commerces, des bureaux et des logements.

pour 18 M€, une somme destinée à renflouer les caisses de la compagnie en crise, le chantier n'avait pas commencé, comme prévu, début 2015. C'est que la phase de commercialisation des pieds d'immeuble, préalable aux coups de pioches, s'est dans un premier temps heurtée à la difficulté de trouver une grande enseigne qui serve de locomotive. *"Nous aurons une offre à la fois unique et complémentaire avec les Terrasses du port, les Docks et les Voûtes"*, avance aujourd'hui un responsable d'Eiffage, sans plus de précision sur les noms des futurs occupants. Et d'annoncer, pour le volet logements, qu'une *"vingtaine d'appartement à déjà trouvé preneurs"*. Coût total de l'opération confiée à l'architecte marseillais Alain Ferran ? 45 M€. Reste à en mesurer le succès, ou pas, dans un périmètre d'Euromed où la concurrence est de plus en plus féroce.

L.D.A.



Quel futur pour le Mont-Rose?

La Ville a retenu un projet d'hôtel "éco-touristique" dessiné par Rudy Ricciotti. Le voisinage s'inquiète

Deux ans plus tard, l'information a finalement filtré. Comme le rapporte notre confrère *Marsactu*, on connaît enfin le nom du lauréat dans l'appel à projets lancé en 2013 par la Ville pour le devenir du Mont-Rose. Ce sera Thed international, une société de conseil en développement hôtelier (elle est notamment intervenue sur l'Intercontinental, à Marseille), avec le concours de l'architecte star Rudy Ricciotti. Situé aux portes du Parc national des calanques, leur projet, un hôtel "éco-touristique" de 55 chambres ainsi qu'un restaurant, a remporté l'adhésion de la Ville. "C'est une intervention très délicate, très douce", apprécie ainsi Yves Moraine, le maire LR de secteur. Mais le dossier de la reconversion de l'ancien site militaire marque

"La Ville n'est pas arc-boutée sur ce projet."

YVES MORAINÉ, MAIRE DE SECTEUR (LES RÉPUBLICAINS)

néanmoins le pas : malgré les relances de la mairie, le ministère de l'Écologie, qui doit donner son feu vert, traîne la patte. "À la rentrée, nous avons appris qu'il avait missionné deux inspecteurs à Marseille, afin d'auditionner les élus, le Parc, des riverains", poursuit Yves Moraine. Depuis? "Nous n'avons plus de nouvelles. Le rapport d'inspection ne nous a

pas été transmis", regrette l'élu qui l'affirme, "la Ville n'est pas arc-boutée" sur l'option d'un hôtel. "Si l'État veut mettre 4 à 5 M€ pour faire une Maison du Parc national des calanques, discutons". Pour la mairie cependant, le temps, c'est de l'argent : si l'ancien site militaire, depuis plus d'un demi-siècle désaffecté, appartient toujours à la Défense, c'est bien elle qui en assure le gardiennage, 100 000€ par an pour découvrager les squats. Alors, que faire du Mont-Rose? La méfiance déjà formulée par les riverains - portée, ici, par la conseillère d'arrondissement et communautaire Front de gauche Marie-Françoise Palloix - a d'ores et déjà échaudé l'architecte du Mucem. En exclusivité, Rudy Ricciotti le dévoile en effet : il jette l'éponge...

Delphine TANGUY

RUDY RICCIOTTI, ARCHITECTE

"C'est irréversible, je me retire du projet"



"Ce que je souhaite dire, avant toute chose, et contrairement à ce qu'un journaliste (1) a pu écrire, c'est que non, Rudy Ricciotti ne VEUT pas d'un hôtel au Mont-Rose. C'est une manipulation de le présenter ainsi. Je fais tout simplement partie d'une équipe qui a remporté un concours. La proposition a plu. Ce site, très beau, à l'abandon, j'avais envie de le rendre vivant.

Alors, comment on s'y prend? Déjà, on ne construit pas un m² supplémentaire, on exploite les bâtiments existants, qui ont une humilité, ce que j'appelle la noblesse du pauvre. L'architecte des Bâtiments de France me dit que ce patrimoine n'est pas d'une grande qualité, mais je trouve que la valeur de l'ancienneté plaide pour sa conservation. Alors on réhabilite et puis on désimperméabilise les sols : c'est-à-dire qu'on ôte tout ce qui est goudronné, on revient à la terre. Cet hôtel serait un lieu pour les randonneurs, il y aurait un restaurant : les gens de La Pensée sauvage (qui propose des cures detox et bien-être, dans la Drôme, NDLR) se sont déjà dits intéressés par le projet du Mont-Rose... Mais regardez les réactions, déjà, on est dans une suspicion : je ne veux pas entrer dans cette mêlée paranoïaque. Je suis un combattant extrêmement sensible, je croyais bien faire et à peine ce petit Mont-Rose montre-t-il le bout de son nez qu'on m'attaque alors que je suis sur un projet éthique, quelque chose de doux et de retenu! Alors je me retire de ce dossier, c'est irréversible. Je travaille partout, je viens d'être choisi pour faire la gare TGV de Nantes, mais je ne peux pas travailler à Marseille : regardez la médiocrité de ce qu'y font les promoteurs!"

(1) Le pure player *Marsactu*.

MARIE-FRANÇOISE PALLOIX, ÉLUE FRONT DE GAUCHE

"Ce site doit être rendu à la nature"

"Lorsque je siégeais au conseil d'administration du Groupement d'intérêt public (GIP) Calanques, je militais déjà pour que le site du Mont-Rose soit placé en cœur de Parc national. C'est un lieu stratégique, magnifique, qui permet encore aujourd'hui de regarder l'entrée des bateaux dans Marseille. Il est de plus semé d'espèces rares comme l'astragale, ou "coussin de belle-mère". Je me suis battue, aussi, contre le premier projet de la Ville qui était d'en faire un complexe touristique, un mini-club Méditerranée! Aujourd'hui, je ne me prononce pas sur le projet de Ricciotti en lui-même, bien qu'il me semble impossible d'aménager dans des bâtiments à demi enterrés, des chambres d'hôtel... C'est le fait qu'on envisage une exploitation commerciale de ce lieu qui me dérange. Nous sommes là dans un espace fragile, nous nous sommes battus pour avoir ce Parc national des Calanques : or, autoriser cette première entorse dans sa charte, qui est le document qui prévaut sur tous les documents d'urbanisme, c'est le carton rouge, l'assurance qu'il y aura d'autres attaques, aux Goudes, notamment, où un projet d'hôtel a toujours été souhaité par la mairie... Ce que je souhaite, comme les riverains, c'est que l'on démolisse les bâtiments et que l'on rende le site à la nature. On aménagerait une table d'orientation, un parcours de découverte de la faune et de la flore. Le Parc pourrait y disposer d'un lieu d'informations. Et pourquoi pas y installer les écuries de sa garde à cheval? Enfin sur la forme... Ce n'est vraiment pas la bonne approche de la part de la mairie d'être dans l'omerta, de ne pas associer les riverains - ils n'ont pas davantage été auditionnés par l'État, je vous l'assure. Cela provoque la méfiance."



③ EUROMÉDITERRANÉE

① Ici se construit la ville de demain

La Provence – 24.09.2015

② Euroméditerranée change de président et garde le cap

La Provence – 26.11.2015

③ Smartseille : l'écoquartier 3.0

Le Point – 03.12.2015

④ Euromed 2 : le retour

Business Immo – décembre 2015/janvier 2016

Ici se construit la ville de demain

À l'îlot Allar (15^e arrondissement), Eiffage veut transformer un quartier en déshérence en modèle d'urbanisme

C'est un coin de terre, de gravats et de bitume, surplombé par la bruyante passerelle de l'A55. 170 hectares de friche industrielle où s'époumonait naguère une (véritable) usine à gaz, qui ne conserve pour seul repère que l'unité d'hébergement des SDF de la Madrague-Ville. Un secteur cerné de bâtiments en ruine, d'usines désaffectées, de trottoirs défoncés, d'immeubles lépreux truffés de taudis qui ne s'anime que le week-end, lorsque les voitures des clients du marché aux Puces envahissent les rues...

Eh bien c'est là, dans ce quartier qui a tout pour déplaire (y compris son nom, les Crottes...) qu'Eiffage Immobilier a décidé d'implanter sa ville du futur.

En 2018, si le groupe gagne son pari, l'îlot Allar (15^e) sera probablement le quartier le plus "hype" de la cité phocéenne. "Smartseille", selon l'anglicisme improbable choisi pour désigner cette opération, est un "morceau de ville" de 60 000 m², où se côtoieront logements et bureaux, travailleurs



S - Un immeuble de bureaux de 10 000 m² au pied de la rue de Marseille, accueillant près de 400 emplois. Il s'agit d'un bâtiment pour encourager la dynamique du quartier.

M - Un immeuble de bureaux de 5 500 m² destiné à accueillir le futur siège régional d'Eiffage Construction.

T - 4 200 m² de bureaux et 8 000 m² de logements.

R - 60 logements en accession, 50 logements sociaux, 1 500 m² de bureaux à la vente, 500 m² de commerces et services.

A - Une résidence pour personnes âgées, une crèche de 25 bureaux, 30 logements en accession libre, 550 m² de commerces et services, 1 000 m² de bureaux à la vente.

ET AUSSI :

- 400 places de stationnements mutualisées
- 11e d'espaces paysagers
- 15 véhicules électriques en auto-partage

Ce que sera le futur quartier situé dans le 15^e arrondissement. // ILLUSTRATION EIFFAGE IMMOBILIER MÉDITERRANÉE/BABYLONE AA-GROUP/PIQUET DESIGN

La Ville a promis de relocaliser 300 mètres plus loin le foyer pour SDF.

Comme la Joliette il y a 15 ans avec Euromed 1. La modification urbaine nécessite un remède de cheval.

Un produit d'exportation ?

De fait, sans l'implication de la Ville, qui a engagé 36 millions d'euros dans cette opération, pour l'achat de 10 000 m² de bureaux (pour la direction des sports et celle des bâtiments communaux actuellement installés au Prado), sans les bailleurs sociaux (Erilia, Unicil) qui ont réservé 100 logements HLM, sans les investissements publics sur les transports collectifs (métro en 2016, tram en 2020), le pari Allar était perdu d'avance.

Tout aussi nécessaires, les partenariats passés avec de grands groupes (EDF, Orange, Lafarge) et des start-up, pour développer les innovations. Dernière raison de croire en cette opération : Eiffage a grand intérêt à ce que ça "marche". L'îlot Allar est l'une des 11 Ecocités labellisées par le ministère du logement, la toute première à Marseille. "Notre objectif est d'exporter ce modèle, notamment dans le bassin méditerranéen", explique Hervé Gatineau. Ce qui explique aussi le choix de ce site sinistré pour y implanter ce projet pilote : Si ça marche ici, ça marchera partout ailleurs ! Et les Crottes ont déjà porté bonheur : grâce au démonstrateur Allar, Eiffage vient de remporter un premier marché de ville durable à Astana, capitale du Kazakhstan.

Sophie MANELLI

En 2018, un 112^e village de Marseille peuplé de 400 habitants.

et retraités, riches et moins riches. Un "112" 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).

La vue sur mer à 3 000 €

Sur le papier, pas de doute, le projet est bluffant. Mais réussira-t-il à convaincre, compte tenu de l'environnement urbain

actuel ? "Le bien vivre, c'est invisible, ça ne se montre pas", souligne Hervé Gatineau, directeur de grands projets chez Eiffage. Pourtant, alors que le gros œuvre du premier des huit bâtiments programmés s'achève à peine, les acheteurs se bousculeraient au portillon.

"Sur les 60 logements en accession commercialisés depuis mars, il n'en reste que 6", assure Hervé Gatineau. 50 % d'investisseurs, 50 % de particu-

liers, principalement des ménages marseillais qui accèdent à la propriété. "Certains viennent de Vitrolles, de Fos et veulent se rapprocher de Marseille sans rentrer dans la ville".

"Agir vite et massivement"

Outre la vue sur la mer, qu'Eiffage promet "époustouffante", le prix (3 000 €/m² : pas donné, quand même) fait mouche. D'autant que les chèques

"Premier logement" octroyés par la Ville et l'accord sur TVA réduite allègent la facture.

Oui mais les désagréments ? Eh bien, ils sont censés disparaître du paysage. Le foyer pour SDF ? La Ville a promis de le relocaliser 300 mètres plus loin, à la rue Magalon. Un nouveau bâtiment de 26,5 M€, dont le financement ne serait toutefois pas encore bouclé. Le marché aux Puces, l'habitat dégradé ? Le périmètre concerné, l'îlot XXL (14

ha) fait l'objet d'un appel d'offres. Des opérateurs doivent proposer les scénarios d'aménagement pour des bureaux, logements, commerces, services et équipements publics, dans le prolongement de l'îlot Allar. "À terme, 4 000 personnes vont venir vivre et travailler dans ce secteur", assure Hervé Gatineau, qui pose toutefois une condition : "Pour que la bascule du quartier se fasse, il faut agir vite et massivement."

LA VISITE

Bienvenue dans le quartier laboratoire

Des jeunes, des vieux, des riches, des pauvres, des travailleurs, des mères au foyer, et même des touristes : le 112^e village de Marseille n'est ni "La Défense-sur-mer", ni une cité-dortoir. En 2018, ce nouveau quartier dont le dernier bâtiment vient juste d'être livré, prône la mixité tous azimuts, avec des logements (350 dont 100 HLM), des bureaux (27 500 m²), des commerces, une résidence de retraite, un hôtel B&B, une école, une crèche. Peut-être même un pôle hospitalier de l'AP-HM. Le tout bénéficiant de 2,7 hectares paysagers, avec des jardins potagers mutualisés.

Les appartements possèdent une vue sur mer à 180 degrés, dans des immeubles densifiés de 16 ou 17 étages. Les logements ont été livrés avec des tablettes numériques permettant d'accéder à des services. Très novateur, des "pièces nomades" peuvent



Ni "La Défense-sur-mer", ni une cité-dortoir, le quartier prône la mixité tous azimuts avec des logements, des bureaux, des commerces, un hôtel... / PHOTO PATRICK NOSETTO

On circule à pied ou en vélo, 16 véhicules électriques sont mis à la disposition.

passer d'un logement à l'autre, selon l'évolution des besoins des occupants (départ des enfants, naissance).

Dans le quartier, on circule à pied ou en vélo, 16 véhicules électriques sont mis à la disposition. Les places de parking aussi sont partagées : pour les usagers des bureaux dans la journée, pour les habitants le soir. Une "conciergerie/bar de village" accueille des magasins et activités nomades (coiffeur le lundi, cours de gym jeudi, cordonnerie, pressing, soutien scolaire). Dans le 15^e arrondissement, redynamisé par les nouveaux arrivants, de nombreux commerces se sont ouverts... Les habitants et usagers de Smartmarseille ont appris la "solidari-

été énergétique". Il s'agit d'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 dans les logements. À l'arrivée, les économies énergétiques peuvent atteindre 30%. Soit, une facture de moins de 700 € annuels de facture par famille.

Des champignons pour combattre la pollution

Certaines technologies vertes expérimentées dans ce quartier "laboratoire" ont été 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 être diminuées de 30 à 60%. Objectif : obtenir directement des remblais exploitables, afin d'éviter les ballets de camions procédant à des évacuations massives.

LES 3 QUESTIONS à Ronan Kerdreux

"Les architectes ont fait le deuil de la ville idéale"

Professeur à l'École supérieure d'art et de design Marseille-Méditerranée, Ronan Kerdreux est également designer. Aux côtés de Frédérique Entrialgo, docteur en sciences de l'information et de la communication, consultante en innovation urbaine, il a animé un workshop, au sein de l'atelier Lentigo : dans celui-ci, les élèves de 2^e et 3^e année devaient réfléchir à des projets pour "mieux vivre la ville". Leur travail a été sélectionné à la Triennale de design de Liège, qui s'ouvrira le 1^{er} octobre.



Ronan Kerdreux est prof et designer. / PHOTO DR

En quoi la ville du futur interroge-t-elle la création, le design ?

Pendant des siècles, on a essayé de bâtir des villes idéales : à partir du XVII^e, celles-ci sont construites pour répondre aux idéaux de l'industrie ou de la Révolution française. Dès après la Seconde Guerre mondiale, les architectes s'aperçoivent qu'ils ne modifieront plus la ville qu'à la marge, sur la seule forme. Dans les années 60, ils commencent à faire le deuil de cette ville idéale. Aujourd'hui, les problématiques sociales démontrent qu'il est davantage temps de penser à comment mieux vivre les villes existantes. C'est sur cette piste, cette idée, que les étudiants ont échafaudé leurs scénarios.

Le numérique sera-t-il au cœur de cette ville ?

À l'École, et notamment au sein de Lentigo, depuis 5 ou 6 ans, nous réfléchissons en tout cas à l'apport des nouvelles technologies, même si le terme me paraît un peu galvaudé. Le numérique, cela peut n'être que des outils pratiques, telles la 3D ou la réalité augmentée. Nous, nous essayons de mettre en débat leur apport à notre quotidien. Qu'est-ce que ces outils modifient dans notre façon d'être ensemble ? Voilà ce qui nous intéresse.

Végétalisation urbaine, affichages interactifs, repas participatifs, géolocalisation imaginée par les habitants, y a-t-il dans les propositions de ces étudiants des idées que vous retiendriez particulièrement ?

Beaucoup de ces scénarios sont en effet applicables. Mais ce qui m'intéresse plutôt, ce sont les réflexions plus amples qu'ils posent, les débats qu'ils ouvrent. On a là un panorama, une sonde si vous voulez, de ce que ces futurs designers voient aujourd'hui de la ville.

Recueilli par D.Ta.

S.M.A.

Euroméditerranée change de président et garde le cap

Bernard Morel s'apprête à céder son fauteuil, demain, à Laure-Agnès Caradec

L'établissement public Euroméditerranée va nommer demain un nouveau président. L'actuel, Bernard Morel, bientôt âgé de 70 ans et atteint par la limite d'âge, doit quitter ses fonctions lors du conseil d'administration.

Selon toute vraisemblance, c'est Laure-Agnès Caradec, vice-présidente, adjointe (LR) au maire de Marseille en charge de l'Urbanisme, qui devrait prendre la relève. Une succession que le sortant considère comme une continuité, même si les deux élus (Bernard Morel est vice-président PS du Conseil régional) n'appartiennent pas au même bord politique: "Cette présidence avait pour moi un sens profond. C'était de démontrer que l'Établissement public pouvait

L'opération de rénovation urbaine est considérée comme la plus grande d'Europe.

dépasser les clivages politiques. Que l'on n'était pas que des financiers et que nous pouvions tous exprimer nos points de vue. Je suis sûr que cet état d'esprit va perdurer."

Depuis 1995, Euroméditerranée, née d'une initiative de l'État et des collectivités territoriales destinée à placer Marseille au rang des plus grandes métropoles européennes, accompagne et finance les grandes opérations, de la Joliette à



Bernard Morel, au centre, quittera officiellement ses fonctions demain. Laure-Agnès Caradec (à droite) doit lui succéder à la présidence pour un mandat de quatre ans.

/ PHOTO DAVID ROSSI

Saint-Charles, en passant par la Belle-de-Mai ou la rue de la République, sur un territoire de 480 hectares. Elle est considérée aujourd'hui comme la plus grande opération de rénovation urbaine d'Europe.

Pour Bernard Morel, il s'agit donc désormais de passer à l'étape supérieure: "Il y a l'absolue nécessité de restructurer le paysage économique marseillais. Aujourd'hui, c'est le lien avec le site de l'Arbois qui

doit s'imposer. On ne peut pas faire autrement. On a aussi créé la Métropole pour cela."

Durant son mandat (il avait succédé à Michel Vauzelle le 6 octobre 2014), il aura mis son expertise d'universitaire pour mener à bien des projets d'envergure, comme le lancement de la réalisation d'un éco-quartier, mêlant logements, bureaux, commerces et services, baptisé XXL et qui préfigure le programme de muta-

tion du marché aux Puces. "C'était effectivement un projet très important, confesse-t-il. L'autre point sur lequel j'ai souhaité mettre l'accent, c'est la nécessité de ne pas fonder notre développement uniquement sur des start-up. Il faut une restructuration urbaine qui prenne en compte la population qui vit dans ces quartiers. Euroméditerranée ne doit pas reproduire de la fracture sociale."

Romain LUONGO

Smartseille : l'écoquartier 3.0

Vitrine. L'aménagement de l'îlot Allar nous projette dans une ville durable et connectée.

PAR THIERRY NOIR

Un wi-fi omniprésent, des applis par milliers pour régler son chauffage à distance ou optimiser le stationnement des voitures entre employés et habitants... Sur l'îlot Allar, le numérique sera bientôt dans tous les recoins. Le nouveau quartier, qui s'étend sur 2,7 hectares, près du marché aux puces, est en train de prendre forme. Les premiers immeubles sont déjà sortis de terre. D'ici à 2018, 58 000 mètres carrés seront aménagés pour accueillir 4 000 habitants, des bureaux, des commerces, des services publics et même des potagers urbains. Autant d'espaces où se croiseront actifs et résidents, jeunes et vieux, population plus ou moins aisée. Lors de la pose de la première pierre, le 10 avril, feu Pierre Berger, le patron d'Eiffage, avait indiqué que le prix des logements se situerait autour de 3 000 euros le mètre carré.

Solidarité énergétique. Aux côtés du groupe de BTP, ce projet, baptisé Smartseille, a été conçu par l'établissement public Euro-méditerranée, la municipalité, Marseille Provence Métropole (MPM) et EDF. L'entreprise publique va tester ici un chauffage collectif qui fonctionne grâce à une boucle à eau de mer. Un marché juteux en perspective, ne serait-ce qu'en Méditerranée. En matière d'énergie, « nous souhaitons que 70 % de l'énergie consommée localement soit produite sur place », explique ainsi Franck Geilling, directeur de l'architecture



d'Euroméditerranée. « Et nous allons créer une boucle de solidarité énergétique : la chaleur produite par les ordinateurs servira au chauffage des logements », ajoute-t-il.

Eiffage veut quant à lui mener toutes les expériences possibles en matière d'écoconstruction, de matériaux nouveaux, de bâtiments à basse consommation d'électricité. Il en fera la vitrine de son

Pointe. Autonomie énergétique, chauffage à l'eau de mer, matériaux innovants... Toutes les techniques d'écoconstruction seront expérimentées sur les 2,7 hectares de l'îlot Allar.

savoir-faire puisqu'il y construit son siège social régional.

Pour ses aménageurs, l'îlot Allar a d'ailleurs vocation à devenir un modèle de quartier à la fois écolo et connecté. Dans un premier temps, il servira au moins d'exemple aux immeubles qui seront construits juste à côté, sur les 25 hectares de la gare du Canet, dont la SNCF n'a plus l'utilité ■

Du numérique à tous les étages

« Le numérique, c'est l'avenir de Marseille », clairotte Daniel Sperling. L'adjoint au maire chargé de l'innovation et du développement par le numérique ne compte donc pas s'arrêter à l'îlot Allar. « La dimension numérique sera totalement intégrée dans le projet d'aménagement du vallon Régny [1 000 logements à construire entre le Cabot et le Redon, NDLR] et dans le projet Quartiers libres, qui vise à réhabiliter

les quartiers Belle-de-Mai et Saint-Charles », précise-t-il. La dimension sociale n'est pas non plus oubliée. La ville s'est ainsi engagée aux côtés d'Emmaüs Connect, qui veut « faire du numérique un levier d'insertion » pour 2 000 déshérités et offre la possibilité à 10 000 locataires de HLM de bénéficier d'une offre privilégiée, à 4,20 euros par mois, pour une box Internet, téléphone et télévision ■

62 Micro-marché

70 Hot Spots

- Ecole
- Hippodrome de Longchamp
- Manufacture d'Alumettes
- iCloud
- Window

80 LAB



Euromed 2 : le retour

Vingt ans : le bel âge. C'est celui d'Euroméditerranée, qui est tout à la fois un aménageur, une ambition de reconquête urbaine et l'histoire du renouveau d'une ville qui ose, aujourd'hui, se retourner vers la mer. Vingt ans après ce premier chapitre de la renaissance marseillaise, la métropole s'apprête à écrire la suite d'une histoire qui la projette tout droit dans le futur.

Par Sandra Konomi et Estelle Simionet

Le projet d'aménagement et de développement économique piloté par Euroméditerranée constitue aujourd'hui la plus grande opération de rénovation urbaine d'Europe du Sud

L'

enjeu est aussi simple qu'ambitieux : remodeler le territoire d'Euromed 2 pour le réorienter vers l'économie 3.0. François Jalinot, le directeur général de l'Établissement public Euroméditerranée, n'a pas encore tout à fait achevé la première phase de sa mission qu'il doit déjà s'attaquer à un autre morceau de territoire, un petit paquet de 170 hectares venant compléter les 300 premiers qui ont fait le menu d'Euromed 1. « Alors que la première opération portait surtout sur des espaces arrière portuaires qui avaient vocation à être reconvertis et que le 2^e volet de notre programme portait plutôt sur la rénovation d'un bâti dégradé, le 3^e volet d'Euroméditerranée concerne un quartier à vocation industrielle et économique avec un noyau faubourien », résume François Jalinot. Le fameux quartier des Crottes, un site très paupérisé, un sous-sol pollué par des anciennes usines à gaz et quelque 3 700 petits habitants, avec une densité urbaine très faible, dix fois inférieure à la moyenne du centre-ville de la cité phocéenne...



Le futur parc des Aigüades de 14 ha sera réalisé dans la deuxième phase d'Euroméditerranée 2

Une fois ces jalons posés, l'approche est nécessairement différente pour cette 3^e pièce du puzzle de la rénovation marseillaise délimitée par le Village du Canet à l'est, le Grand Port Maritime à l'ouest, le boulevard Capitaine Gèze au nord et la tour CMA-CGM au sud. « *Euromed 1 est quasiment arrivé au bout sur sa partie la plus visible depuis le Vieux Port jusqu'à la tour CMA-CGM, sa frontière. Le succès est évident sur l'aménagement mais aussi sur la rénovation urbaine. L'idée est d'appliquer sur Euromed 2 la même recette qu'Euromed 1* », témoigne Hervé Gatineau, directeur immobilier grands projets d'Eiffage Immobilier.

C'est l'équivalent des trois zones d'aménagement concertées d'Euromed qui compose le terrain de jeu d'Euromed 2, dont l'arrêté de réalisation a été entériné. Trois ZAC et 705 000 m² de surfaces à travailler pour un quartier délaissé et plutôt très mal desservi. « *Le starter de ce nouveau quartier de ville a été donné de façon très opérationnelle, avec la mise en place d'un pôle multimodal qui participera à la construction d'une nouvelle porte d'entrée du centre-ville de Marseille* », avance François Jalinot. Le métro au pied du site d'ici 2016, mais aussi la réalisation d'une gare routière donnent, en fait, le coup d'envoi à la suite du programme Euroméditerranée dont le premier épisode aura été peu ou prou un succès. Une nouvelle fois, le pari est de taille : accueillir 30 000 habitants supplémentaires, l'équivalent de 14 000 logements à terme et plus de 500 000 m² de bureaux et locaux d'activités dans un territoire qui abrite encore un certain tissu économique. Et un timing serré avec un horizon 2020 pour imaginer une nouvelle pièce urbaine.

DES QUARTIERS DÉMONSTRATEURS

Sans équivoque, Euromed 2 a pris un parti, celui de l'innovation. Sur ce morceau de territoire axé sur le développement du numérique et de l'économie verte, « *nous souhaitons agréger un écosystème qui participe à cet effort* », insiste François Jalinot. Euromed 2 ne se veut rien d'autre qu'un démonstrateur de la ville de demain, labellisé EcoCité. Et la première démonstration de cette stratégie d'innovation, elle s'incarne dans la ZAC Littoral et dans un projet - Smartseille - (voir notre encadré en page 66) qui se niche à la fois dans un quartier prioritaire de ville et dans une zone franche urbaine. Depuis quelques mois, la première pièce du puzzle d'Euromed 2 est en train de s'assembler sous les yeux des marseillais. « *Smartseille préfigure ce que sera cette ZAC Littoral avec une forte mixité des produits et une ambition élevée en termes de performance énergétique grâce à un système de boucle interne* », dévoile le directeur général d'Euroméditerranée.

Deuxième pièce au calendrier d'Euromed 2 : XXL. Un sujet hautement d'actualité puisque l'appel à manifestation d'intérêts lancé par l'aménageur vient de rendre son verdict. Sur la rive nord du boulevard Allar, ce sont la bagatelle de 280 000 m² qui attendent d'être aménagés « *dans la continuité de Smartseille* » par Bouygues Immobilier / Cirmad avec Marseille Makers. Intégrant le marché aux puces et ses 750 commerçants, ce territoire a vocation à incarner le poumon économique d'Euromed 2. Comme son précédent, l'enjeu de XXL est d'aller vite. « *Les poches de pauvreté y sont importantes. Il faut que l'environnement soit rapidement stabilisé. L'objectif est d'amener une masse critique et de doper le développement de*

Smartseille : in vivo

Nom de code : Smartseille.
Ambition : démonstrateur urbain.
Vocation : testeur d'innovations.
Entrez dans la première pièce
d'Euromed 2, Eiffage Immobilier est
votre guide.

Le projet Smartseille vise
à donner naissance à une
EcoCité exemplaire

Avant d'incarner Euromed 2, Smartseille n'était rien d'autre qu'un prototype. Un de ces concepts né au sein du labo Phosphore dans le cadre d'une réflexion à l'échelle de l'aménagement urbain à horizon 2030. « Ce projet représente la première application concrète du laboratoire R&D d'Eiffage, portée en partenariat avec l'ensemble des acteurs publics locaux », résume Hervé Gatineau, directeur immobilier grands projets d'Eiffage Immobilier. Du concept à la réalité, il n'y a qu'un pas que le promoteur vient de franchir. Retenu par l'établissement public en 2010, Eiffage Immobilier a bénéficié d'emblée d'un petit coup de pouce de la Ville de Marseille, acquéreur du premier opus de bureaux. « Cette décision a eu un effet catalyseur et déclencheur car elle a permis de donner une taille critique à une opération globale de 58 000 m² », se souvient Hervé Gatineau. Le résultat est en effet garanti. Dans la foulée, la direction régionale d'Eiffage Construction plonge pour 5 500 m² de bureaux. Il n'en faut pas plus au promoteur pour lancer un premier immeuble de 50 logements, commercialisé à hauteur de 90 %. Le calendrier s'emballer même un peu avec la construction d'un hôtel B&B. Jouer l'effet de masse mais aussi allumer plusieurs feux en même temps produit les effets escomptés. « L'idée était de travailler sur une vraie mixité d'usage pour que le quartier vive en permanence. À terme, ce sont 4 000 personnes qui vont habiter et travailler ici, soit l'équivalent de la moitié d'un noyau villageois », justifie Hervé Gatineau.

UN CONCENTRÉ D'INNOVATIONS

Mais Smartseille, c'est plus qu'un nouveau quartier urbain. C'est aussi et surtout le territoire de l'innovation avec des expérimentations et des concepts dont certains n'ont jamais été éprouvés. Labellisée EcoCité, cette opération est basée sur la solidarité énergétique grâce à une boucle de mer qui permet les échanges entre les différents bâtiments. Au final, la facture d'énergie s'en trouve allégée de 25 à 30 % pour un logement. Innovation également avec l'expérience de la mutualisation des parkings entre logements et bureaux proposée par Zenpark. « C'est la première fois que cette solution est testée en amont d'un projet ». Innovation toujours, avec cette e-conciergerie qui agira comme un pourvoyeur de services, un agrégateur de prestataires locaux et un drive piéton. Impossible, enfin, d'échapper au smart grid, réalisé en partenariat avec Orange. Et à Hervé Gatineau de poursuivre : « Trois concepts clés sont à la base de notre projet : low cost easy tech reliant l'innovation à un coût d'exploitation maîtrisé, un écosystème partenarial qui agrège les collectivités locales, les grands groupes, un ensemble de start-up avec le milieu associatif et, enfin, le concept du bien-vivre ». Un concept qui a été érigé en un label, celui de la Haute Qualité de Vie dans un projet qui a repris presque toutes les incantations de Phosphore relatives à l'intensification de l'usage. Comme celui de proposer des chambres d'hôtes au sein des immeubles de logements pour accueillir des invités de passage ou celui d'offrir des logements évolutifs avec une pièce nomade qui peut s'ajouter et se retirer en fonction des besoins. Les bureaux n'échapperont pas non plus à la révolution des usages. Coworking, fablabs, agriculture urbaine : la liste des inventions est encore longue. Respirez, vous êtes à Smartseille... ☐



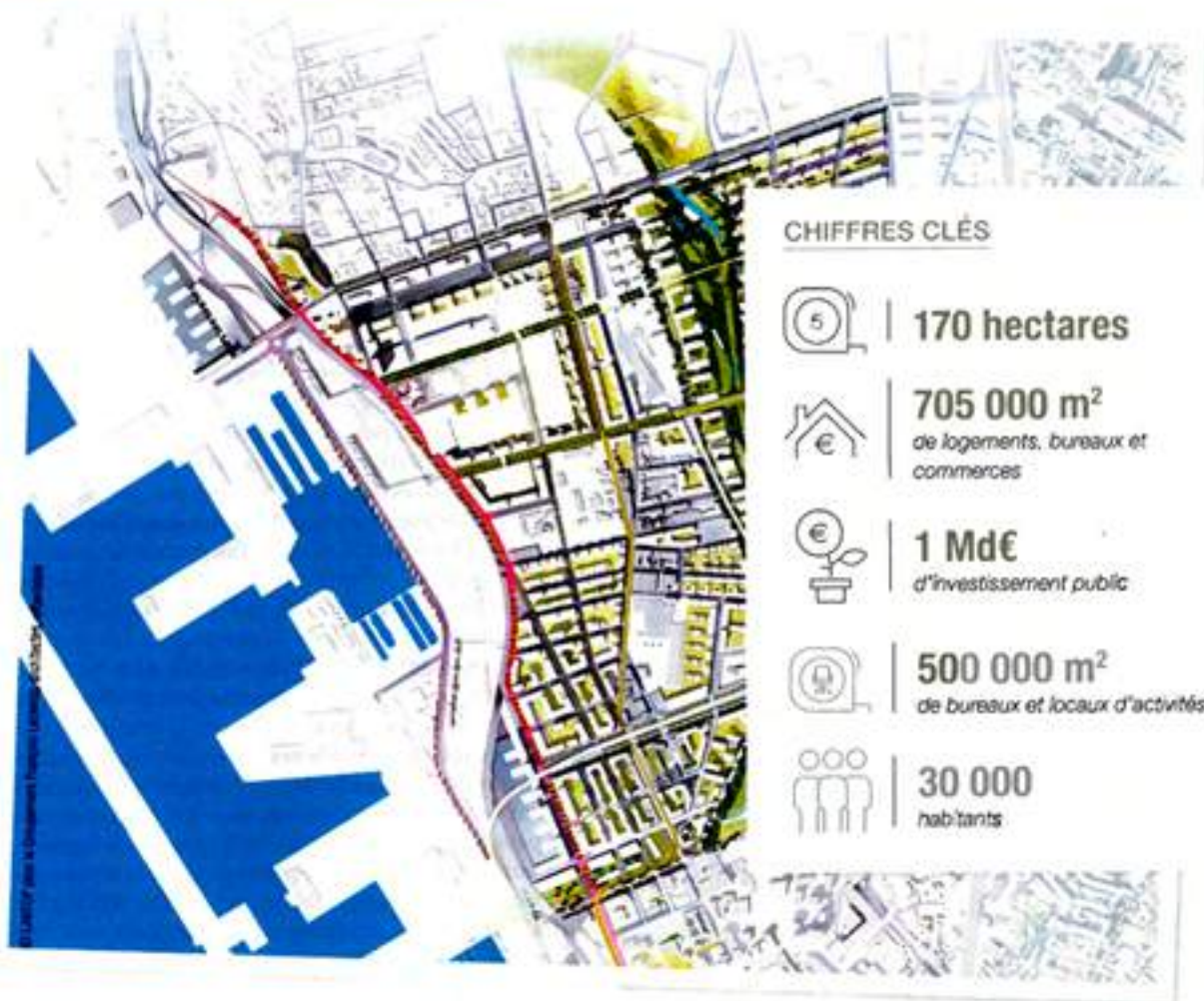


« Le starter de ce nouveau quartier de ville a été donné de façon très opérationnelle, avec la mise en place d'un pôle multimodal qui participera à la construction d'une nouvelle porte d'entrée du centre-ville de Marseille »

— François Jalinet

filères afin de créer un quartier mixte », poursuit François Jalinet. Si l'horizon de XXL c'est 2020, Euromed 2 voit nettement plus loin avec encore 300 000 m² à sortir sur la ZAC Littoral d'une part et 25 hectares à aménager, rendus possible par le déménagement d'un chantier ferroviaire de transport combiné. Sur cette emprise, l'aménageur veut implanter un parc de 14 hectares – le parc des Ayyalades – qui servira de climatiseur géant pour la ville.

Entre Smartseille et XXL, première phase de l'aventure Euromed 2, le renouveau urbain de la cité phocéenne semble assuré. L'investissement est à la hauteur des ambitions : un budget d'aménagement de 1 Md€ a été entériné. « Et l'on attend un levier de l'investissement privé supérieur à 3 Mds€ », conclut le directeur général d'Euroméditerranée. Exactement la même équation que celle d' Euromed 1... ☐



④ LES TRANSPORTS

① Une esplanade neuve pour la foire

La Provence – 22.09.2015

② Marseille-Paris en car : ça démarre à... 1 euro

La Provence – 29.09.2015

③ L'Espagnole Volotea déploie ses ailes à Marignane

La Provence – 03.10.2015

④ La zone Arnavant desservie par des navettes d'entreprises

La Provence – 27.11.2015

⑤ Ce tram qui a transfiguré la rue de Rome

La Provence – 30.11.2015

⑥ Menpenti – Le tunnel Schloesing un projet bientôt sur les rails ?

La Provence – 18.12.2015

Une esplanade neuve pour la foire

Un quart du rond-point du Prado est refait. Le reste de ce carrefour aux 25 000 véhicules/jour sera fini en fin d'année

Aujourd'hui, les clôtures qui entourent le périmètre du chantier côté parc Chanot vont être enlevées. "La Safim va placer les siennes pour canaliser les visiteurs", précise Joël Vanni, directeur des infrastructures à MPM. Hier, les entreprises posaient les derniers revêtements et potelets. Cette partie du rond-point du Prado sera prête, comme prévu, pour l'ouverture de la foire de Marseille, vendredi.

Avec cette esplanade, un quart du chantier est terminé, c'est l'appartement témoin du futur rond-point qui sera livré à la fin de l'année. À la suite de la réalisation du tunnel Prado Sud, MPM a d'abord réaménagé le boulevard Rabatau. Il restait à aménager le rond-point du Prado, 120 m de large, 25 000 m² d'emprise jusqu'au pied des immeubles, un nœud routier qui absorbe 25 000 véhicules par jour. Le nouveau carrefour a été conçu en cercles représentant 4 strates, pour les piétons, les vélos, les transports en commun et les véhicules.

Au point de rencontre entre les boulevards et le rond-point, les véhicules monteront sur un plateau. Le nombre de micocouliers va doubler avec la création d'un 4^e alignement d'arbres gagné sur le vaste espace auparavant dédié aux voitures. "Le carrefour tel qu'il nous

apparaissait avait été imaginé au XIX^e siècle. Le nouvel aménagement vise à une circulation apaisée (30 km/h)", a précisé Guy Teissier, président (LR) de MPM qui faisait une visite du chantier en compagnie du maire (LR) du 4^e secteur Yves Moraine et de Laure-Agnès Caradec, adjointe (LR) déléguée à l'Urbanisme. Les travaux, 5,6 M€, ont pris en compte les déviations de réseaux et le projet de BHNS. "D'ailleurs, le chantier du Très grand bus démarre le mois prochain entre le pont

Le chantier du Très grand bus démarre le mois prochain.

Mireille du côté de Valmante et Mazargues", a annoncé Guy Teissier. Pour les accros des sandwiches-pression, les deux snacks et le kiosque à journaux seront repositionnés sur les espaces situés entre la voie de circulation et l'espace piéton. Il restera ensuite à MPM à réaliser l'œuvre qu'elle prévoit au cœur du rond-point. Le concours a été lancé, la remise des projets est prévue le 28 septembre pour un choix du lauréat en 2016.

Corinne MATIAS



C'est un impératif. Les abords de Chanot doivent être libérés vendredi pour l'ouverture de la foire. Le rond-point est l'un de ses accès principaux.

À quel prix ?

À l'annonce du concours, la semaine dernière, pour la création d'une œuvre monumentale au centre du rond-point et à l'annonce surtout du budget alloué à cette création, la polémique a démarré. La rigueur budgétaire prônée par MPM s'accommodant mal de cette dépense d'1,5 M€. "D'abord, fait remarquer le président Teissier, il s'agit d'une enveloppe maximale, on n'est pas obligé de donner suite à ce prix-là. Ce qui compte c'est que nous faisons du beau; on ne travaille pas pour aujourd'hui, mais pour les générations futures. Les Marseillais sont contents d'admirer la place Castellane et sa fontaine majestueuse." C'est d'ailleurs ce type d'œuvre qui aurait sa préférence.



Conçu en une succession d'anneaux dédiés aux piétons, vélos et véhicules, le nouveau rond-point a intégré les réseaux, le projet futur de BHNS et la proximité du tunnel Prado Sud.

/PHOTOS C.M.S.

Des transports en commun réorganisés

Pour aller dans le sens d'une circulation apaisée et fluidifiée, les arrêts de bus seront situés exclusivement en dehors du rond-point du Prado.

La ligne 19 qui relie les 2 parties du Prado ainsi que la ligne 72 qui circule de Castellane vers Michelet et la ligne 72 qui relie Bougainville au Prado sont désormais les seules à emprunter le rond-point. Leurs arrêts ont été décalés afin de ne plus se retrouver à l'intérieur du rond-point. Le projet global du rond-point a intégré les réservations pour les réseaux du futur BHNS, dont la ligne 21, qui court jusqu'à Luminy. Par ailleurs, une nouvelle gare de bus aux normes d'accessibilité PMR a été installée boulevard Michelet, au niveau de la sortie du métro, à l'écart de la circulation, les bus peuvent désormais s'y arrêter en toute tranquillité. Pendant la durée des travaux, cette gare provisoire avait été mise en place sur Ray-Grassi.

Durant le chantier du stade Vélodrome, l'ancien parking relais du rond-point du Prado avait fermé pour permettre la réalisation des travaux.

En contrepartie, Arema qui gère le stade, s'est engagé à créer 500 places de stationnement. MPM a choisi de faire de ces parkings des parcs relais dont l'exploitation sera confiée à la RTM. Le premier sous le stade offre 350 places. Le 2^e, nommé Teissier-Dromel, offrira 110 nouvelles places aux utilisateurs des transports en commun.

C.M.S.

Marseille - Paris en car : ça démarre à... 1 euro

Les nouvelles lignes de cars arrivent. Un Britannique veut frapper les esprits

Bienvenue à bord ! C'est votre capitaine qui vous parle ! Non, nous ne sommes pas chez Costa Croisières. Mais à bord d'un... car de la SNCF. Dans quelques semaines, si vous embarquez pour Paris au départ de Marseille, c'est peut-être le message d'accueil que vous recevrez, une fois installé. C'est que la SNCF s'engage dans une nouvelle bataille où la concurrence risque d'être rude : le transport en cars, né de la loi Macron et destiné à lutter contre le chômage. Alors la SNCF veut soigner son client, avec sa filiale Ouibus. Et son capitaine. "Ce sera plus qu'un chauffeur, explique-t-on à la SNCF. Il accueillera les voyageurs." Auxquels, auparavant,



Les Britanniques de "Megabus.com" sont venus présenter leur stratégie et leur véhicule à Marseille. À partir de demain, on pourra voyager à des prix, pour l'heure, imbattables. / PHOTO LA PROVENCE

300

Ce sont les emplois que Ouibus, filiale de la SNCF, aurait créés.

Ouibus aura proposé un prix alléchant : un Marseille - Lyon à 9€, par exemple. "L'important pour nous n'est pas de tirer les prix au plus bas, poursuit-on chez Ouibus. Ce qui compte c'est le confort." Reste que sans prix canon, la clientèle ne mordra sûrement pas à l'hameçon de la SNCF. Et même avec son Marseille-Lyon à "trois sous", rien ne dit que la pêche sera bonne.

Car la concurrence veut faire mieux. La concurrence ? Megabus.com d'abord, filiale du groupe écossais Stagecoach, créé en 2003. L'entreprise basée au Royaume-Uni a débarqué en Amérique du Nord, puis en Europe. Avec 150 destinations et

15 millions de passagers par an, Megabus.com est un mammoth du transport en car. Il affirme disposer d'un parc de véhicules à la pointe du progrès.

Mais, pour appâter le client, il a surtout sorti de sa manche un atout majeur : son tarif. Marseille-Paris, c'est 1€ l'aller, plus 1€ le retour, plus 50 centimes de frais de réservation. 2,50€ pour 800 kms. Alors, évidemment, on doute que ce tarif soit éternel. Mais qui dit mieux ? Personne. Pour le même trajet, le troisième opérateur Isilines-Eurolines affiche des tarifs qui tournent autour de 40€. Mais le parc d'autocars n'est pas figé. Il devrait s'étoffer

quand on sait que sa part dans les voyages longue distance, en France, était de moins de 1% en 2013, autrement dit 110 000 voyageurs contre près de 14% pour l'Espagne.

Soit... 19,6 millions de voyageurs. "On n'est pas en région Paca mais on compte bien s'agrandir", déclare-t-on chez Flixbus, un autre mammoth, allemand celui-là, qui vient d'arriver en France et qui propose 300 destinations dans une quinzaine de pays. Et Sharshipper, qui irrigue plusieurs régions du pays, compte bien avoir sa part de gâteau, lui aussi, dans le Sud-Est. Flixbus, Isilines, Megabus.com, Ouibus et

Starshipper (plus le réseau Lignes Express Régionales du Conseil régional) : les cinq opérateurs devraient "s'affronter" dans la région. Pour l'heure, seul le réseau Isilines est disponible. Megabus.com et Ouibus ont ouvert leur guichet sur internet mais leurs cars n'apparaîtront que demain pour le premier, mi-novembre pour le second. Peut-être, à ce moment-là, les longs déplacements interurbains feront-ils moins mal au portefeuille. Mais pas forcément aux fesses.

Car un Marseille-Paris c'est dix heures de car. Certains voyageurs devraient continuer à adorer le TGV. Jean-Jacques FIORITO

TROIS QUESTIONS À REMY MELLET, COMPARATEUR DE PRIX

"Avec le temps, je crois que le prix sera de 20 à 30€"

Remy Mellet est comparateur de prix chez Comparabus.com, un des leaders dans le domaine. Il ne croit pas vraiment à la "pérennité" du voyage à 1€.

Un Marseille-Paris en car à 1€ : combien de temps cela peut-il durer ?

C'est l'offre de lancement. À mon avis, c'est plus simple pour une société, qui cherche à conquérir un marché, de proposer ce genre de prix plutôt que de se lancer dans une campagne de marketing coûteuse. Mais Megabus.com n'est pas le seul à le faire. Ouibus le fait, Flixbus aussi. Il y a quelques années, Ryanair faisait ce genre d'offre aussi. Je me souviens avoir pris l'avion pour 5€, aller simple. Mais aujourd'hui évidemment,

bénéficier d'un tel prix, c'est très rare. Franchement, un trajet en car à moins de 10€, je n'y crois pas. Je pense que plus tard, on arrivera à un tarif qui sera de 20€ à 30€.

Manifestement la région Paca est sous-équipée en matière de transport par cars. D'autres sociétés vont-elles s'y mettre ?

Oui c'est sûr. Les autres seront présentes. Flixbus a le marché allemand. C'est énorme. Cette société a plus de force que les autres compagnies. Elle viendra en Paca, je n'en doute pas. Puis, il y a de la place dans notre pays. Depuis le début de l'année, on y comptabilise 250 000 voyageurs par mois. À la fin de l'année, on devrait donc être à trois

millions. En Allemagne, ils sont 20 millions à prendre le car. Vous voyez, tout reste à faire.

Dans ces conditions, peut-on dire que le train est condamné à perdre de l'argent ?

Les cars n'entrent pas en concurrence avec le TGV qui prend une autre catégorie de voyageurs. Et, à vrai dire, le TER n'est pas condamné, lui non plus, car les cars doivent parcourir au minimum 100 km entre deux distances. Le TER, qui a des trajets plus courts, peut donc s'en sortir. Je pense que c'est le covoiturage qui va souffrir car le car est moins cher et plus confortable.

Propos recueillis par J.-J.F.

L'ANALYSE DE JEAN-YVES PETIT, CHARGÉ DES TRANSPORTS À LA REGION

"C'est de la concurrence déloyale !"

La loi Macron avec son "invasion" de cars, que l'on annonce massive sur le long terme, passe mal en région Paca. Jean-Yves Petit, vice-président du conseil régional, chargé des transports, tient d'abord à rappeler qu'il existe déjà un réseau (22 cars) dirigé par la collectivité, qui dessert les grandes villes de Paca. Seront-ils sacrifiés ? Pour l'heure, l'inquiétant pour l'élu ce sont les conséquences néfastes que les nouvelles compagnies pourraient avoir sur les trains : "Ces sociétés, dont Ouibus qui appartient à la SNCF, constituent une concurrence déloyale vis-à-vis des trains, déplore l'élu. Il y a un vrai problème de fond, d'autant qu'on a des tarifications très attractives. Le TER gagne 90M€ et forcément il y aura une incidence sur ses recettes. Puis, ces nouveaux cars ne desserviront sûrement pas des villes comme Barcelonnette. Et j'ai peur qu'à l'arrivée, la collectivité ne fasse que la deserte de territoires où pas grand monde ne va."

Jean-Yves Petit note que Ouibus va proposer quatre allers-retours quotidiens entre Marseille et Nice en 2h30. Il s'interroge : "Le temps de parcours est le même qu'en train, c'est-à-dire que les cars em-

pruntent l'autoroute de métropole à métropole (...).

"L'abandon annoncé par l'État, au travers du rapport Duron, de la circulation des trains Corail InterCités entre Marseille et Nice était donc là pour faire de la place à des cars SNCF qui mettront le même temps de trajet que le train (...). C'est un très mauvais signal que le gouvernement envoie à l'heure de la mobilisation générale contre le changement climatique. Une autre question demeure : qui prendra en charge l'aménagement des nouvelles et actuelles gares routières ? Les régions, encore une fois ? Elles qui rénovent les voies ferrées, qui transforment les gares ferroviaires en pôles d'échanges multimodaux, qui achètent de nouveaux trains régionaux ?"



Les villes desservies

Les trois opérateurs installés en Provence-Alpes-Côte d'Azur, à savoir Ouibus, Megabus.com et Isilines-Eurolines, desservent Marseille, Nice, Avignon, Puget, Toulon, Nice et Aix.

Si les voyageurs peuvent profiter de nouvelles connections nationales, comme un Marseille-Paris ou un Marseille-Avignon, ils peuvent aussi continuer à se rendre à l'étranger. Eurolines propose en effet des liaisons internationales depuis longtemps.

Quant à Ouibus, cette filiale de la SNCF est, en fait, le nouveau nom d'Idbus qui desservait des grandes villes européennes comme Milan et Barcelone.

L'Espagnole Volotea déploie ses ailes à Marignane

La compagnie à bas coût ouvre 5 nouvelles lignes au départ de Marseille



L'un des 19 Boeing 717-200 (ex-MD95) de Volotea à l'atterrissage. Les appareils sont exploités en configuration "125 sièges".

/PHOTO DR

Compagnie aérienne à bas coût spécialisée dans les liaisons directes entre capitales régionales, l'Espagnole Volotea s'apprête à lancer cinq nouvelles lignes au départ de l'aéroport Marseille Provence.

Les deux premières (Marseille-Rennes et Marseille-Prague) entreront en exploitation le 25 mars prochain, suivies de Naples le 1^{er} avril, Dubrovnik le 2 avril et Faro (Portugal) le 3 avril, avec une fréquence d'un à deux vols par semaine selon la saison. Au total, Volotea proposera donc sept destinations accessibles depuis la

plate-forme provençale puisque la compagnie dessert déjà Strasbourg et Venise ; tous ses vols étant opérés à partir de l'aérogare principale m1 et non de son équivalent "low cost" mp2.

Un développement au départ de la plate-forme phocéenne que la compagnie justifie entre autre par *"Tengouement suscité par Marseille depuis sa désignation comme capitale européenne de la culture en 2013"*. Mais comme le rappelle Julien Boulay, directeur marketing de l'aéroport, Volotea est en très fort développement sur

le marché français où elle dispose de trois bases à Nantes, Bordeaux et Strasbourg.

"Après avoir fait ses armes sur des aéroports de moindre importance, la compagnie a identifié des opportunités de trafic très intéressantes au départ de Marseille, vers la Côte amalfitaine, avec notamment Capri et Pompei, mais aussi vers la Croatie, très demandée actuellement, ou encore vers le Portugal -l'une des principales destinations de repli de la clientèle française après les attentats en Tunisie-, et la République tchèque, destination qui a elle

aussi le vent en poupe mais que vient d'abandonner la compagnie Air France".

Jeune compagnie -elle a débuté ses activités en avril 2012-, Volotea emploie 580 personnes et devrait transporter près de 2,5 millions de passagers cette année, pour un chiffre d'affaires de 220 millions d'euros. Elle exploite 19 appareils biréacteurs de type Boeing 717 (nouvelle appellation de l'ex-MD95 de McDonnell Douglas) dans sa version "200" haute densité, équipée de 125 sièges.

Philippe GALLINI

La zone Arnavant desservie par des navettes d'entreprises

Depuis lundi, des mini-bus circulent entre le métro et six sociétés de la zone

Fabrice Audibert est chargé de mission logistique à Haribo, dans la zone Arnavant. Il a choisi de vivre dans les quartiers Sud, à l'autre bout de Marseille. "Je ne suis pas loin du métro. Mais une fois à Bougainville, il me faut attendre le bus et prendre mon mal en patience dans les embouteillages". C'est le dernier kilomètre jusqu'à son lieu de travail qui est le plus difficile à parcourir. Mais depuis lundi, il revit. Au terminus du métro, une navette le prend et l'amène directement à Arnavant. Un gain de temps, du stress en moins pour zéro centime. Nord We Go, c'est le nom de ce service de 20€ environ par mois et par salarié, pris en charge à 75% par son entreprise, 25% par le Département. De 7h à 9h30 et de 16h30 à 19h, une micro-navette part toutes les 10 minutes de Bougainville.

Une première

"Il existait des navettes d'entreprises, mais des minibus mutualisés, c'est une première, explique Alexandre Fassi, trésorier de Cap au nord entreprendre, un réseau de 300 entreprises à l'origine du concept. On est sur une expérimentation. Mais cela peut intéresser d'autres entreprises, comme Euromed. La mobilité c'est le premier frein au développement économique des entreprises, il était important de mettre en œuvre des actions concrètes." Actuellement, une quinzai-



Deux micro-navettes comme celle-là font la liaison entre le terminus de Bougainville et les six sociétés de la zone Arnavant qui ont accepté de tenter l'expérience.

/PHOTO C.M.S.

ne de personnes utilisent ces navettes. Mais le service peut rapidement drainer une centaine de salariés. Six sociétés de la zone d'activités participent à ce service (Haribo, Profil, Valtri, Santerne, EDF et Ethic). "Mais le réseau va monter en puissance, affirme Alexandre Fassi. Sur 300 adhérents, 6 jouent le jeu mais le besoin existe ainsi que le potentiel de la zone, 70 000 salariés, 4 000 entreprises dans les 14^e, 15^e et 16^e arrondissements."

En plus de ces deux navettes qui sillonnent Arnavant, "une autre va être mise en service sur l'îlot Allar en janvier pour les salariés d'EDF, ajoute François Ranise, président de Cap au nord entreprendre, la zone va compter 7 000 salariés d'ici à 2017. Une autre est prévue au printemps sur Saint-Henri".

Cette offre de transport vient s'ajouter aux Twizy, les voitures électriques en location libre. "Nous en avons deux à demeure,

précise Odile Vernaud, directrice développement durable à Haribo France. Les "autolib" sont réparties sur 17 stations à Marseille, "40 au printemps, ajoute Emmanuelle Champaud, co-fondatrice de Totem, la société qui développe ces véhicules, et dans le cadre de la Métropole, on envisage un réseau de Marignane à La Clotat, et un partenariat avec les transports en commun locaux".

Corinne MATIAS

Ce tram qui a transfiguré la rue de Rome



Mais comment faisait-on quand il n'existait pas? Six mois seulement après sa mise en service, le tramway de la rue de Rome est devenu l'un des moyens de transport préférés des Marseillais. Selon les derniers comptages réalisés par la RTM, près de 35 000 personnes empruntent en effet chaque jour la nouvelle ligne T3, essentiellement pour rejoindre le nouveau pôle commercial de la Joliette au départ des quartiers du centre-Sud. À ce rythme, il pourrait accueillir plus de 12 millions de passagers à l'issue de sa première année d'existence, un record. Toujours selon les observations de la RTM, dont le trafic "tramway" toutes lignes confondues a augmenté de 35 %, cette nouvelle desserte se substitue en partie au métro dont la fréquentation est en baisse au départ des stations Réformés, Colbert et Estrangin.

"Beaucoup de personnes, notamment des seniors, l'utilisent pour effectuer de très courts trajets, reliant

seulement deux ou trois stations, constate la RTM. Ils s'y sentent mieux et plus en sécurité que dans la rue".

"Ce tramway est une excellente affaire, résume le directeur général Pierre Reboud, tout en relativisant son impact sur l'activité de la régie: Il y a quand même des effets de substitution au détriment des bus ou du métro. Nous n'avons pas gagné 35 000 nouveaux clients..."

Autre avantage de la nouvelle ligne: entre le terminus d'Arenc-Sילו et la station Belsunce-Alcazar (avant l'aiguillage de la Canebière qui assure la séparation entre les rames T3 "Castellane" et T2 "Blancarde"), la fréquence aux heures de pointe est de seulement 3 minutes, soit la meilleure de tout le réseau RTM.

Une ligne qui semble également faire l'unanimité parmi les riverains, qu'ils soient résidents ou commerçants. *"Ce tram est une réussite complète. Son utilité est avérée alors qu'elle avait suscité beaucoup de débats, rappelle*

Près de 35 000 personnes empruntent chaque jour la nouvelle ligne T3.

Jean-Claude Tricoche, président du Comité d'intérêt de quartier Lieutaud-Rome-Préfecture. *Mais au-delà du tram, c'est la réhabilitation complète de la rue de Rome qui a changé la donne. Après avoir vécu trois années très difficiles, en raison des travaux, les habitants commencent à retrouver le moral. Et ceux qui sont propriétaires réalisent que leur bien a acquis une importante plus-value".*

Pour Laurent Carratu, patron de Coquillages Toinou - l'une des enseignes emblématiques et historiques du cours Saint-Louis (au bas de la rue de Rome), au même titre que ses voisins la quincaillerie L'Empereur ou l'herboristerie du Père Blaize-, l'impact du tramway

est sans appel: *"Pour nous, c'est du +30 % depuis sa mise en service. Nous attendions cette desserte depuis près de dix ans. Elle a permis de reconnecter le Nord au Sud. Quant à l'offre commerciale, les effets ne vont pas tarder: plusieurs enseignes de renom comme l'épicerie fine Sammut ont déjà fait savoir qu'elles cherchaient à s'implanter dans le quartier".*

Installé depuis peu au 141, rue de Rome (près de l'angle rue St-Jacques) - son commerce de vins et spiritueux Blbovino a ouvert en septembre - Didier Chalaux constate que *"les gens qui étaient sous terre, dans le métro, ont redécouvert la surface et se réapproprient la rue. Il faudrait maintenant que viennent de plus grandes enseignes, plus fédératrices. Mais cela va se produire, je n'en doute pas".* Et de conclure avec une pointe d'humour: *"Même si à Marseille on se distingue toujours un peu, on n'a jamais vu une seule ligne de tramway au monde désertifier un quartier..."*

Philippe GALLINI

LA RUE D'ITALIE VICTIME COLLATÉRALE ?

Devenue la voie de substitution à la rue de Rome dans le sens Sud-Nord, la rue d'Italie donne la migraine à certains de ses habitants, notamment dans sa partie basse, au plus près du boulevard Salvator. *"Les plaintes s'accumulent", confirme Jean-Claude Tricoire. Et ce dernier de désigner le coupable. "Au départ, cette artère ne devait accueillir que deux lignes de bus, soit un trafic acceptable de 180 véhicules/jour environ. Mais la RTM utilise aussi la rue d'Italie pour alimenter ses lignes au départ de l'hypercentre, notamment du Centre Bourse. De 5h à 8h30, ce sont des files ininterrompues de bus qui rejoignent leur tête de réseau". "Nos bus doivent bien passer quelque part, se défend la RTM. Or, ils ne peuvent pas emprunter la rue de Rome ni la rue Paradis. Et le cours Lieutaud n'est pas pratique. De plus, les chauffeurs supportent mal les stationnements sauvages qui les empêchent de passer. Alors, effectivement, ça klaxonne et les moteurs tournent". Le CIQ, qui ne veut pas en rester là, a fait savoir qu'il allait mandater un huis-sier pour compter les véhicules et constater le niveau du bruit. Affaire à suivre..."*

Ph.G.

LE DANGER

Quand les deux-roues jouent avec le feu

Long ruban de béton bien large et parfaitement rectiligne offrant un raccourci appréciable pour rejoindre la Canebière au départ de la place Castellane, la dalle du tramway a rapidement été adoptée par les cyclistes et les pilotes de deux-roues. Ces derniers en ont fait l'une de leurs pistes favorites pour traverser à vive allure le centre-ville.

Des conducteurs qui, à en juger leur comportement, semblent totalement inconscients des risques qu'ils courent et font courir aux usagers du tram. Certains n'hésitent pas en effet à se glisser entre deux rames, d'autres à doubler des

trains entiers pour se rabattre devant eux, d'autres encore à défier la rame qui se présente face à eux pour finalement s'écarter au dernier moment. Aucun ne semble connaître la réglementation en vigueur sur cet axe ni ne respecte la signalisation lumineuse spécifique au tramway, notamment aux intersections.

"La circulation sur les voies du tramway est strictement interdite à tout engin motorisé", rappelle la RTM pour qui ce phénomène constitue "un vrai sujet de préoccupation". Et d'ajouter: "Les traminots sont en permanence sur le qui-vive

et la vitesse commerciale s'en ressent". La régie souligne que le tram, par définition, ne peut pas changer de trajectoire et que son freinage d'urgence est extrêmement brutal, pouvant causer de graves blessures aux passagers non assis qui se feraient surprendre.

"Non seulement les cyclistes sont dans leur bulle mais ils sont persuadés d'être dans leur bon droit", déplore Pierre Reboud. Il faut dire que rien ne les incite à penser le contraire; les contrôles et la répression étant quasi inexistantes depuis que le tram circule rue de Rome..."

Ph.G.



La dalle du tramway a rapidement été adoptée par les cyclistes et les pilotes de deux-roues.

/ PHOTOS NICOLAS VALLAURI

Le tunnel Schloesing un projet bientôt sur les rails ?

Lundi, le conseil de la Communauté urbaine MPM devrait voter en faveur de deux avenants concernant le Tunnel Prado-Sud (TPS) et le Tunnel Prado-Carénage (TPC). Le premier concerne le retrait d'un tronçon de 360 mètres de la concession du Prado-Sud en faveur de la Société du Prado-Carénage. Le deuxième s'intéresse au financement, à la construction de la bretelle Schloesing et à la modification de la concession du Tunnel Prado-Carénage. S'ils sont votés lundi, ces deux points permettraient de faire avancer le projet du tunnel Schloesing.

Ce projet prévoit la construction d'une liaison souterraine qui partirait du boulevard Schloesing (8^e). Ce "tunnel" pas-

"Ni la circulation, ni les conditions de vie ne seront améliorées."

MARIE-FRANÇOISE PALLOIX

serait sous l'avenue Jules-Cantini, puis sous le parc du XXVI^e centenaire pour déboucher en deux branches sur le Tunnel Prado-Carénage et sur l'autoroute Est (A50).



La passerelle Ferrié devrait être détruite pour permettre le passage d'une ligne de tram et remplacée par le tunnel Schloesing.

/ PHOTO PATRICK MOSETTO

5 LE COMMERCE

- 1 **Le centre commercial Grand Littoral va-t-il perdre la santé ?**
La Provence – 31.07.2015
- 2 **Il y a 30 ans, Ikea ouvrait ses portes**
La Provence – 28.08.2015
- 3 **Prado : au stade de la première pierre**
La Provence – 24.09.2015
- 4 **La bataille des commerces s'accélère**
La Provence – 09.10.2015
- 5 **Grand saut pour le marché aux puces ?**
La Provence – 09.10.2015
- 6 **Marseille Provence sur de bons rails**
Sites Commerciaux – novembre 2015
- 7 **Les docks de Marseille larguent les amarres**
Sites Commerciaux – novembre 2015
- 8 **Stop aux centres commerciaux !**
La Provence – 12.11.2015
- 9 **Le Marché des Docks aura un goût de tradition**
La Provence – 28.11.2015
- 10 **Marseille fait son cinéma à Cannes**
La Provence – 03.12.2015
- 11 **Rouet – Un véritable supermarché bio vient d'ouvrir...
et bientôt un drive**
La Provence – 12.12.2015

Le centre commercial Grand Littoral va-t-il perdre la santé?

L'implantation d'un pôle hospitalier dans la galerie marchande pourrait être remise en cause

Un hôpital dans un centre commercial: l'idée est révolutionnaire. Elle doit se concrétiser à Marseille, à la galerie Grand Littoral (15^e): l'un des projets majeurs du pacte de cohésion sociale lancé en 2013 par le gouvernement Ayrault.

Pour se rapprocher des patients des quartiers Nord, où l'offre de soins se raréfie dangereusement, l'AP-HM doit ouvrir cette année un pôle de santé universitaire, dans les locaux laissés vacants par H&M, le géant du prêt à porter se réinstallant près de Primark. Un espace de 400 m² (dont 100 m² rétrocédés à la Ligue contre le cancer), où des médecins tiendront des consultations, exclusivement en secteur conventionné et pratiquant le tiers-payant.

Une assistante sociale sera sur place pour ouvrir ou actualiser les droits des patients.

Les conditions de bail et de travaux exigées par la galerie bloquent la signature.

"Il y aura des généralistes libéraux, des spécialistes de l'hôpital (pédiatre, gynécologue ou endocrinologue), des personnels paramédicaux et des sages-femmes. Les gens pourront venir sans rendez-vous, aux heures d'ouverture du centre commercial: de 8 h 30 à 20 h, 6 jours sur 7", s'enthousiasmait récemment le Dr Anne Galinier, médecin coordinateur du projet.

Pourtant, à Grand Littoral, on



L'implantation d'un pôle hospitalier dans la galerie marchande Grand Littoral (13 millions de visiteurs par an) apparaît aujourd'hui compromise. / PHOTO FRÉDÉRIC SPEICH

ne voit rien venir. L'innovant projet accuse un retard inquiétant. Se fera-t-il ou pas? La direction de l'AP-HM se refuse à tout commentaire.

Selon nos informations, le blocage serait dû à des désaccords avec la galerie commerciale, ou plus exactement avec l'investisseur immobilier Klepierre, une société cotée en bourse qui gère 261 centres commerciaux en Europe. Les conditions

du bail, la nécessité de réaliser des travaux pour aménager des surfaces brutes, mais surtout certaines exigences du bailleur feraient obstacle à la signature. En cause notamment, l'obligation de réaliser les travaux la nuit, pour ne pas impacter sur le fonctionnement de la galerie, augmente de 30% le coût du chantier.

Une facture qui s'alourdit encore avec l'obligation de choisir

le prestataire attiré du centre commercial, dont les tarifs seraient salés. "Ce sont des financiers qui ne se soucient guère de l'objet social de ce projet", tranche un connaisseur du dossier. Contacté par *La Provence*, le groupe Klépierre n'a pas donné suite.

Seule certitude: les financements sont bien sûr la table: 600 000 € par an, alloués pendant 3 ans par l'ARS, qui a reçu une en-

Au nord de la ville, l'obésité, le diabète, la mortalité infantile progressent.

veloppe ad hoc du ministère de la santé. Le Conseil régional et le Conseil départemental devraient apporter leur contribution. Objectif: répondre aux besoins de santé criants du nord de la ville, où l'obésité, le diabète, le cancer, la mortalité infantile progressent, à mesure que l'offre de soins régresse. "À la cité La Castellane par exemple, le taux de prescription de lunettes est le plus bas de France, de même que le dépistage du cancer du sein", explique le Pr Michel Tsimaratos, secrétaire général de la commission médicale de l'AP-HM.

Une première réponse a été la mise en place, en avril dernier, avec des équipes de santé mobiles. Des diététiciennes, orthophonistes, psychologues, se déplacent dans les centres sociaux, et prochainement au cœur de certaines cités.

Quant au pôle de santé, "il se fera, dans les délais promis, que ce soit à Grand Littoral ou ailleurs" affirment les porteurs de ce dossier. D'autres sites dans les quartiers Nord seraient déjà à l'étude. Le centre commercial se montrera-t-il plus conciliant? "Ce projet est toujours d'actualité", assure le groupe Klepierre. Dans le contexte ultra-concurrentiel des galeries marseillaises, Grand Littoral aurait tout à gagner à "soigner" sa clientèle. **Sophie MANELLI**

Il y a 30 ans, Ikea ouvrait ses portes

Le 28 octobre 1985, le géant du meuble suédois lançait son troisième magasin français du côté de Vitrolles

Il y a 30 ans jour pour jour, le premier client de ce tout nouveau magasin de meubles en kit se voyait offrir un bon d'achat de 5000 francs. S'aujourd'hui les chèques cadeaux se comptent en euros, le reste n'a pas vraiment changé du côté d'Ikea Vitrolles. Déjà à l'époque, le paradis des enfants faisait le bonheur des parents. Déjà à l'époque, l'enseigne suédoise était réputée pour les bas prix pratiqués. Et déjà à l'époque, les plus mauvaises langues mettaient en doute la qualité des produits et fustigeaient l'obligation pour le client de se muer en menuisier d'un jour. "Salut les radins, Ikea est arrivé", c'est d'ailleurs de cette manière qu'un journaliste du *Provençal* présentait l'ouverture du magasin à Vitrolles le 27 août 1985. Un peu plus loin dans l'article il louait cependant "un contenant futuriste pour un contenu d'avant-garde", décrivant même "le bel aspect des produits proposés au public, modernes et sobres avec des couleurs parfaitement assorties".

La révolution jaune et bleue était en marche. Il faut dire que le magasin vitrollais était le premier pied-à-terre de l'enseigne dans la région, le troisième en France. "C'était un peu une sorte de parc d'attractions à l'époque", témoigne un client marseillais de la première heure qui avait pour habitude de s'y balader en famille.

"Ikea Vitrolles tiendra toujours une place particulière"

Jusqu'au milieu des années 90, le magasin restait ouvert le dimanche. Pour bon nombre de Bucco-Rhodaniens, la messe dominicale était donc suédoise. En 2005 encore, plus d'un client sur cinq effectuait plus d'une heure de route pour venir faire ses courses à Ikea Vitrolles. D'autres en gardent un souvenir plus mitigé: "On va dire que pour



Lors de son ouverture en 1985, le magasin vitrollais faisait office de véritable précurseur dans la région. Si aujourd'hui d'autres magasins ont vu le jour aux alentours, Ikea Vitrolles attire toujours autant.

les enfants c'était le paradis car ils pouvaient profiter de la piscine à boules pendant que nous faisons les courses, témoigne cet Aixois âgé aujourd'hui d'une cinquantaine d'années. Pour nous, c'était un peu la corvée du week-end car il y avait énormément de monde, mais c'était vraiment très intéressant au niveau des prix".

Aujourd'hui la donne a quelque peu changé à Vitrolles. En grande partie en raison de l'ouverture d'un magasin à La Valentine en 2006, mais également

à Toulon en 1995, Montpellier en 2005 et prochainement à Nice aux alentours de 2018. L'enseigne vitrollaise a donc revu ses ambitions à la baisse concernant le bassin de population à attirer et mise désormais sur un vivier de 400 000 foyers situés essentiellement autour de l'étang de Berre, Aix-en-Provence, Pertuis, Côte Bleue ou encore le Nord de Marseille... "Ikea Vitrolles a été le premier dans le Sud et le premier porte-drapeau de l'enseigne dans la région, il tiendra donc toujours une place

particulière", affirme l'actuel directeur du magasin vitrollais, Moustapha El Garaa. Rénové et agrandi en 2012, Ikea Vitrolles s'étend désormais sur 26 000 m², pour 15 000 m² de surface de vente. Ikea Suède n'avait pas hésité à déboursé près de 40 millions d'euros pour financer ce petit lifting, histoire d'avoir toujours un pouvoir de séduction sur le public, même 30 ans plus tard...

Rémi SIMONPIETRI

Avec l'aide du service documentation
r.simonpietri@laprovence-presse.fr

LE COMMENTAIRE

"Être un bon partenaire sur le plan local"

Moustapha El Garaa a franchi tous les échelons au sein du groupe. C'est ce que l'on peut appeler un "bébé Ikea". Il a commencé en tant que "collaborateur" à temps partiel, puis a gravi les échelons principalement dans la vente et la restauration pour devenir aujourd'hui donc directeur du magasin vitrollais. Il porte pourtant le même uniforme de l'enseigne que les autres employés. "C'est une valeur de simplicité, nous sommes tous habillés de la même manière, du collaborateur à temps partiel au directeur, c'est important dans les valeurs que nous défendons. Nous avons à la fois le souci de satisfaire les clients, mais également d'être un bon partenaire sur le plan local. D'ailleurs, depuis l'ouverture, 3550 personnes ont été employées par l'enseigne suédoise à Vitrolles. Quand on parle d'être un acteur responsable sur le plan local, ce chiffre en donne la preuve..."

Concernant la zone, quand on voit son évolution, les magasins qui ferment, d'autres qui ouvrent... On ne peut voir que d'un bon œil l'arrivée du multiplexe par exemple. Tout ce qui est facteur d'attractivité nous intéresse."



"La tendance est celle d'un marché qui reprend doucement"

Rénové et agrandi en 2012, Ikea Vitrolles a attiré 1,4 million de visiteurs en 2014. Concernant le chiffre d'affaires, le géant suédois reste mystérieux. "On va dire que nous sommes situés au milieu de tableaux sur le plan national, indique le directeur du magasin vitrollais, Moustapha El Garaa. Bien évidemment que la crise a frappé tout le monde et ça a également été difficile pour nous. Mais c'est quand on connaît des moments difficiles que l'on doit se préparer à la reprise. C'est d'ailleurs pour ça que nous avons beaucoup investi pour les travaux d'extension à Vitrolles pendant la période un peu plus creuse. Aujourd'hui, la tendance actuelle est celle d'un marché qui reprend doucement, on va dire que notre progression est neutre. Une chose est sûre, nous ne sommes pas en recul".

Concernant le futur, cette année va être concentrée "sur tous les petits moments de la journée qui contribuent aux plus grands plaisirs." Concrètement, cela va tourner autour de l'alimentation. Le restaurant vitrollais va d'ailleurs subir une cure de jouvence. "On va sortir de l'ambiance cantine pour passer à quelque chose de plus cosy, plus confortable..."

Du côté du magasin, des lieux seront ré-



Ikea Vitrolles a attiré 1,4 million de clients en 2014.

servés dans les rayons pour des ateliers cuisine ou encore d'aménagement d'espace. En clair, Ikea souhaite multiplier les activités se déroulant au sein du magasin afin de "créer un lien particulier entre les clients et Ikea Vitrolles." D'ici quelques semaines, le magasin va également inaugurer un "drive" appelé "click and collect".

Concernant l'éternelle question de l'ouverture dominicale - qui a existé jusque dans les années 90 - elle n'est plus à

l'ordre du jour, comme le confirme le directeur: "Nous ouvrons déjà 6 fois dans l'année un dimanche, afin de permettre une certaine flexibilité aux clients".

C'est donc jusqu'à demain que le magasin fête son trentième anniversaire. Parmi les nombreuses promotions proposées aux clients, un chariot par jour est remboursé jusqu'à demain. Au cours de la semaine, un client chanceux s'est d'ailleurs vu remettre un bon d'achat de 2 849 €.

R.S.

QUELQUES CHIFFRES

1,4 million de visiteurs ont parcouru les rayons d'Ikea Vitrolles en 2014.

233 comme le nombre d'emplois directs (et 25 indirects) actuellement déployés sur le magasin de Vitrolles. Il y a 30 ans, il y en avait 150.

9 800 produits sont référencés dans le magasin.

52 500 camions ont été réceptionnés au total depuis 1985. Soit 840 kilomètres de bouchon s'ils étaient collés les uns derrière les autres sur l'autoroute.

1 150 places de parking sont disponibles pour les clients.

350 comme le nombre de places que peut accueillir le restaurant. Depuis sa création, près de 500 000 boulettes et 53 000 hot-dogs ont été servis aux clients.

28,7 milliards d'euros. C'est le chiffre d'affaires global du groupe Ikea en 2014 dans le monde. Le groupe suédois compte aujourd'hui 315 magasins répartis dans 27 pays et emploie 147 000 personnes.



SUR LE PLAN SOCIAL

Ikea s'engage au service des plus démunis

La fête de l'écrevisse se déroule à la fin de chaque été dans le nord de l'Europe. En bon garant des traditions suédoises, Ikea relaie cet événement dans ses magasins du monde entier. À Vitrolles, une centaine de bénéficiaires de l'épicerie solidaire sont d'ailleurs chaque année invités par Ikea. "On travaille beaucoup avec la mairie de Vitrolles et le CCAS", explique le directeur du magasin.

Ikea Vitrolles souhaite également s'investir sur le plan environnemental. Ainsi, le magasin trie 73% de ses déchets et deux bornes électriques de recharge gratuites sont également mises à disposition des clients et employés sur le parking du magasin. Un système d'éclairage LED équipe la majorité de la zone commerciale et sera mis en place courant septembre dans le restaurant client. Sur le plan social, des actions portées par Ikea Monde sont également relayées à Vitrolles. Pour exemple, la campagne "Éclairons la vie des réfugiés" a permis de collecter 10,8 millions d'euros à travers le monde pour l'agence des Nations Unies pour les réfugiés (UNHCR) entre le 1^{er} février et le 28 mars dernier. Au cours de cette période, pour chaque ampoule LED achetée, la Fondation Ikea a reversé 1 € à l'UNHCR. D'autres actions sont menées par la fondation Ikea au cours de l'année; pour plus d'informations, rendez-vous sur le site internet de l'enseigne.

R.S.

VOTRE AVIS

"Que représente Ikea Vitrolles pour vous?"



Jean-Claude, Bouc Bel Air
"Depuis qu'on est arrivés dans le coin il y a 10 ans, on a pris l'habitude de venir ici. Madame regarde les décorations, pendant que je prends directement les meubles dans les allées en bas. On fait même les courses pour nos enfants, qui n'ont pas d'Ikea près de chez eux."



Richard, Marseille
"Je viens de Marseille depuis tout le temps, exprès pour Ikea. Quand j'étais petit je venais déjà là: c'est sympa, pas très cher et bien clair. Parfois, il m'arrive même de venir ici spécialement pour chercher de l'inspiration."



Carine, Cabriès
"Je viens vraiment souvent dans ce magasin. Pour changer régulièrement la décoration de la maison, c'est vraiment l'idéal. Et on peut aussi venir avec les enfants, en famille, pour se balader et faire du repérage."



Antoine et Marie, Marnagnane
"On le connaît bien, cet Ikea! On y vient depuis son ouverture, il y a 30 ans. À l'époque on était déjà mariés, et on y a acheté tous nos meubles. Les prix sont abordables et on arrive à les installer nous-mêmes!"



Jacqueline, Châteaurenard
"J'arrive de loin, exprès pour ce magasin Ikea! Là, par exemple, je veux une plaque électrique, et je sais qu'il est tellement grand que j'y trouverai ce que je cherche: ils ont tout ici. J'en suis vraiment très contente!"

Prado : au stade de la première pierre

Voisin du Vélodrome, le complexe de 23 000 m² dédié au shopping "d'exception" a été présenté hier. Il ouvrira en 2017

Un nouveau centre commercial qui va sortir de terre au pied du stade Vélodrome, ouverture prévue en octobre 2017. Un de plus après les Terrasses du Port, les Voûtes de la Major, le Centre Bourse, Grand Littoral, La Valentine... Un de trop dans une ville où quoi qu'on en dise, le pouvoir d'achat de la population reste limité ? Forcément, la question pouvait difficilement être escamotée, hier matin, jour de la pose de la première pierre du méga complexe de 23 000 m² développé conjointement par Klépierre (60%) - qui possède déjà le Centre Bourse et Grand Littoral - et le fonds d'investissements Montecristo Capital (40%). "Nous venons dans l'optique de durer et pas en se disant qu'on va refourguer ce bâtiment

"On a estimé à 1 milliard d'euros l'argent dépensé chaque année par les Marseillais en dehors de la ville."



Un visuel du centre commercial dont la première pierre a été posée, entre autres, hier par Camille Thirouin (cabinet Benoy). / PHOTO D.R.

dans quelques années", précise Jean-Marc Jestin, membre du directoire de Klépierre. Mais encore : "Il faut voir l'avenir, Marseille connaît une croissance économique et démographique très forte. Et pourtant, comparées aux autres grandes métropoles européennes, elle manque d'offre commerciale. D'autant plus dans cette zone de chalandise très dense et favorisée du Prado (8), qui bénéficie de 400 000 m² de bureaux, de 2 stations de métros, d'une dizaine de lignes de bus et bientôt du tunnel Prado Sud".

Un plaidoyer conforté, nouveaux chiffres à l'appui, par Jean-Raphaël Grisoli, le directeur général de Montecristo : "On a estimé à 1 milliard d'euros l'argent dépensé chaque année par les Marseillais en dehors de la ville. On va donc essayer

de retenir ces recettes. Et mieux, de faire venir des clients qui vivent et consomment en dehors de l'agglomération".

Les investisseurs misent sur le "geste architectural exceptionnel" représenté, selon eux, par cet édifice moderne pourvu d'un toit végétal en forme de coquillage et d'une immense canopée en verre de 4 200 m². Mais aussi, et surtout, sur une offre "très haut de gamme". "Le premier bail a été signé par les Galeries Lafayette, qui vont s'étendre sur 9 400 m². Ils n'avaient plus signé un contrat en France depuis 25 ans..." place Jean-Marc Gestin, "cette locomotive va nous permettre de faire venir des marques que l'on ne trouve pas à Marseille. Au total, nous pourrions compter sur près de 50 boutiques et une dizaine de restaurants, dont

plusieurs en terrasse avec vue sur la Méditerranée. On va profiter à fond de ce site."

Les loyers demandés aux futures enseignes ? "Je ne répondrai évidemment pas", sourit-il. Avant de placer un petit tacle, ambiance Vélodrome, à la concurrence : "Notre politique, c'est de fixer les loyers en fonction de la rentabilité des boutiques. On ne va pas faire comme les Terrasses du Port, qui vont être obligés de réajuster les leurs à la baisse parce que les chiffres d'affaires ne sont pas là."

Le risque d'un échec. On y revient. Ou encore, d'une concurrence féroce qui laisserait nombre de commerçants, en particulier ceux du centre-ville, sur le carreau. "Chaque fois qu'un centre commercial ouvre, ça crée des emplois", évalue Yves Moraine (LR), le maire du 6^e/⁸.

Personnellement, je crois à l'investissement privé. Je pars du principe que s'ils font le choix de mettre de l'argent c'est qu'ils pensent pouvoir rentabiliser... Quid des galeries Lafayette, dont il se dit avec de plus en plus d'instance que l'arrivée de la franchise au Prado pourrait rimer avec un départ de la rue Saint-Férel (1^{er}) ? "Personne ne nous a confirmé cette information, tranche Solange Biaggi (LR), élue au commerce, et nous ferons tout pour qu'ils restent." Et de marteler : "Marseille avait un déficit de 200 000 m² de surface commerciale. Avec tous ces nouveaux espaces, on va arriver à 150 000 m². Il n'y a donc pas de trop-plein." Sur le papier, tout du moins.

Laurent D'ANCONA

AU CŒUR D'UN NOUVEAU QUARTIER

Retardé par un recours qualifié "d'égoïste" par Yves Moraine (LR), le centre commercial du Prado ouvrira plus d'un an après l'Euro 2016 de football. Voilà pour ce qui sera le dernier acte d'un projet immobilier colossal signé en PPP, entre la Ville et Bouygues, dans le cadre de la rénovation du stade Vélodrome. Un mode opératoire très critiqué par la cour des comptes... Hormis cet espace shopping et restauration, ce nouveau quartier comprendra 13 bâtiments : un complexe hôtelier, une clinique ambulatoire, des logements, des bureaux, des résidences étudiantes...

EN CHIFFRES

9 400 m² : la taille de l'espace shopping "premium" vendu comme une grande rue commerçante "dans le style des galeries italiennes du 19^e siècle".
50 : le nombre d'enseignes, en plus des Galeries Lafayette (1/3 de l'espace locatif).
800 : Les places de parking en sous-sol.
100 000 m² : la surface concédée au promoteur (Bouygues), dont 20 hectares aux abords du stade.

La bataille des commerces s'accélère

Avec l'ouverture des "Docks Marseille" demain, la ville ne compte plus ses centres commerciaux. Tour d'horizon

Quels sont les vrais chiffres d'affaires des centres commerciaux à Marseille ? L'offre est-elle proportionnelle à la demande ou démesurée ? Sans obligation de communiquer leurs statistiques, les galeries marchandes gardent leurs résultats confidentiels, signe d'une véritable omerta.

La Chambre de commerce et d'industrie (CCI), elle, se contente de citer les travaux de la commission départementale d'aménagement commercial de septembre 2015. Ils évaluent à 122 000 m² la surface de créations autorisées des centres commerciaux existants et des projets en cours à Marseille. Si ces données restent vagues, sur le terrain, ils sont nombreux à vouloir se faire une place au soleil. Dans le quartier d'Euroméditerranée, les Terrasses du Port, inaugurées fin mai 2014, s'étendent sur 61 000 m² et comptent 190 boutiques et restaurants. Le mastodonte de la Joliette va devoir partager le gâteau avec l'ouverture, demain, des Docks Marseille et pas moins de 80 boutiques et



En moyenne, le coût du m² avoisine les 500 €. Un prix jugé excessif pour la plupart des commerçants des Terrasses. / PHOTO GUILLAUME RUOPPOLO

Rue de la République: un tiers des commerces sont vides.

restaurants. Ces derniers arrivés ne sont qu'à quelques stations de métro du Centre Bourse, centre commercial historique, né il y a quarante ans. Pour faire face à cette concurrence criante, des travaux de rénovation et d'agrandissement sont en cours. Le Centre Bourse s'étalera bientôt sur 40 000 m². Au Sud, une autre galerie commerciale, celle du stade Vélodrome, s'apprête à sortir de terre sur 23 000 m² d'ici deux ans. Encore une autorisation accordée par la municipalité. Sans compter la périphérie qui possède son lot de centres commerciaux bien implantés avec Grand V-La Valentine (11'),

Grand Littoral (15'), Bonneville (8'), Auchan Saint-Loup (10') etc. Les petits commerces du cœur historique, peinent à faire face à ces monstres économiques. Un tiers des commerces de la rue de la République est vide.

Redynamiser le centre

Comment expliquer cette prolifération de galeries marchandes qui poussent comme des champignons ? Selon une étude de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération de Marseille (Agam) de janvier 2013, cette stratégie de modernisation illustre une volonté de remettre le commerce au cœur des villes et

éviter que les consommateurs ne déshérent à l'extérieur de Marseille. Cette étude note "une diminution des projets autorisés pour les grandes périphéries commerciales par rapport à la période 2004-2009". Ces sorties de terre massives sont-elles contrôlées ? Les associations comme Terre de commerces s'inquiètent. "On pourra toujours mettre en valeur les commerces qui fonctionnent bien. Mais on n'est pas dans un monde de bisounours, la vérité, c'est que le nombre de galeries marchandes ne correspond pas au pouvoir d'achat", explique le président Jean-Luc Gosse. À force de se partager le gâteau, cha-

cun risque de se contenter de miettes. Mais qui s'en sort ?

"Tout le monde souffre"

Une source, haut placée, livre, de façon anonyme, son analyse du marché. Selon elle, le projet du Vélodrome veut aspirer les Galeries Lafayette de la rue Saint-Ferréol". Elles viennent de signer un contrat de 9000 m², le plus gros depuis vingt-cinq ans. Grand Littoral s'en sort avec l'enseigne Primark. La Valentine grâce à la clientèle des quartiers Sud le samedi et celle d'Allauch-Plan de Cuques la semaine. Si ses ventes ont baissé sur le textile, celles de la téléphonie augmen-

tent. Quant aux Terrasses du Port, seule la restauration tourne à plein régime et les enseignes souffrent des charges de gardiennage. "À vrai dire, tous les centres commerciaux sont en difficulté", conclut cette source. Une lecture que conteste Sandra Challinet, la directrice des Terrasses du Port, une des rares qui a accepté de nous parler. Selon elle, dans tous centres commerciaux, il y a un turn-over de 10% par an. "Il y a toujours des fermetures. Dans notre cas, si c'était la catastrophe, toutes les boutiques auraient tiré le rideau". Du côté de la municipalité, cette politique de "repeuplement" est, au contraire, une

"Bleu Capelette" va-t-il un jour sortir de terre ?

Les autorisations ont été délivrées, le terrain acheté. Et pourtant, rien de bouge. Le projet "Bleu Capelette" aurait-il été abandonné ? Ce futur centre commercial des quartiers Est, sur le terrain vague à côté du Palais de la glisse, dont le chantier fara-mineux de 210 millions d'€ devait commencer officiellement en avril 2014, avait déjà deux ans de retard. Sur leur site web, tous les articles sur ce projet sont recensés. Le dernier date de mai 2014: "Le chantier est lancé". Depuis, plus de nouvelles. Selon une source, le projet des promoteurs Icade et du groupe Sifer est seulement reporté: "Le patron d'Icade a été remercié fin janvier. Il est nommé un nouveau directeur général et PDG. Cela a tout bloqué." Autre bémol: suite à un signalement de la Chambre régionale des comptes fin 2013, une instruction judiciaire a été ouverte qui a pu refroidir quelques ardeurs.

réussite. Solange Biaggi, adjointe chargée du commerce, évalue à 1 milliard d'€ les dépenses des Marseillais à l'extérieur de la ville. Un chiffre qui date pourtant d'il y a près de quinze ans. Souffrant du syndrome du mauvais élève, la cité phocéenne a cherché à rattraper son retard. "Il manquait 200 000 m² de surface commerciale", martèle-t-elle. "En dix ans, on a récupéré 800 millions d'€". Bonne nouvelle, les investisseurs sont là. Mais fallait-il délivrer autant d'autorisations ? Ironique, l'adjointe botte en touche. "En sais rien. On verra, si on a été trop gourmand".

Elsa MARI

REPORTAGE AUX TERRASSES DU PORT

"On nous avait promis une grosse machine"

Les allées immaculées restent quasiment vides. Mercredi, 11h, aux Terrasses du Port. Quelques clients flânent dans ce paquebot moderne, en verre, pierre et acier qui surplombe la digue. La faute aux rythmes scolaires, à une période post-rentree et sûrement à la crise. Mais qu'en est-il vraiment de ce mastodonte aérien ? Ce centre commercial ambitieux, tient-il sa promesse de conquête de la clientèle croisiériste et de redynamisation de la Joliette depuis son ouverture en mai 2014 ? Difficile de le savoir. Les bruits de comptoir ne cessent de se contredire. Et la réalité des chiffres est conservée dans les tiroirs de la direction. Une chose est sûre, la restauration se porte bien et tire les statistiques du centre vers le haut. Mais les petites enseignes de vêtements semblent souffrir. Une fois la porte des boutiques franchies, les gérants témoignent d'une déception générale. "On nous avait promis une grosse machine commerciale et ce n'est pas le cas", balaye d'un revers de la main Nadia, une des vendeuses du 1er

étage, qui, comme tous, souhaitent garder l'anonymat. La déconvenue semble s'être propagée. "On a fait la moitié de nos prévisions. Il n'y a du monde que le samedi et dimanche. Tout le monde le sait", peste Yann, un autre gérant. Une quinzaine de commerçants interrogés, fait la liste, des sempiternels problèmes du centre: parking payant à

L'arrivée retardée du géant Apple a porté préjudice aux petits commerces alentours.

2,5 €/heure même si des offres ont été mises en place, frais supplémentaires de gardiennage et baux excessifs. "Les loyers sont trop chers. On paye 5000 € par mois. La plupart des commerçants râlent. D'ailleurs, les quelques enseignes vides sont étonnantes dans un centre qui est censé bien marcher", relève

Sandrine, gérante d'une boutique. Gant a plié bagage. Bata aussi, du à la mauvaise santé du groupe. Un autre magasin d'alimentation au ler n'a pas passé l'étape. Autre déception, l'arrivée avortée d'Apple au 2e étage, annoncé comme la locomotive des Terrasses. De petites enseignes s'y sont installées, pensant profiter du flux de clients. Sans espoir. "Les travaux sont retardés. On ne nous dit rien depuis un an et demi", regrette un vendeur. Certains refusent de parler, d'autres se réjouissent de leurs bons chiffres à l'instar de Printemps "qui après une année en demi-teinte affiche +20% en août et septembre", précise Stephan Toccafondi, la directrice. Une super progression que connaît aussi Citadium. Mais les Terrasses vont devoir faire de la place à un nouveau concurrent. L'ouverture des Docks Marseille s'annonce comme un nouvel obstacle en perspective.

E.M.

Les noms ont été modifiés.

TÉMOIGNAGES

Le Centre Bourse souffre aussi de la concurrence

12h: le flux de passants s'accroît au Centre Bourse, dinosaure de la galerie marchande, ouvert en 1977. Pris en étau entre les Terrasses du Port, la rue de la République et Saint-Ferréol, ce "mall" historique, à l'époque le plus grand de France, a décidé de reprendre un nouveau souffle avec de vastes travaux. Espaces connectés, panneaux digitaux, coin service... Ce lifting permet un retour sur investissement avec

l'arrivée de Body minute, Optic 2000, Montre Service, de Pulcinella, restaurant italien et de quatre enseignes de prêt-à-porter. Une façon d'anticiper une éventuelle érosion de sa fréquentation. Mais, paradoxalement, les commerçants se plaignent de ce grand chantier en cours. "Le bruit agace les clients, lance une vendeuse. On a divisé notre chiffres d'affaire par deux par rapport à l'an dernier". À côté, le joaillier

Agnès Pellegrin s'affiche en "liquidation totale" au premier étage. "La bonne clientèle est partie à Aix, le centre-ville s'est appauvri", confie un vigile. Mais c'est au rez-de-chaussée que la situation économique inquiète le plus. Si nous n'avons pas réussi à joindre le directeur, les commerçants de cet étage, eux, confient leur désarroi: "Depuis un an, il y a moins de monde et encore, heureusement qu'ils ont enlevé les écha-

faudages!" À quelques mètres, la déception s'est mue en colère. Nadine, gérante, ne comprend pas la politique de la ville: cette rue de Rome "magnifique" qui se paupérise avec des enseignes bas de gamme". Elle lance un cri d'alerte sur l'état des commerces marseillais. "On est tous en perte de vitesse", insiste-t-elle. "Pourquoi faire plus de commerces qu'il n'y a de Marseillais?"

E.M.

LES 3 QUESTIONS À Marc Pietri

"Aux Docks, on a recréé une unité villageoise"

Les "Docks Marseille", présentés comme "un nouveau lieu de vie" avec 80 commerces et restaurants, va ouvrir ses portes au public dès demain dans l'ancien bâtiment des Docks, emblématique du port de Marseille. Cette réalisation est pilotée par Constructa Urban Systems, filiale du Groupe Constructa. Son président Marc Pietri évoque le concept des "Docks Marseille" et la situation du commerce dans la cité.



Marc Pietri est le président du groupe Constructa. / PHOTO D.R.

À quelle offre doivent s'attendre les premiers clients samedi ?

Il y aura une vingtaine de boutiques dès samedi. Les autres ouvriront au fur et à mesure. Les consommateurs pourront trouver des restaurants comme Zinc Zinc, Bieh, Big Fernand, Le Diable Méridien comme magasin de décoration, Pao Cha en thé, Laulane en bijoux. On n'est pas dans le rush des soldes mais on a misé sur une ouverture intelligente.

Ne craignez-vous pas la concurrence des Terrasses du Port ?

Pas du tout. Les Docks Marseille ne sont pas un centre commercial. C'est d'abord, par son positionnement géographique et son architecture, le centre-ville d'un nouveau quartier. Il s'agit d'une unité villageoise. Les commerces qui vont ouvrir seront tous indépendants et 70% sont des locaux. Il n'y aura pas de logique de bataille entre de grandes marques. Si les consommateurs des Docks traversent pour aller aux Terrasses, ce sera une bonne chose.

Y a-t-il trop de commerces à Marseille ?

Je n'ai pas de jugement à porter. Ce qui est sûr, c'est que la multiplication des enseignes permet de lutter contre la dispersion du pouvoir d'achat, la périphérie, est, elle, bien évidemment en sur-offre. S'il y avait moins de commerces, ce serait mieux pour le dynamisme marseillais.

Grand saut pour le marché aux puces ?

Le groupe Bouygues remporte l'appel d'offres touchant à l'aménagement du périmètre. Avec un marché "amélioré"

Le marché aux puces ne disparaîtra pas. Voilà pour la maigre certitude. Martelé sur tous les tons et par tous les acteurs du dossier désireux de couper court aux rumeurs, l'engagement ne parvient pas, pour autant, à dissiper le flou qui entoure l'avenir du grand bazar de la Madrague-Ville (15^e). Un site fréquenté chaque semaine par près de 100 000 visiteurs en quête de fruits, de légumes, d'un vêtement bradé, d'une bonne affaire. C'est que depuis son inscription dans le périmètre d'Euromed 2, en 2011, cet immense marché étendu sur quatre hectares, aussi emblématique que vétuste, se retrouve propulsé au cœur d'un programme de réhabilitation "majeur". Et dont les enjeux dépassent le sort des 300 commerces low cost qui s'étirent dans les allées de la halle aux murs cabossés.

La nouvelle est tombée la semaine dernière : vainqueur de l'appel d'offres lancé en mars dernier par Euroméditerranée, le groupement Bouygues-Cirmad aura la charge d'aménager l'îlot XXI, 14 hectares en mutation, avec, d'ici 2021, la construction d'un écoquartier de 200 000 m² regroupant des milliers de "logements, activités, services...". Le tout, à quelques encablures du futur terminus de la ligne 2 du métro et autour d'un marché aux puces "modernisé".

Modernisé. Amélioré. Plus qualitatif. Voilà les mots sur lesquels les interprétations, à terme, pourraient diverger. Et créer des tensions entre les actuels locataires des lieux et des promoteurs aux objectifs encore mal définis. Et qui pourraient se tourner prioritairement vers des nouveaux habitants au pouvoir d'achat plus élevé. "J'ai fait partie du jury", rassure Samia Ghali (PS), maire du 15^e/16^e, "et ce qui a guidé mon choix, c'est l'assurance de maintenir le marché dans son jus et avec son esprit populaire". Un credo ferme qui n'empêche pas la sénatrice de plaider pour de "profondes améliorations". "Ce qui se passe à l'extérieur, avec des vendeurs à

la sauvette qui débordent des trottoirs est insupportable. C'est le quart-monde!, peste-t-elle. Quant à l'intérieur, il doit être plus accessible à la population avec un respect des règles d'hygiène et de sécurité. Ce qui n'est pas le cas."

Une pierre dans le jardin d'André Coudert, le propriétaire des lieux depuis le rachat du terrain et des hangars à Alsthom, en 1988. "Avec lui ou sans lui, je m'en fous!", cogne Samia Ghali. "Ce que je veux, c'est que les travaux soient effectués... Aujourd'hui, si elle le voulait, la Préfecture serait en droit de fermer le site sur le champ."

Une menace qui ne semble pas inquiéter, outre mesure, l'entrepreneur. "Quand je l'ai acheté il y a 25 ans, se pose-t-il, ce marché n'était pas le même que ce qu'il est maintenant. Et dans 25 ans, il sera encore différent. S'il y a un changement de clientèle, le marché aux puces accompagnera cette modification."

"On peut avoir une évolution, pas une révolution."

ANDRÉ COUDERT, PROPRIÉTAIRE

Concrètement? "On me parle d'un site plus qualitatif, oui, mais un marché aux puces ça porte bien son nom... On discute en bonne entente avec Bouygues. On peut avoir une évolution, pas une révolution." Et André Coudert de jouer sur la corde sensible: "Ce marché, c'est 1 500 emplois directs. À l'heure où Euromed ambitionne de créer 25 000 emplois dans la zone, ils n'ont aucun intérêt à détruire ceux-ci. D'autant plus qu'il a, une fonction sociale. Ici, on a des gens de toutes les origines qui viennent faire leurs courses parce qu'ils y trouvent des produits alimentaires de meilleure qualité qu'en grande surface. Et moins chers...".

Un discours finalement pas si éloigné de celui tenu par Marie-Agnès Caradec (LR), nouvelle présidente d'Euromed. Visiblement pas fan de l'ère Coudert: "Il y a un moment où, lui aussi, doit envisager un autre avenir". Mais farouche partisane, dit-elle, de "la préservation



Près de 100 000 personnes fréquentent le site chaque semaine. / PHOTO CYRIL SOLLIER

du marché, vecteur de l'identité du quartier. Qui est inscrite dans le cahier des charges signé par Bouygues". "Euromed et la ville veulent conserver la dynamique économique de ces commerces qui correspondent, de par leur offre, aux besoins des habitants des quartiers alentours, insiste-t-elle, il n'est pas question d'aseptiser les lieux. Mais d'améliorer les bâtiments, le stationnement, la sécurité."

Sur le papier, rien de bouleversant, donc. Pour le résultat, il faudra s'armer de patience. Après des études préalables, les livraisons du nouvel îlot s'échelonneront à partir de 2019. "Nous n'en sommes même pas à l'ébauche d'un permis de construire", confirme l'élue.

Juste au premier saut de puce et, déjà, à quelques démangeaisons d'oreille.

Laurent D'ANCONA



Dans le périmètre d'Euromed 2, le site devrait évoluer tout en gardant "sa vocation populaire." / PH. C. S.

"Le marché gardera son esprit populaire."

SAMIA GHALI (PS)

LES COMMERÇANTS TÉMOIGNENT

"On ne va pas partir... Et pour aller où?"

L'inscription a été gravée en lettres majuscules sur un mur faisant face au bâtiment principal. "Euromed arrive", est-il écrit à la peinture rouge. Comme une menace... Mais à l'intérieur de la grande halle, à vrai dire, c'est davantage le manque de clientèle qui inquiète les commerçants en ce mercredi de décembre. "Ces derniers temps, ça marche moins. C'est la saison", sourit tristement Mouloud, 46 ans, posé devant sa quincaillerie. "Vous savez, poursuit-il, ça fait 20 ans que je travaille ici et ça fait 15 ans que j'entends qu'on va nous déménager. Bien sûr, on sait qu'Euromed va arriver. Mais on attend de voir ce que ça va donner. Ici, c'est notre gagne-pain. On arrive à s'en sortir. Surtout le week-end. Alors, il y a un monde incroyable, des gens qui viennent de partout." Optimiste, l'homme veut croire qu'en définitive, cette nouvelle donne peut permettre de "travailler mieux et dans de meilleures conditions". "Le bâtiment nécessite de grands travaux. Sinon, on va perdre encore du monde." L'avis est partagé par le poissonnier, proche de la retraite et remonté comme une horloge: "Il faut tout refaire, oui! On paye un loyer mais on a un milliard de rats et un milliard de pigeons!"

"Le luxe, ça ne nous intéresse pas"

Un peu plus loin dans les allées, tandis qu'un couple de retraités tâte des fruits de saison, attiré à la Madrague par des prix "introuvables ailleurs à Marseille", Farès secoue la tête de dépit devant son bazar. "J'ai pris ce commerce en juin et je n'ai encore jamais vu l'éclairage fonctionner", râle-t-il en pointant



Dans les allées de la grande halle de la Madrague-Ville, les commerçants ont évoqué, hier, l'avenir d'une "grande surface" qui offre des prix imbattables. PHOTO LAURENT D'ANCONA

du doigt des luminaires défectueux. "Et cette saleté... C'est anormal. J'ai beaucoup de clients qui ne veulent plus venir à cause de ça". L'avenir des puces? "Si demain Monsieur Gaudin et 'euromarseille' disent qu'il n'y a plus de marché, et ben, y'a plus de marché", souffle-t-il, fataliste. En face, le maraîcher serre le poing: "Nous, le luxe, ça ne nous intéresse pas. Et ça n'intéresse pas la clientèle du quartier. Le problème, c'est que les commerçants ne sont pas fédérés et qu'on a du mal à faire entendre notre voix". Des voix qui, pour-

tant, à l'heure du déjeuner, se mettent à chanter. Les petits restaurants se remplissent. "Venez, rentrez! J'ai cuisiné une très bonne chorba!", engage un vieil homme. Les étals et vitrines débordent: pâtisseries orientales, olives, dattes... "Franchement, il manquerait pas grand-chose pour en faire un grand marché comme en Espagne", rêve à haute voix un marchand de légumes. Et de lâcher, empli de certitude: "Mais ça va. On ne va pas partir. Pour aller où, sinon?"

L.D.A

LE TÉMOIGNAGE d'ORA ÎTO

"Faire une des plateformes du design mondial"

Il va lui aussi poser son empreinte sur cette nouvelle ville qui se dessine. Le designer marseillais Ora Ito fait partie officiellement de cette belle aventure puisqu'il intervient dans l'équipe de "Makers" de Bouygues. Le site d'intervention provisoirement appelé XXI concerne donc 14 hectares au sein de la Zac Littorale avec cette idée de renforcer ainsi la mutation de la ville méditerranéenne durable de demain pensée par Euroméditerranée.



Le designer marseillais Ora Ito fait lui aussi partie du projet. / PH. PATRICK NOSETTO

Le Groupe Bouygues, avec ses filiales Bouygues Immobilier et Cirmad Marseille Makers, a voulu fédérer autour de lui un ensemble d'acteurs pour assurer la réussite de cet éco-quartier qui doit tenir compte de ses racines. "Pour les makers, l'objectif du projet de Bouygues est de placer au même endroit ceux qui vont fabriquer et ceux qui créent. C'est un superbe projet qui va mettre Marseille au cœur de l'innovation. Ma responsabilité c'est d'accompagner les makers, les fabricants et de créer un lieu qui va dynamiser, fédérer, où chacun pourra échanger les outils dans une zone dédiée. Cela va générer une solidarité créative, comme une communauté installée près des Puces. Et ces dernières sont intégrées au projet. L'équipe de Bouygues veut absolument prendre en compte les Puces car elles jouent un rôle primordial et attractif. Je suis ravi de faire enfin des choses dans ma ville. Je vais moi-même installer des bureaux là-bas. Ce qui m'intéresse, c'est cette idée de faire de Marseille une des plateformes du design mondial. On a besoin de stocker, de disposer d'espaces et d'accompagnement. Ce sera donc un vrai village dédié. Et c'est Marseille qui peut le proposer."

Agathe WESTENDORP



MARSEILLE PROVENCE SUR DE BONS RAILS

A Miramas, au nord-est de Marseille, un village – provençal – de marques s'apprête à sortir de terre : 120 boutiques et 8 cafés et restaurants, pour une ouverture prévue mi-2017. Un outlet signé McArthurGlen.

Le 13 octobre, la première pierre du projet de McArthurGlen à Miramas a été symboliquement posée en présence du maire de la ville, Frédéric Vigouroux, six semaines après le début effectif des travaux. Enthousiaste, l'élu a souligné ce que le futur village de marques était susceptible d'apporter à la région : « Nous pouvons compter sur des retombées touristiques, économiques et sociales considérables sur toute la Provence. C'est une chance pour l'attractivité et l'image de notre territoire. » Associée à l'aubaine de voir



passer tous les ans trente millions de touristes...

Depuis le 1^{er} septembre, les équipes d'Eiffage Construction sont donc à l'œuvre, et de l'aveu du directeur général adjoint du promoteur, Mike Natas, les travaux

avancent rapidement : le terrassement est presque terminé et les fondations sont en cours. Le bâtiment sortira de terre incessamment. L'enjeu est de taille. Dans le nœud autoroutier A7, A8 et A54, à mi-chemin entre Arles et Marseille, non loin de Nîmes et de Montpellier, est annoncé un village de marques de « nouvelle génération ». Pittoresque,

au moins ! Les tulles rondes, les arches abritant du soleil du Midi et l'ocre sont au programme et on a conservé, en le réhabilitant, le Mas de la Péronne dans son environnement paysager...

En matière d'ancrage du projet dans la



UN DESIGN OUTLET AVE L'ACCENT

Nom : Marseille Provence Design Outlet

Adresse : Miromas

Accès : A7, A8, A54

Début des travaux : septembre 2015

Ouverture : mi-2017

Surface : 25 000 m²

Offre : 120 magasins de luxe, design et lifestyle, plus 8 cafés et restaurants

Propriétaire : McArthurGlen

Investissement : 120 millions

Fréquentation prévue : 2,5 millions

Architecte : Map (Marseille
Architecture Portenaire)

Botaniste : Patrick Blanc

Constructeur : Eiffage Construction

1 – Les platanes centenaires du site ont été conservés et offrent un cheminement ombragé aux allées piétonnes du village.

2 – Ce site préservé fera la part belle aux espaces verts, notamment grâce à un parc public de 16 ha.

3 – Recréer au plus près l'ambiance provençale de la région est l'un des principaux objectifs de McArthurGlen.

4 – L'entrée du village sera entourée d'un mur végétal de 250 m² conçu par Patrick Blanc, qui a déjà signé celui du musée du quai Branly.

culture locale, le promoteur se félicite déjà de ses premiers partenariats. Notamment celui conclu avec la Maison méditerranéenne des métiers de la mode (Mmmm) : par le biais de cette fondation, dont McArthurGlen est devenu mécène aux côtés de prestigieuses marques comme Dior, Chanel, Repetto et Longchamp, l'objectif est de braquer les projecteurs sur les jeunes créateurs de mode locaux et de présenter leurs œuvres dans le village. Des pop-up stores seront mis à disposition à cet effet, mais il est aussi question d'une exposition permanente, consacrée à l'histoire de la mode dans la région.

En parallèle à ce projet de design outlet à l'accent provençal qui proposera 120 boutiques et 8 cafés et restaurants sur 25 000 m², l'opérateur spécialiste poursuit sa stratégie d'expansion. Six autres sites devraient ainsi voir le jour dans les deux prochaines années à Malaga, Istanbul (un côté Europe, l'autre côté Asie), Remscheid (Allemagne), Gand, Douains-Vernon, à une heure de route de Paris. A terme, il disposera donc de quatre malls dans l'Hexagone, puisque ces deux programmes s'ajoutent à ses propriétés de Troyes (qui fête cette année son vingtième anniversaire) et de Roubaix, ouvert en 2001.

Johan Ricou



La façade nord des Docks est habillée d'extraits de textes d'auteurs qui ont croisé, aimé ou simplement évoqué Marseille, comme Cicéron, Balzac ou Hemingway.



LES DOCKS DE MARSEILLE LARGUENT LES AMARRES

Les Docks, inaugurés dans les entrepôts du port de Marseille, se positionnent avant tout comme un lieu de vie... Volume et caractère : l'endroit est superbe ! Mais quel avenir ici pour le commerce ?

Si l'on s'en tient au seul centre-ville, Marseille, c'est déjà Grand Littoral rénové avec son Primark, le programme en cours du Prado, Les Voûtes de la Major et Les Terrasses du Port inaugurées l'an dernier. Juste en face de ces dernières et de leurs 61 000 m² abritant 190 boutiques, un site de plus veut pourtant se faire une place au soleil de la Méditerranée. Il s'appelle Les Docks.

LES DOCKS ONT FAIT LE PARI D'UN MIX DE RUPTURE POUR LEURS 65 MAGASINS DE 60 À 330 M² DONT LES LOYERS OSCILLERAIENT D'ENTRÉE DE JEU ENTRE 300 ET 600 €.

«Nous ne sommes pas concurrents, tout simplement complémentaires. Pour nous, il s'agit d'un seul et même ensemble de 260 boutiques», rétorque Guillaume Tanguy, responsable du projet chez Constructa, maître d'ouvrage délégué pour le compte de J.P. Morgan Asset Management. Tandis que le voisin est un mall moderne, celui-ci, enchâssé dans les anciens docks de la Joliette façon XIX^e, s'apparente à un projet de rénovation dans lequel on fait avec ce que l'on a.

Pas moins de 365 m de long et 35 m de haut, des étages de bureaux qui accueillent déjà près de trois mille personnes, de superbes volumes et transparences, des matériaux nobles de brique et d'acier : l'endroit a de la gueule ! Il n'a en revanche pas le look merchandising,

avec sa galerie centrale desservant les boutiques. Quatre places thématiques ont donc été imaginées. Baptisées Place du Port, Grand Place, Place des Palmiers et Place du Marché, elles rythment le parcours, deux au rez-de-chaussée, deux en sous-sol ou demi-sous-sol.

Ainsi, la Place du Port, très méditerranéenne avec ses céramiques bleues à la Gaudí, accueille-t-elle au niveau -1 une crêperie, un pub, un tabac et un salon de tatouage. La Grand Place, dont les façades végétalisées s'harmonisent avec le plancher en bois, abrite une cave à bière, un bouchon lyonnais, un bar à tapas et le premier niveau du nouveau concept store de Reebok qui intègre un Fit Hub et une salle de sport Virtus. Car, face à l'offre plus mass market des Terrasses, Les Docks ont fait le pari d'un





1 - Partout, des luminaires circulaires font écho aux douze suspensions circus habillées de voiles qui constellent le ciel de la Place du Marché.

2 - La rue intérieure propose une expérience shopping inédite avec un mix original composé à 42 % de fooding (bars, cafés, restaurants, supermarché bio et marché), 40 % de boutiques et 18 % de services.

3 - 4 - 5 - Les 780 panneaux de mosaïques bleues (avec sept nuances de bleu différentes) posés à la main par l'entreprise Mattout dans la Place du Port couvrent 1800 m².

mix de rupture pour leurs 65 magasins de 60 à 330 m² dont les loyers oscilleraient d'entrée de jeu entre 300 et 600 €. De fait, la cohabitation de créateurs de mode ou de bijoux, de boutiques d'indépendants, d'enseignes nationales, de restaurants originaux, de services haut de gamme et d'un marché de 500 m² à la manière du Mercado San Miguel de Madrid et de ses ferronneries, accueillant caviste, torréfacteur, boucher, charcutier, écailler, épicier, fromager, pâtissier, primeurs et boulanger, contribue à créer une atmosphère plus proche d'un centre-ville que d'un centre commercial.

Un supermarché bio Be O (pour Be Organic) de 600 m² complète cette offre ludique et appétissante. Face à l'impatience des enseignes locales, Constructa, propriété de la famille Piétri qui assurait déjà l'asset management des bureaux, a opté pour une ouverture échelonnée : 30 locataires dans un premier temps et 56 d'ici à la fin de l'année. Restent 9 lots à disposition où l'on aimerait voir venir de la mode féminine, chaussures et prêt-à-porter.

Les responsables savent bien que le succès dépendra de leur capacité à faire vivre ce lieu historique tout au long de l'année. Ils prévoient donc des animations faites de rencontres et des découvertes liées au monde de l'art, de la culture et de la musique. Un espace événementiel dédié de 450 m², situé à côté de la Place du Marché, devrait d'ailleurs aider à atteindre cet objectif.

Nicolas Autra





LES DOCKS À QUAI

Identité : Les Docks

Adresse : Marseille (La Joliette)

Ouverture : octobre 2015

Surface : 15 000 m²

Investissement : 50 millions

Offre : 65 commerces et restaurants sur deux niveaux, dont un sous-sol (Jack&Jones, The Old Company&Friends, Valentine&Co, Reebok, Joy's, Archimbaud Opticien, Le Diable Méridien, Ambassade de Bretagne, Picnic Café, Mobicity...)

Maître d'ouvrage : J.P. Morgan Asset Management

Maître d'ouvrage délégué : Constructa

Objectif de fréquentation : 10 millions (compte tenu de l'importante clientèle captive de 3 500 personnes travaillant dans les bureaux)



1 - Signée par l'agence 5+1AA Alfonso Femia Gianluca Peluffo, l'architecture met en valeur la pierre, les céramiques, la végétalisation, la transparence et la lumière.

2 - S'agissant d'un bâtiment historique, il a fallu préserver et respecter l'existant tout en excavant deux des quatre places qui ponctuent la galerie (ici la Grand Place) pour renforcer la vocation commerciale du lieu.

3 - Que ce soit du côté du quai du Lazaret ou de la rue des Docks, toutes les cellules commerciales situées au rez-de-chaussée ont pignon sur rue et jouent la complémentarité avec Les Terrasses.

4 - Les Docks de Marseille datent de 1856 et ont été conçus comme une horloge : 365 m de long (jours de l'année), 52 portes (semaines), 7 étages (jours) et 4 cours intérieures (saisons). En face (à droite sur la photo), Les Terrasses du Port.

Stop aux centres commerciaux!

Bleu Capelette ne se fera pas: la Ville ne veut plus de nouvelles surfaces commerciales en périphérie de Marseille

Bleu Capelette: "chantier en cours. Plongez bientôt dans l'effervescence de votre nouveau centre commercial", lit-on sur le site internet du groupe Sifer, l'un des deux promoteurs (avec Icade) de ce projet mirifique de 42 500 m², comprenant 70 boutiques et restaurants, 8 moyennes surfaces, un parking de 1 500 places et un multiplexe de 12 salles, que les Marseillais attendent depuis des lustres.

Ils n'attendent plus. Car contrairement à ce qu'annonce Sifer, ce temple du shopping ne verra jamais le jour. Gérard Chenoz l'a officiellement déclaré samedi dernier dans *La Provence*. L'adjoint municipal chargé des Grands projets confirme: "La Ville ne veut plus de centre commercial sur ce site. Nous l'avons fait savoir aux promoteurs de cette opération avec lesquels nous travaillons à un nouveau projet".

Au passage, l'élu lâche une bombe: "Les centres commerciaux en périphérie, ça suffit. Désormais, il faut booster le centre-ville". Ce qui constitue un revirement complet de la doctrine municipale en matière commerciale (lire ci-dessous).

L'abandon de Bleu Capelette en serait donc l'illustration. Une manière aussi pour la Ville d'en finir avec les atterrissements des promoteurs qui ont joué dans cette affaire la fable du lièvre



À La Capelette, les travaux n'ont jamais vraiment commencé. Le mirifique centre commercial n'était qu'un mirage... / PHOTOS C.M.S. ET DR

"Les centres commerciaux en périphérie, ça suffit. Il faut booster le centre-ville".

GÉRARD CHENOZ

et de la tortue. Après avoir chèrement acheté le terrain en 2011 à Marseille-Aménagement, opérateur de la Zac Capelette (12 millions d'euros), Sifer et Icade ont été les premiers à déposer un permis pour les opérations alors à la mode: les centres commerciaux.

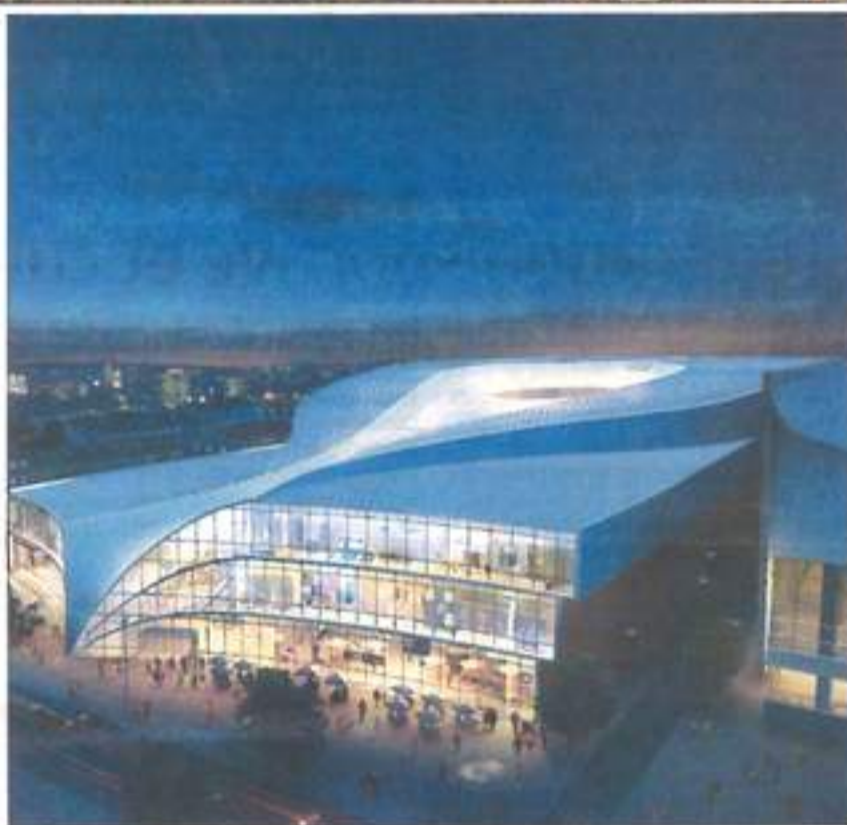
Bleu Capelette, le premier, a obtenu les autorisations, bien avant les Terrasses du port, les Docks, les Voûtes, le Vélodrome. "Et ce qui est exceptionnel, aucun recours n'a été déposé contre ce projet!", souligne le maire de secteur Lionel Royer-Perrault. Dès 2013, le chantier est confié à Vinci. Avant même le démarrage des travaux, Icade claironne déjà "un taux de commercialisation de 56%". Auchan, H&M, Atoll, Léonidas, Histoire d'Or, Franck Provost auraient signé. Samsung s'apprêterait à toper là.

L'affaire semble donc sur les rails. Mais étrangement, alors que les autres centres commerciaux se lancent dans la course, Sifer et Icade ne prendront jamais le départ. Est-ce en raison du montant exorbitant de l'investissement pro-

grammé (210M€)? Du changement de direction chez Icade? Du rapport de la chambre régionale des comptes, qui en 2013, a pointé les conditions pas très claires de l'acquisition du terrain (ce qui a donné lieu à l'ouverture d'une information judiciaire, lire *La Provence* du 7 novembre)?

Les promoteurs ne répondent plus à la presse, et la Ville dit tout ignorer des raisons de cet immobilisme. Seule certitude: aujourd'hui, le projet Bleu Capelette se résume à un énorme trou de poussière et de boue. Une verue que la Ville veut voir disparaître au plus vite. Et si, théoriquement, le permis du centre commercial reste valide, la municipalité met la pression sur les promoteurs: "Tout le monde a intérêt à se mettre d'accord pour trouver une solution et travailler au dépôt rapide d'un nouveau permis", indique l'adjointe à l'Urbanisme Laure-Agnes Caradec. Un nouveau projet devrait donc être présenté "d'ici la fin de l'année".

Sophie MANELLI



CAPELETTE

"Le parking et le cinéma doivent être maintenus"

Bleu Capelette, abandonné? La présidente du CIQ de la Capelette, Jeannine Trucy, n'a "pas eu d'info à ce sujet". Mais, dit-elle, "cela n'a rien d'étonnant: ce projet est devenu absurde, nous ne sommes qu'à 7 arrêts de bus du futur centre commercial du Vélodrome".

Nargués depuis des années par le panneau "Marseille accélère" installé sous leurs fenêtres, les habitants de l'impasse Arnodin, soumise au devenir de Bleu Capelette, désespèrent.

À la résidence Grand Angle qui fait face au terrain resté en friche, les propriétaires attendent toujours le fabuleux centre commercial promis sur les plaquettes de vente de leurs logements. À la place: un terrain vague et une impasse squattée par les voitures des usagers de la patinoire, qui devait bénéficier du parking de Bleu Capelette.

Le stationnement, c'est la priorité du maire de secteur LR Lionel Royer-Perrault. Informé "depuis quelques jours" de l'abandon du projet, l'élu a deux exigences: "Le parking doit se faire, je ne transigerai pas. Je pense aussi qu'un cinéma a tout son sens dans ce quartier".

Voilà qui devrait réjouir Didier Tarizzo, directeur du complexe des Trois Palmes à la Valentine. Partie prenante au projet Bleu Capelette, il dit avoir investi "450 000€ d'études techniques et énormément d'énergie" à la réalisation du multiplexe de la Capelette. "J'y serais allé tout seul, dès 2002-2003, quel que soit l'environnement commercial, car ce secteur manque de cinémas, mais la Ville a voulu m'inclure dans un projet global", regrette-t-il.

Sans information officielle depuis des mois, Didier Tarizzo se dit toujours prêt à investir à la Capelette.

Un parking, un cinéma, "quelques restaurants et commerces en lien direct avec le pôle de loisirs, du logement, des bureaux": c'est aussi le souhait de Gérard Chenoz et de Laure-Agnès Caradec. Reste à savoir si les promoteurs, toujours propriétaires du terrain, partageront les vues des élus. Et dans quels délais.

S.M.A.

LA VOLTE-FACE

Le centre-ville en réanimation

"Marseille avait un déficit de 200 000 m² de surface commerciale. Avec tous ces nouveaux espaces, on va arriver à 150 000 m², il n'y a donc pas de trop-plein", déclarait l'adjointe au commerce Solange Biaggi, lors de la pose de la première pierre du complexe commercial du Vélodrome. "Et chaque fois qu'un centre commercial ouvre, cela crée des emplois!", ajoutait Yves Moraine (LR), le maire du 6^e/8^e.

C'était le 23 septembre dernier. Six semaines plus tard, stop! on arrête tout! Gérard Chenoz, adjoint aux Grands projets, est on ne peut plus clair: "Aujourd'hui, les surfaces commerciales en périphérie, ça suffit. Nous devons rebooster le commerce en centre-ville". D'après l'élu, "c'est pour cette raison que le projet du Green Center à la Valentine est passé à la trappe l'été dernier". Ce qui n'est pas tout à fait exact: cet énième projet de centre commercial, soutenu jusqu'au dernier moment par Solange Biaggi, a été annulé début septembre par la Commission nationale d'aménagement commerciale (Cnac) au motif de l'encombrement des voies de circulation.

Bleu Capelette? "Si ce centre avait été réalisé à temps, le projet du Vélodrome ne serait jamais sorti", assure encore Gérard Chenoz, qui rompt ainsi avec le discours jusqu'à présent seriné par la Ville, autour du fameux "milliard d'euros dépensé chaque année par les Marseillais en dehors de la ville". Pour retenir cette manne (évaluée dans une étude réalisée en... 2002), la Ville a entrepris d'augmenter l'offre commerciale intra muros. Quitte à créer une concurrence féroce qui laisserait nombre de commerçants sur le carreau. Tout particulièrement ceux du centre-ville, où la grogne vire

depuis quelques mois à la franche contestation. Le 6 novembre dernier, c'est une pluie de réclamations qui s'est abattue sur Solange Biaggi lors d'une rencontre avec les commerçants. Gérard Chenoz assure que des mesures sont déjà engagées. À la rue de la République par exemple, où la moitié des commerces ne sont que des façades de carton-pâte, "on incite les foncières à faire baisser le prix des loyers. Mieux vaut pour elles encaisser un peu moins que pas du tout".

Aussi, quand on lui apprend que Bleu Capelette ne sortira pas de terre, Jean-Luc Gosse, président de Terre de commerces, se réjouit: "C'est une bonne nouvelle, évidemment. Mais il faut que la Ville cesse de décider sans consulter les gens de terrain! En tant que co-président de la fédération française des commerçants, je suis consulté à Paris, jamais à Marseille!". Pour le président de Terre de commerces, le centre-ville est clairement "sinistré". Victime, certes, de la crise économique et de la baisse du pouvoir d'achat, "mais aussi d'une organisation qui a tout focalisé sur le tourisme". Pour Jean-Luc Gosse, "ceux qui ont pensé le commerce à Marseille n'ont vu que le côté théorique, en négligeant l'offre du quotidien, la boulangerie, le marchand de tabac, le vendeur de presse qui commencent à manquer en centre-ville". Autre impératif selon lui, "favoriser l'installation de commerces haut de gamme, en particulier alimentaires (fromageries, épicerie fines), qui tirent l'offre vers le haut". Enfin Jean-Luc Gosse insiste sur le problème "catastrophique" du tarif du stationnement. "Aujourd'hui, cela coûte moins cher d'aller se garer à Aix pour y faire son shopping".

S.M.A.



Le Marché des Docks aura un goût de tradition

Deux sœurs marseillaises ont conçu cet espace qui accueillera 12 exposants

Elles l'ont imaginé du début à la fin. Virginie Chetail, 37 ans, et sa sœur, Amandine, 32 ans, ont présenté en avant-première ce que sera le Marché des Docks. Situé au cœur du "nouveau Marseille" à la Joliette, au bout du grand bâtiment des Docks, ce lieu promet d'être incontournable. Étendu sur 450 m², l'endroit au décor 100 % marseillais regroupera une douzaine de commerces de bouche. Boulangerie, charcuterie, boucherie, bistrot ou bien primeur, l'endroit promet d'être accueillant. Plus qu'un marché, le Marché des Docks sera un lieu de partage.

"Les gens pourront faire leurs courses puis déguster sur place. Au total, 72 sièges sont prévus en intérieur et 120 à l'extérieur. Mais les visiteurs pourront aussi manger debout, un verre à la main, c'est ça aussi l'esprit d'un marché", explique l'aînée des deux sœurs.

Même si un vent de modernité souffle sur cette nouvelle galerie des Docks de Marseille au fond blanc immaculé, les créatrices ont à cœur de garder une touche de traditionnel. *"Nous voulons que ce marché, aux couleurs bleu et jaune, donne aux Marseillais l'impression d'avoir toujours existé. Nous avons utilisé des matériaux authentiques, du carrelage, de la mosaïque. Sur les murs, nous avons imaginé une décoration très locale. De grosses daurades sont suspendues et*



Le Marché des Docks rassemblera une douzaine de commerces. Il a été pensé et décoré par Virginie et Amandine Chetail, deux sœurs marseillaises. Ouverture d'ici Noël. / PHOTOS DR. ET GUILLAUME RUOPPOLO

d'énormes savons de Marseille en PVC sont accrochés. On peut aussi y trouver des boules de pétanque géantes et des conteneurs qui proviennent de l'Estaque", précisent-elles, fières de leur patrimoine local. Le marché entend rassembler toutes les populations et mélanger les cultures. *"Historiquement, le quartier de*

la Joliette est l'un des plus pauvres de Marseille, mais il renait de ses cendres. Les constructions sont majestueuses et les loyers sont parmi les plus élevés de la ville", poursuivent-elles. Le marché sera ce lien social, entre l'ancien et le nouveau Marseille. *"Nous ne voulons pas que les habitants du coin se sentent*

oubliés. Nous tenons à ce que les prix restent abordables. Les clients du secteur pourront se mélanger avec les nouveaux venus, les travailleurs, mais aussi les touristes et les croisiéristes." Ce nouveau point de rendez-vous des Marseillais devrait ouvrir ses portes avant Noël.

Laura CIALDELLA

Marseille fait son cinéma à Cannes

Pour son 14^e salon commercial de rang sur la Croisette, la Ville a sorti le grand jeu. Pour la dernière fois avant la Métropole?

Envoyé spécial à CANNES
Franck MEYNIAL
fmeynial@laprovence-presse.fr

Ici il y a Malaga, Moscou ou Monza. Mais aussi Uniqlo, Carrefour ou les donuts suédois ! Ici il y a la vue sur le Martinez, la mer, 8500 participants de 74 pays du monde entier et des millions d'euros de flux commerciaux. Ici, c'est le 21^e Marché international de l'implantation commerciale et de la distribution (Mapi) au Palais des festivals de Cannes où la Ville de Marseille a, telle une starlette, l'ambition d'attirer tous les projecteurs sur ses habits de lumière. Pour cela elle a mis le paquet, en s'offrant pendant trois jours et contre 150 000 €, un *corner* de choix avec vue sur la Croisette, entre le Club store de Klépierre et la "Pop up galerie". Sol blanc, mobilier ensoleillé et mur d'images façon *Plus belle la vie* accueillent les professionnels sur ce stand "premium" en bord de Riviera. Où l'on retrouve trois délégations municipales (commerce, grands projets et urbanisme) en plus des représentants de la Chambre de commerce et d'Euroméditerranée sous la bannière anglophone "Rendez-vous in Marseille".

"On est allés les chercher, maintenant ils viennent nous voir", lance d'emblée l'adjointe au Commerce Solange Biaggi à propos de ces investisseurs attendus pour limiter l'évasion commerciale et doper ce secteur d'activités qui compte 4 500 commerces et génère plus de 50 000 emplois. Malgré la crise et la lutte contre la concurrence du e-commerce.

"Il y a encore des affaires à faire!"

Si la Métropole est déjà dans les cœurs et dans les discours, son évocation est surtout liée à sa ville-centre qui a décidé d'étoffer son cœur de ville historique vers un nouveau triangle "culture commerce et tourisme" délimité par le Vieux-Port, le littoral maritime et la rue de la République. "Vous



Gérard Chénou, Solange Biaggi et L.-A. Caradec, en promotion à Cannes.

/ PHOTO F.M.

pouvez, messieurs et mesdames les investisseurs, venir à Marseille, il y a encore des affaires à faire", lance même l'élue-VRP en axant son propos sur "notre centre-ville auquel on tient énormément pour qu'il soit le projet phare de notre Métropole, le plus grand centre commercial à ciel ouvert du sud de la France". "À l'heure de la Métropole, on réfléchit en complémentarité et non en concurrent", estime Laure-Agnès Caradec (adjointe à l'Urbanisme) avant que Gérard Chénou (grands projets) n'avance que "le passage à la Métropole est l'occasion de construire une task force animée par des élus pour réévaluer l'attractivité de l'espace public du centre-ville. Ce sera une priorité,

et nous essaierons même de concurrencer les autres centres commerciaux. Nous sommes Marseille."

En toile de fond de cette grand-messe, la Métropole, si elle est annoncée comme tenant l'affiche de cette superproduction commerciale, ne tient en réalité aujourd'hui qu'un rôle de figurant. En témoigne par exemple l'évocation du projet cinématographique Stratos d'Aubagne (lire ci-contre) réalisée hier par ses initiateurs dans un espace bien éloigné du stand de la ville de Marseille, loué pour l'occasion. Comme tous les acteurs en devenir, la Métropole a encore bien du chemin à parcourir avant de jouer les stars à Cannes.

BESSON, APPLE & CO

En direct de la Croisette

APPLE STORE CONFIRMÉ

C'est un secret de Polichinelle, Apple va ouvrir une boutique aux Terrasses du Port en 2016. "Dans le courant du deuxième trimestre", ont indiqué les élus qui ont expliqué le retard à l'allumage de ce projet par "l'exigence de la Ville, ce qui a durci les négociations".

DIA DEVIENT CARREFOUR

Après avoir mis la main sur Dia, Carrefour va rénover tous ses magasins pour les transformer en "Market" ou en "City". À Marseille, cela se traduira par un investissement d'un million d'euros par enseigne, soit 30 millions d'euros au total.

CINÉMA BESSON

Après un nombre incalculable de recours depuis 2005, le dernier ayant été purgé en mai dernier, les études de sol se poursuivent pour le futur complexe cinématographique d'Europacorp (14 salles pour 2800 places) imaginé par Luc Besson au cœur d'Euroméditerranée. "Le chantier sera lancé en 2016", a-il été annoncé sans autre précision.

BLEU CAPELETTE

"La Ville ne veut pas d'un gros centre commercial de 40 000 m², ça ne marcherait pas", a insisté Gérard Chénou. On va repartir sur de nouvelles bases, avec ou sans les investisseurs qui nous ont acheté le terrain 12 millions d'euros. Tout ceci n'est bon pour personne à l'heure actuelle alors qu'il y a la possibilité d'un concept ludo-sportif."

F.M.

IMMOCHAN DANS LA "STRATOSPHERE"

26 M€ pour 15 salles de cinéma et 500 M€ dans un éco-quartier de 42 ha avec des logements, de l'emploi, des bureaux. La filiale immobilière d'Auchan, voit loin pour 2020 ("dans le meilleur des scénarios") avec son complexe Stratos présenté hier par le chef de projet F. Roux, l'exploitant R. Kraus et l'architecte M. Joulia. Pierre angulaire d'un pôle ludo-commercial "unique en Paca", Stratos, initié sous l'ancienne municipalité, ne fait pas l'unanimité. "On n'est pas attendu d'un point de vue politique", a reconnu F. Roux en préférant rester prudent jusqu'au 30 novembre, date du vote des élus de l'Agglomération. "Le bon sens devrait primer (...) on va rentrer dans un autre épisode" avec la Métropole, a-t-il ajouté.

Un véritable supermarché du bio vient d'ouvrir... et bientôt un drive

C'est en 1979 que la première boutique bio L'Eau vive a ouvert ses portes à Grenoble. Ce jeudi matin, c'est à Marseille, bd Rabatau, que le 37^e espace de l'enseigne a été inauguré. Et son responsable, Bertrand Fournier Lauray, est plutôt satisfait : 120 clients ont été enregistrés dans la matinée.

Il faut dire que l'endroit est particulièrement bien achalandé : avec 7 000 références proposées sur une surface de 550 m², cela en fait le plus grand magasin bio de Marseille. On y trouve tout d'abord les produits alimentaires, avec un étal fruits et légumes bien fourni : "Nous privilégions les producteurs locaux du département et région," précise Bertrand Fournier Lauray. L'épicerie propose de son côté tous les produits de consommation avec, notamment, un linéaire de distributeurs de pâtes, céréales et graines en vrac, ainsi qu'une cave à vin. Le pain est cuit sur place, au comptoir boulangerie, qui comprend également un petit espace de restauration rapide "pour les personnes qui travaillent dans le quartier et qui souhaitent déjeuner rapidement, mais sainement."

Les produits non alimentaires sont également présents : parapharmacie, hygiène, beauté, santé, bien-être, gamme bébé et droguerie. "Absence totale



7 000 références sont proposées, sur une surface de 550 m². Avec, cerise sur le gâteau, un service drive - commandes en ligne opérationnel dès le 20 décembre.

/PHOTO E.A.

de substances chimiques, que du naturel, bien sûr, comme ce qu'utilisaient nos grands-mères", souligne le responsable. Enfin, un rayon librairie, contenant des ouvrages sur la naturopathie, vient compléter l'offre de ce véritable supermarché bio. "Nous projetons d'ailleurs, dans un avenir proche, d'ouvrir un espace-conseil animé par des naturopathes, et de créer un cours de cuisine bio", annonce

le responsable. Bref, une offre complète qui devrait satisfaire une clientèle des plus exigeantes en la matière. Et, cerise sur le gâteau : dès le 20 décembre, un service drive - commandes en ligne sera opérationnel via le site www.eau-vive.fr

E.A.

L'Eau Vive, 87, bd Rabatau (8^e). Ouvert du lundi au samedi de 9h à 20h. Parking gratuit.

⑥ LE LOGEMENT

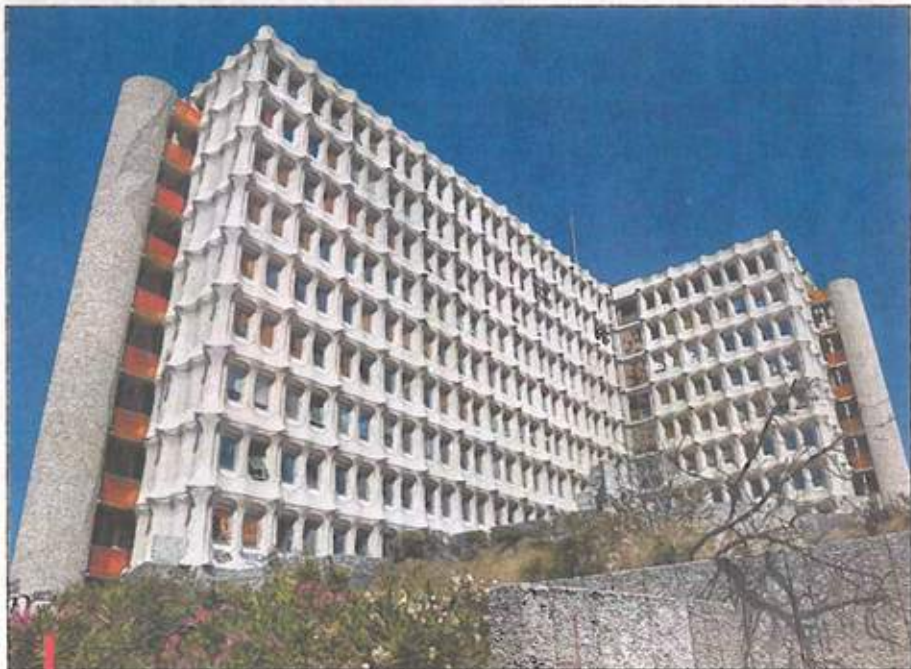
- 1 La tour du centre Bonneveine attend toujours sa mue**
La Provence – 20.07.2015
- 2 La Soude : un chantier pour transformer la cité en résidence**
La Provence – 31.07.2015
- 3 Déménagement express en vue pour le siège de la RTM**
La Provence – 19.10.2015
- 4 Vent debout contre les immeubles de l'Archipel**
La Provence – 06.11.2015
- 5 Résidence du Commandeur : les riverains dans l'impasse**
La Provence – 16.11.2015
- 6 Qui veut acheter une cité ?**
La Provence – 20.11.2015

La tour du centre Bonneveine attend toujours sa mue

Il y a un an, quasiment jour pour jour, la Financière immobilière bordelaise (FIB), propriétaire (via la SCI Foncière FT Marseille) du bâtiment en croix de 9 étages qui surplombe un centre commercial Bonneveine refait à neuf (8^e), nous promettait un démarrage "imminent" des travaux de réhabilitation. Assurant, via sa responsable des grands projets Lara Hinton, que les lieux allaient radicalement "changer de visage". Car FIB dispose d'un permis-purgé pour réaménager les abords de ce site désaffecté, rénover les façades, créer 170 logements, 9000m² de commerces sur deux niveaux en pied d'immeuble et 297 places de parking en sous-sol (dont 200 pour les clients des commerces), qui s'ajouteront aux 97 existantes.

Mais force est de constater que si la physionomie des lieux a (un peu) évolué, c'est pour être encore plus dégradée. Tags, vitres cassées, huisseries arrachées, et fréquente occupation illicite par de jeunes fêtards alcoolisés qui grimpent jusque sur le toit... On est loin, très loin, de la brochure clinquante du "BAO", nom choisi pour ce programme qui se veut "un lieu recherché où l'on viendra de bouche à oreille".

Alors, du côté des riverains comme du maire de secteur LR Yves Moraine, on s'impatiente. "Vu ce qui se passe actuellement, on aimerait que ça bouge très vite, appuie le président du CIQ de



Ce bâtiment désaffecté de 9 étages, situé à l'angle de l'avenue de Hambourg et de l'avenue Elsa Triolet (8^e), jure avec la galerie commerciale du centre qui vient de s'offrir un lifting. / PHOTO DAVID ROSSI

Bonneveine Jean-Paul Prier. Quand ce n'est pas gardienné, des jeunes y font des barbecues, courent sur le toit, crient... Tout un tas de gens me téléphonent pour se plaindre des nuisances." "Personne n'y vit mais des jeunes y font du paintball ou s'agitent parfois le week-end, le soir, confirme la commissaire du 8^e arrondissement Karine Paravisi-

ni. On y effectue donc des passages réguliers, pour qu'il n'y ait pas d'occupation intempestive qui pose des problèmes de sécurité." D'autant qu'en mai dernier, un enfant de 12 ans, venu jouer à se faire peur avec des copains, y avait fait une chute de 8 m dans un puits de lumière. "Avant Noël on nous avait annoncé un démarrage des travaux rapide, mais ce serait plus compliqué que prévu, regrette Yves Moraine un brin amer. Le propriétaire est libre mais le plus vite sera le mieux."

Comme il y a un an, FIB promet que ça ne saurait tarder. "On devrait attaquer à la rentrée, précise Lara Hinton. On doit rencontrer Accessite, qui gère la gale-

rie, en septembre pour mettre en place les travaux." Et de reconnaître que "ça aurait dû commencer il y a 8-9 mois mais que ça a pris du retard du fait d'une complexité technique sous-évaluée, en termes de désamiantage et de traitement de la façade. Mais nous sommes en train de choisir le constructeur." Le chantier doit d'abord concerner la partie commerciale, destinée à accueillir 9 moyennes surfaces dédiées à l'équipement de la personne et de la maison, à la culture et aux loisirs, sans qu'aucune enseigne ne soit officialisée pour l'instant. Les habitations, quant à elles, nécessiteront "18 à 20 mois" de travaux.

Audrey SAVOURNIN

Un bâtiment déserté en 2008

Ce bâtiment, construit en 1977 par les PTT pour y installer la direction régionale, a été vendu en 2002 par France Telecom, qui en est resté locataire six ans avant de se rapprocher du centre-ville. C'est donc en 2008 que le site s'est vidé, après avoir accueilli jusqu'à 600 salariés.

La Soude: un chantier pour transformer la cité en résidence

A La Soude, les travaux n'ont pas attendu l'été pour atteindre leur point culminant. L'artère principale, l'avenue de la Martheline, est en partie en chantier; le reste de la voie a déjà été refait. La cité est au cœur d'une grande rénovation dans le cadre de l'ANRU qui vise à moderniser cet ensemble immobilier géré par deux bailleurs sociaux. HMP a déjà fait sa partie de rénovation. Il restait à 13 Habitat à attaquer la sienne. Depuis le mois de mai, les travaux ont débuté pour donner une nouvelle vie à cette résidence de 262 logements de plus de 40 ans. Objectif réhabiliter

18 000 euros ont été investis pour chaque appartement.



Ici la dalle de béton a été cassée. L'esplanade va se transformer en espace vert, plus apaisant. / Pic.C.M.S.

l'ensemble et le résidentialiser. Côté réhabilitation, près de 3,5 millions d'euros sont consacrés à la reprise de l'étanchéité et de l'isolation des toitures, à la remise en valeur des façades et à leur isolation, au remplacement des garde-corps des balcons, à la reprise des réseaux de chauffage et d'eau chaude, à la condamnation des vide-ordures...

Quant à la résidentialisation (1,3 M€), elle permettra d'ouvrir la cité afin d'offrir un meilleur cadre de vie à ses habitants: le parking désaffecté entre deux bâtiments a été démolit et sera remplacé par un jardin paysager, une agora apaisée; un nouveau parking sera aménagé à l'entrée de la cité, ainsi que des abris à containers...

Au président de 13 Habitat, Lionel Royer-Perreaut, venu se rendre compte hier, de l'avancée des travaux, l'amicale des locataires a fait part de ses difficultés. "Nous sommes un peu perturbés", confie Lilliane Liant, qui réside depuis 43 ans, les débuts de la cité, dans le bâtiment A. Pendant les travaux les entrées principales qui donnent

sur l'esplanade ont été condamnées et les résidents obligés de rentrer chez eux en passant par les caves. "Ces désagrément prendront fin avec l'achèvement des travaux en juin 2016", précise le chef de chantier.

En face, le chantier de rénovation des entrées et des garde-corps a bien avancé. Les grilles hors d'âge qui protégeaient les balcons sont remplacées par des garde-corps vitrifiés, bien plus modernes; les balcons de la tour C vont être traités de la même façon. Ainsi, plus de 18 000 euros par appartement sont investis grâce au partenariat financier du Conseil départemental, de la Ville, de la Région, de l'Anru et de 13 Habitat.

Avec la résidentialisation du parc HLM de HMP et la 2^e tranche de réhabilitation de la voirie fin 2015-début 2016, la rénovation de la Soude sera terminée.

"Partie dernière, cette rénovation est arrivée la première", a fait remarquer Lionel Royer-Perreaut qui est non seulement président de l'Office, mais aussi maire (LR) de ce secteur.

Corinne MATIAS

LE DÉFI

Effacer sa mauvaise réputation

"Le projet ANRU de La Soude est un défi majeur pour lutter contre la stigmatisation de ce quartier et en faire un véritable espace de vie", affirme Lionel Royer-Perreaut, président de 13 Habitat. Malgré la mauvaise réputation que traîne la cité, du deal au règlement de compte, en passant par les incivilités, les habitants sont attachés à cet ensemble bâti dans les années 1970 au pied du village de Mazargues et mitoyen d'un noyau résidentiel. "On compte seulement 15 sorties par an", confirme 13 Habitat. Le bailleur social est confronté depuis quelques mois à une augmentation de loyers impayés. "La moyenne est chez nous de 4%, ici c'est supérieur", précise l'un des collaborateurs de M. Royer-Perreaut. On voit arriver des gens qui jusque-là n'étaient pas en difficulté, ajoute le président, imputant cette situation à la crise et à un système qui n'est pas fait pour responsabiliser les familles endettées. "Redorer son image va passer selon lui "par une maîtrise de la politique de peuplement, on va privilégier les personnes adaptées au logement vacant, qui s'engagent à respecter certaines règles, des actifs ou des personnes qui ont prouvé qu'elles étaient vraiment en recherche d'emploi. On applique la règle du bon sens. Si deux dossiers ont des revenus semblables, on privilégiera celui dont les revenus proviennent du travail et non de l'assistance. Car ce que le bailleur ne règle pas, le maire doit y pourvoir, ajoute celui qui est aussi maire des 9^e et 10^e. On y croit, sinon on n'aurait pas investi des millions pour tout refaire. Le changement va aussi passer par le développement du lien social et un travail sur le bien-vivre ensemble." L'autre pan, avec les chantiers de rénovation, des projets Anru. C.Ms.

DE MAZARGUES AU PIED DU PARC NATIONAL DES CALANQUES

70 M€ pour recomposer un quartier

Si la transformation de la Soude est importante pour ses habitants et son immersion dans le quartier de Mazargues, "ce n'est qu'une petite partie du projet de rénovation urbaine dans lequel les collectivités et l'État ont investi 70 M€", note Antoine Desclèves, chef de projet à MRU. L'autre gros morceau c'est le Baou de Sormiou ou La Cayolle du nom de la cité bâtie à l'entrée du Parc national des calanques. Ce projet propose peu de démolitions (32 démolitions reconstructions de logements sociaux), mais des centaines de rénovations (1322 logements sur Soude et Baou de Sormiou, gérés par HMP, 13 Habitat, Erilia et Logirem). Le projet fait état aussi de créations de voies, d'un parc ludico sportif qui sera livré en août à la Cayolle et d'une trame verte.

L'autre pari de cette opération de rénovation urbaine, c'est de désenclaver la cité pour mieux contrôler l'insécurité et améliorer la qualité de vie de ses habitants. L'introduction de mixité dans la population et la création d'équipements publics devraient conduire à réintégrer ces quartiers "ré-



Le stade Rouvier, avec son skatepark, est l'un des premiers équipements de l'opération.

gués" au reste du territoire communal. Le projet entend profiter aussi de la création du Boulevard urbain sud, qui longera le futur parc de la Jarre (3 hectares de verdure à mi-chemin entre Soude et Cayolle) avec l'installation du théâtre du Centaure. C.Ms.

Petit rappel

La Convention ANRU La Soude-Hauts de Mazargues a été signée en 2011. Elle fait partie des 17 projets Anru menés par Marseille Rénovation Urbaine (MRU). Les HLM de la Soude sont construits en 1972 sur la Zac de Bonneveine et la cité de la Cayolle, sur la Zac du Baou de Sormiou, à la même époque, pour résorber le bidonville.

70 millions d'euros ont été investis dans ce projet avec la participation de l'Anru, Ville, MPM, Département, Région, bailleurs sociaux). L'opération devrait être terminée à la Soude dans deux ans. Au Baou de Sormiou les travaux sont prévus jusqu'en 2019 au moins.

Déménagement express en vue pour le siège de la RTM

Le choix de MPM de céder le terrain pour un projet immobilier pose question

Des logements à la place du siège de la RTM, avenue Clot-Bey (8^e)? La question se pose depuis que MPM, qui héberge gratuitement les locaux de la régie sur ce site en tant qu'autorité organisatrice, a élaboré un rapport d'*"approbation d'une prise à bail de bureaux"* à l'Astrolabe, livré en janvier dernier à l'Euromed Center (2^e), pour la reloger dans près de 4800m² loués à ses frais. Retiré, pour des questions techniques selon nos informations, avant sa présentation en commission vendredi dernier, ce rapport ne sera finalement pas à l'ordre du jour du prochain conseil communautaire du 23 octobre. Mais il est loin d'être enterré.

"Dans le cadre du processus de redressement financier engagé, la communauté urbaine souhaite valoriser au mieux son patrimoine immobilier et foncier", introduit ce rapport, considérant ensuite que le site mis à disposition de la RTM *"présente un potentiel particulièrement intéressant car susceptible de faire l'objet à court terme d'un projet de valorisation immobilière conjoint avec la Ville de Marseille propriétaire d'une parcelle voisine"*, sur laquelle se trouvent des bâtiments désaffectés.

La régie pourrait être relogée à l'Astrolabe, à l'Euromed Center, dès le 1^{er} mai 2016.

Et pour laquelle la Ville va lancer un appel à projets. *"L'agence d'urbanisme a travaillé sur le type de programme que l'on peut accepter, nous sommes quasiment prêts, il n'y a plus qu'à finaliser le cahier des charges"*, détaille l'adjointe LR en charge de l'Urbanisme à la mairie, Laure-Agnès Caradec, qui penche pour *"une promotion tout à fait paysagère, un projet en plots, aéré, avec une végétalisation entre les immeubles"*. Un projet qui, assure-t-elle,



Situé avenue Clot-Bey, dans des locaux mis à disposition gratuitement par MPM en tant qu'autorité organisatrice, le siège de la RTM devrait être relogé ailleurs pour libérer le site. / PHOTO PATRICK NOSETTO

le, n'est pas conditionné par la libération de la parcelle de MPM mais qui *"pourrait effectivement être un projet commun si la communauté urbaine vendait puisque les deux terrains sont limitrophes. Ce serait logique d'avoir une réflexion commune mais on attend la décision de Guy Teissier"*.

Elle ne devrait pas tarder tant le président de MPM semble pressé de reloger la RTM; encore confidentiel, le rapport mentionne en effet une prise à bail à l'Astrolabe dès le 1^{er} mai 2016. Une échéance raisonnable pour le président de la régie, également conseiller communautaire de la majorité LR, Maxime Tommasini, qui estime en revanche que *"ce qui est rapide, c'est le délai entre la première prise de contact et la présentation du rapport, qui était prématurée. Après l'été, le président Guy Teissier nous a envoyé un courrier disant que MPM voulait vendre le site mais jusqu'ici on ne peut pas vraiment parler de discussions pour savoir où on nous relogerait. Il doit le voir après la plénière. Il y*

a beaucoup de zones d'ombre. On est en pourparlers".

Car s'il ne voit pas d'inconvénient à quitter l'avenue Clot-Bey, aussi agréable soit-elle, Maxime Tommasini n'est pour l'heure pas convaincu par l'option Astrolabe, bien que présentée, toujours dans ce rapport, comme *"une opportunité immobilière correspondant de façon optimale aux besoins de la RTM (...)"* dans le cœur même de l'opération Euroméditerranée, dont Guy Teissier a d'ailleurs été président. *"Ce n'est pas si simple d'aller à l'Euromed, de trouver des plateaux permettant de nous loger dans de bonnes conditions, des parkings... 300 personnes travaillent au siège, explique-t-il. Il semblerait qu'on soit un peu à l'étroit dans les locaux envisagés, même si on est prêt à recaser les locaux syndicaux ou du CE ailleurs. Sans compter qu'il n'y a pas d'urgence puisqu'on va basculer vers la Métropole."*

Pas d'urgence, mais une certaine précipitation. Et pas forcément un bon calcul. *"Pourquoi*

ne pas acheter des locaux? En faire construire? suggère Maxime Tommasini. Il faut que ce soit fait de manière intelligente pour les contribuables, que l'argent qu'on récupère de la vente de ce terrain soit utilisé à bon escient pour nous reloger ailleurs."

Selon nos informations, le bénéfice de la vente du terrain de l'avenue Clot-Bey serait engouffré dans les loyers versés à la Foncière des Régions et au Crédit agricole (de l'ordre de 1,2M€ par an pour les bureaux, auxquels s'ajoute la location des places de stationnement dans le parking Euromed Center ou Espercieux) en seulement 6-7 ans.

Ensuite, la future Métropole aurait à supporter cette nouvelle charge financière... Ce qui explique que les élus de gauche de MPM envisagent d'ores et déjà de voter contre cette opération.

André SAVOURNIN

asavournin@laprovence-presse.fr

Sollicitée vendredi, MPM n'a pas donné suite à notre appel.

Vent debout contre les immeubles de L'Archipel

L'Archipel. Un doux nom qui, dans l'imaginaire marseillais, évoque le Frioul, le château d'If, le large... Enfin, pas pour tout le monde. Pour certains riverains de la Pointe-Rouge, il renvoie surtout à un programme immobilier qui "masquera la vue sur les collines depuis le rond-point et détruira complètement le paysage aux portes du Parc des calanques", note David Botton, de Pointe-Rouge Défense Littoral. Regroupant une centaine de membres, l'association a déposé un recours contre ce projet, comme la copropriété des Antilles et des habitants du quartier, à titre individuel cette fois.

"On densifie le littoral"

Porté par Sogeprom Sud et Pragma (injoignables hier), qui ont obtenu deux permis de construire, l'Archipel doit remplacer les hangars de la Compagnie du fil de lin et de l'ancienne usine Sictia situés derrière le Lidl, à l'angle du boulevard Jourdan-Barry et de l'avenue de la Pointe-Rouge. Il compte 83 logements, des bureaux et des commerces répartis dans 4 immeubles de 5 à 6 étages ainsi qu'une résidence seniors de 119 logements de 70 m de long sur 7 niveaux. Avant une seconde tranche qui pourrait englober le reste de l'îlot, "sur le front de mer, seul le bâtiment en pierre devant être maintenu" selon l'adjointe à l'Urbanisme (LR) Laure-Agnès Caradec, qui confirme que le promoteur devrait alors "créer des places en plus de celles destinées aux logements puisqu'il y a toujours un emplacement réservé au PLU pour un parking."



Les hangars situés en fond d'îlot, derrière le supermarché Lidl et le Nautica, au 83, avenue de la Pointe-Rouge doivent être remplacés par des logements et une résidence seniors contestés. / PHOTOS A.S.

Un PLU qui précise que "les secteurs littoraux ne doivent pas subir la pression foncière, fait valoir David Botton. Or là, on densifie, dans une zone inondable, sur un site remarquable (lire ci-dessous)." Ce qui non seulement pose le problème de "l'opposition de gabarits avec les maisons de l'impasse Mouillias et de la traverse Tiboulen", poursuit-il, mais aussi ceux de l'accès à ces immeubles, prévu par l'étroite traverse Tiboulen qui devrait être élargie... sur 40 m seulement. Un point noir relevé également par la présidente du CIQ de la Pointe-Rouge, Josette Chanou, qui se débar-

rasserait volontiers des locaux actuels qu'elle juge "vieux et moches" pour peu que "les choses soient faites dans les règles" mais rappelle qu'"on ne peut pas tourner à droite, ce qui va créer des embouteillages supplémentaires. D'autant qu'en plus des habitants, des visiteurs, des médecins, des ambulances, vont circuler autour du site."

Inquiet du risque d'inondation, le président du CIQ de la Vieille-Chapelle, Jean-Paul Prieur, se soucie lui aussi de l'impact d'un tel projet sur la circulation dans un secteur "surbooké". "On rajoute encore un point très lourd, alors que

l'Agam (Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise, Ndlr) préconise de limiter l'apport de véhicules et que le Boulevard urbain Sud (Bus) va déjà venir se jeter à la mer..." insiste-t-il. "Le PLU densifie le long des grands axes dont le Bus sur Jourdan-Barry, se défend Laure-Agnès Caradec, qui estime "qu'il y a un faisceau de mesures à prendre pour améliorer le système viaire." Des mesures réclamées depuis des années par des CIQ, le Collectif Santé Littoral Sud ou encore l'association Circulation Pointe-Rouge. Jusque-là en vain.

Audrey SAVOURNIN

PATRIMOINE INDUSTRIEL

Des bâtiments de la Compagnie du fil de lin détruits



Le nom de la filature créée en 1915 par l'atypique Jean Roumillac subsiste encore, discrète, sur la façade de l'avenue de la Pointe-Rouge.

C'est à la fois une histoire de famille et une histoire de quartier, la Compagnie du fil de lin. Un héritage et un patrimoine industriel, puisque l'ancienne usine est mentionnée comme un élément architectural remarquable dans le Plan local d'urbanisme. Un vestige discrètement signalé par le nom de la filature encore gravé sur la façade en bordure de l'avenue de la Pointe-Rouge. C'est pour toutes ces raisons qu'Elisabeth Oliva n'arrive pas à se résoudre à la voir disparaître, ne serait-ce qu'en partie. Petite-fille de Jean Roumillac qui en était le propriétaire et le directeur, cette habitante de la Pointe-Rouge reconnaît que son attachement au lieu relève de l'affectif, "parce qu'on a été élevés dans l'admiration de ce grand-père courageux et travailleur." Mais elle insiste aussi sur les souvenirs émus de ceux qui y ont travaillé: "Ça fait partie de la mémoire collective."

Établie en 1915 à la limite entre la Vieille-Chapelle et la Pointe-Rouge, cette filature se voulait une usine-modèle. Son fondateur, Jean Roumillac, issu d'une famille de très modestes paysans du Limousin, "avait accordé à ses 250 ouvriers une

multitude d'avantages sociaux bien avant l'avènement du Front populaire en 1936 et des salaires plus élevés que la moyenne", insiste Elisabeth Oliva. Et de rappeler que "durant la guerre d'Espagne, il a soutenu les Républicains, offrant même à certains des emplois à Marseille après la victoire franquiste." Anarchiste, franc-maçon, résistant arrêté par la Gestapo, ce patron libéral atypique a été emprisonné dans l'Isère et libéré par des amis. De retour à Marseille à la fin de la guerre, il mourut dans un accident de la route en 1949, mais l'usine resta en activité jusque dans les années 1970.

Alors, non, sa petite-fille n'est "pas contente que le lieu soit associé à un projet de fric." D'autant qu'elle partage nombre d'arguments avancés par les riverains ayant déposé des recours (lire ci-dessus) et que "ces bâtiments sont les seuls représentants du passé ouvrier du quartier à ne pas être tombés en ruines, note-t-elle. On a réhabilité le Silo, les Docks, la Friche... On en a fait des réussites et là on met des voitures... Il y a tellement mieux à y faire qu'un projet immobilier aux portes des Calanques..."

A.S.

Résidence du Commandeur : les riverains dans l'impasse

Le boulevard du Commandeur (9^e) n'a de boulevard que le nom. Car en juillet 2002, un "mur de la colère" de deux mètres fut érigé par ses habitants pour protester contre la vitesse excessive des voitures et scooters la traversant en arrivant de la cité voisine de la Cravache. Devenue depuis une impasse perpendiculaire au boulevard Ganay, la Ville donnant raison aux riverains, 19 de ses résidents actuels ont désormais un autre problème : le lancement du chantier de la future résidence près de s'implanter au N. 14, le "Carré Michelet".

Sur place, entre le cul-de-sac

99

Les futurs logements du "Carré Michelet" bd du Commandeur.



Les travaux de démolition préalable à la future construction d'une résidence de 23 mètres de haut ont été lancés au 14 boulevard du Commandeur (9^e), au grand dam de 19 de ses riverains... / PHOTOS C.T.

et l'avenue du Frêne, la pelleteuse a démarré le déboisement et la démolition des 2 869 m² du bâtiment désaffecté (sur les 3 884 m² du terrain) a débuté par ses façades. "Depuis quatre ans, nous avons tenté tout ce qui était en notre pouvoir pour contraindre le projet des promoteurs Urbat et Ogic, alertant la Communauté urbaine sur les graves problèmes de circulation et de stationnement qu'il engendrerait... Mais nous n'avons plus que nos yeux pour pleurer et voir arriver ce que nous avions prédit : un triste retour en arrière pour la qualité de vie des habitants", lâche le président dépité du CIQ Sévigné, Guy Brault.

En cause sur l'ancien immeuble de la MGP (Mutuelle générale de la police), qui hébergeait aussi des cabinets de comptables : la construction d'une résidence de 99 appartements haute de 23 m, comprenant 42 T2, 40 T3, 17 T4 répartis sur huit niveaux (R+7), avec 200 places de stationnement souterrain à raison de deux par appartement.

"Or, bien que nous ayons réussi à faire baisser ces chiffres au terme d'une bataille juridique sans merci (lire ci-contre, NDLR), une seule de nos requêtes a été respectée : un accès régle-

ment au futur immeuble (entrée côté Commandeur et sortie avenue du Frêne)", regrette le secrétaire général du CIQ, Michel Carré. "C'est bien peu

quand on imagine la nouvelle desserte du Commandeur par Michelet, Ganay, la Cravache (passée en 15 ans de 2 500 à 4 000 habitants), et la conges-

tion qu'elle causera sur des axes déjà surfréquentés, surtout les soirs de matches... Et quand on sait que nous réclamons à MPM la réfection de la voirie depuis cinq ans", tempête Guy Brault.

"Il est certain que les problèmes demeurent en suspens, d'une desserte possible uniquement à travers des impasses déjà thrombosées, de l'accès des secours et des services anti-incendies rendus aléatoires, et qu'il faudra les régler, reconnaît Lionel Royer-Perreault, maire (LR) des 9^e et 10^e. La priorité va aux voiries principales, mais une fois la résidence édifiée, nous pourrions envisager la réfection demandée sur notre budget dévolu aux objectifs secondaires avec la création de trottoirs là où il n'en existe pas. Mais, encore une fois, s'il peut y avoir des travaux, ce sera après ceux des logements." En attendant, les résidents du faux boulevard du Commandeur restent dans une vraie impasse. En vue de la résidence à venir, ils préviennent de mettre la main à la poche, s'il le faut, pour engager les travaux qui s'imposent sur leur voie privée. À une condition : que les résidents de la future copropriété en fassent de même.

LE PLAN LOCAL D'URBANISME EN PROCÈS

Dessiné depuis 2011, le projet du Commandeur a été le théâtre d'une controverse autour du PLU entre promoteurs et riverains.

Après leur recours, ceux-ci avaient obtenu en juin 2012 la baisse de sa hauteur maximale, fixée à 30 m, à 16 m (UT1) et trois à quatre étages. "Mais étrangement, la zone a de nouveau été élevée, en UT4 cette fois (32 m) et ce, juste avant que le PLU ne soit révisé en 2013, rage Guy Brault.

Et nous n'avons rien pu faire après l'avoir découvert rédigé par MPM, une fois le permis de construire accordé. Un tour de passe-passe comme Marseille salt en produire..." Depuis, le maire du secteur assure s'être formellement opposé à cette opération - "à trois reprises, mais pour un avis seulement consultatif hélas, argue Lionel Royer-Perreault. Car la révision du PLU se fait sans élus, par les équipes techniques, et les permis adoptés dans ce cadre ne peuvent plus être modifiés". Résultat : si les promoteurs ont accepté de passer de 129 à 99 logements et de 32 à 23 m, le tribunal administratif a statué contre les riverains dans son jugement du 13 mars 2014. Avec un argument massue : à côté, la Cravache (photo) "comporte plusieurs bâtiments atteignant un niveau R+8 (9 étages)". En quoi "le maire de Marseille n'a commis aucune erreur manifeste d'appréciation."



Cédric TORRÈS

Qui veut acheter une cité ?

Les bailleurs sociaux tentent de vendre leur patrimoine le plus ancien et peu rentable, comme aux Chutes-Lavie (4^e)

T4 et jardin, 4^e arrondissement, 130000€, "13^e arrondissement, 31m², rez-de-chaussée et jardin, 56160€": publiées ce mois-ci dans les journaux locaux, ces annonces interpellent. Pour leurs prix, curieusement bas, mais surtout parce que leur vendeur n'est pas un particulier, mais un bailleur social, en l'occurrence Habitat Marseille Provence (HMP). Aux Chutes-Lavie, 8^e Saint-Just, l'office vend même... la cité entière!

Proposer à la vente une partie de son patrimoine est, pour l'office, comme bien d'autres à Marseille, une pratique désormais ancienne, bien que peu connue. "Nous l'avons amorcée dans les années 90, précise Gaëtan Lazzara, directeur de la maîtrise d'ouvrage et du patrimoine. Il s'agissait, sur un parc depuis longtemps amorti, et peu rentable en raison de la faiblesse des loyers, de favoriser l'accès à la propriété de nos locataires." Le processus consiste à leur proposer - ainsi qu'à leurs ayants-droits - prioritairement d'acheter, avec une décote de 20%, l'appartement qu'ils occupent depuis, le plus souvent de très longues années. "S'ils refusent, on ne les met pas

20%

la décote du prix de vente pour les locataires en place



Pavillonnaire, l'habitat des cités-jardins de Marseille est en vente. Les locataires sont prioritaires à l'achat.

/ PHOTO CYRIL SOLLIER

dehors, ils restent locataires", précise Gaëtan Lazzara. Au départ ou au décès de l'occupant, son appartement est systématiquement proposé à la vente, "dans un premier temps à l'ensemble des locataires de notre parc" HLM. Pour l'office, c'est une façon, en ces temps de baisse des dotations de l'Etat, de reconstituer des recettes "qui serviront à construire des logements sociaux modernes, notamment dans le cadre des programmes Anru, qui sont

pour nous l'actuelle priorité." Devenir propriétaire de son logement, pour ces locataires très modestes, cela peut sembler une opportunité inespérée, promue lors du précédent quinquennat, Christine Boutin, alors ministre du Logement, affichait un objectif annuel de 1% du parc social cédé - soit 40 000 logements. On en reste très loin: en début d'année, le Conseil général de l'environnement et du développement durable attestait qu'à

peine 8 000 logements sociaux avaient été vendus à des particuliers en 2013, "dont seulement 36% par les locataires occupant déjà les lieux, contre 60% en 2005." Les locataires sont souvent trop âgés pour prétendre à un prêt bancaire, ce que confirme le faible taux de réalisation des cessions à Marseille (1).

Aussi, le *turn over* dans ces cités, reste "extrêmement faible"; il faudra donc aussi des années pour que ce parc social devien-

ne un lotissement privé. Il faut dire que dans les coquettes cités-jardins de Marseille, bâties dans les années 20 - elles rappellent, en plus pimpant, les coronas du Nord de la France - "on se sent bien. On n'est pas là en périphérie urbaine, avec tous les problèmes que cela peut poser, reconnaît M. Lazzara. Les gens se connaissent, ils vivent harmonieusement, il n'y a pas de vanité", ou de délinquance, comme dans certains très grands ensembles urbains. "A

l'évidence, il ne nous servirait à rien de proposer des appartements à vendre aux Lauriers", soupire le cadre de l'office HLM.

Paradoxe: alors que les cités-jardins ont fait, en près d'un siècle, la preuve de leur pertinence en terme de "vivre ensemble", de qualité de vie, c'est aussi un modèle... "mort. La ville, désormais, c'est la densité. On ne peut plus se permettre de dépenser ainsi le foncier", observe Gaëtan Lazzara. Cet habi-

tat ouvrier, obsolète selon les critères actuels, a pourtant des leçons à nous rappeler: "La végétalisation, la proximité des lieux de vie, cette expérience environnementale" et sociale apaisées demeurent des inspirations pour la ville de demain.

Delphine TANGUY
dtanguy@laprovence-presse.fr

(1) A Saint-Just, il reste à HMP 130 logements sur 296; 58 sur 90 aux Chutes-Lavie, 164 sur 219 à Saint-Louis.

⑦ LE PORT

① Marseille – La face cachée du port

L'Express n°3340 – 08.07.2015

② Le port a fait le plein de géants

La Provence – 22.08.2015

③ Marseille capitale de la réparation des yachts de luxe

La Provence – 08.10.2015

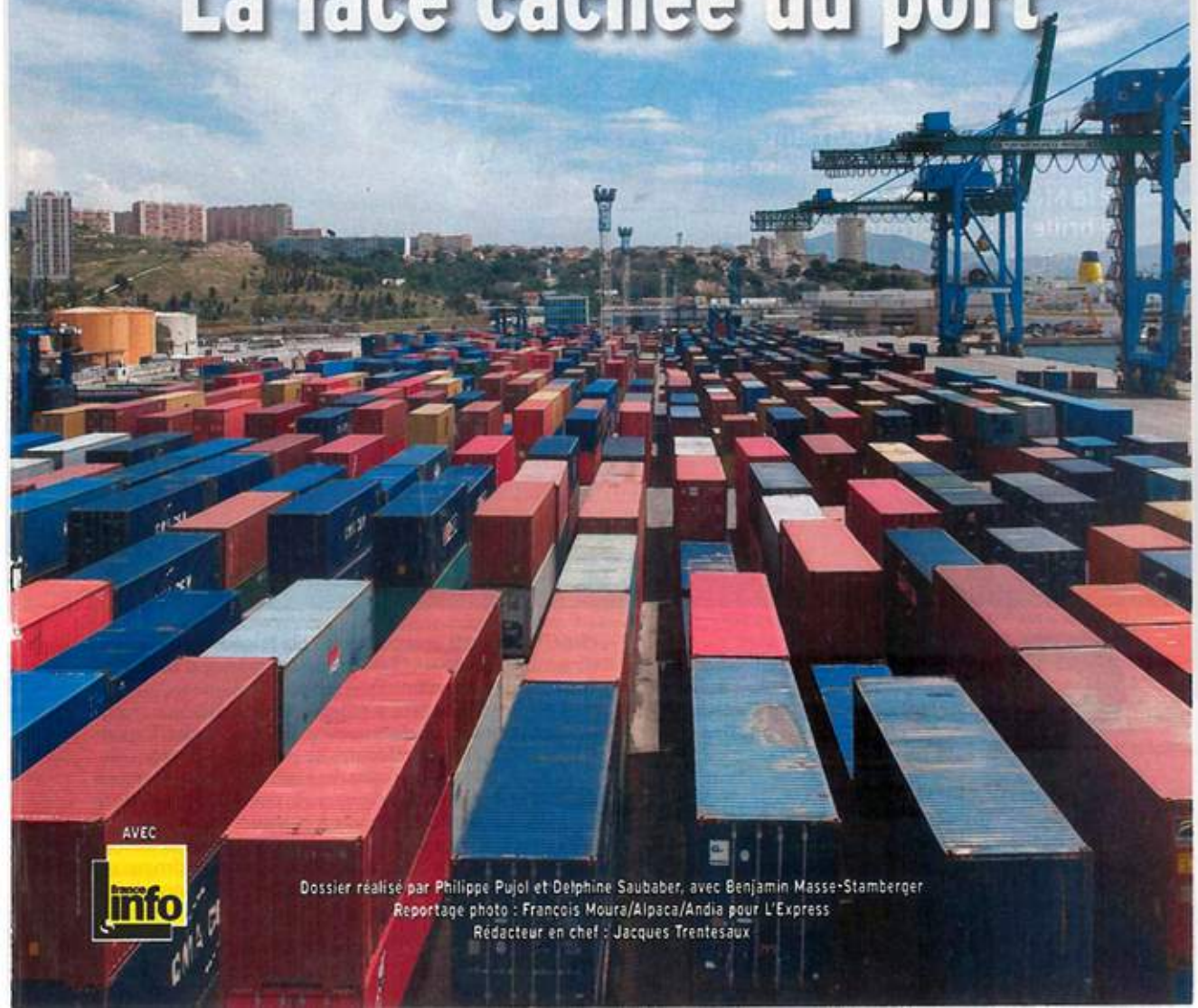
L'EXPRESS

L'EXPRESS

LEXPRESS.fr

MARSEILLE

La face cachée du port



AVEC



Dossier réalisé par Philippe Pujol et Delphine Saubaber, avec Benjamin Masse-Stamberger
Reportage photo : François Moura/Alpaca/Andia pour L'Express
Rédacteur en chef : Jacques Trentesaux

La face cachée « no-go zone »

Gigantesque plaque tournante de conteneurs, deuxième « escale » de la Méditerranée, le port ne brille pas, en proportion, par ses coups de filet antidroque. La volonté politique manque. Où sont les failles ?

S

Par **Philippe Pujol** et **Delphine Saubaber**

ur le port de Marseille, on allait voir ce qu'on allait voir. A son arrivée au ministère de l'Intérieur, en 2012, Manuel Valls avait réclamé qu'une attention particulière soit portée sur un site qui n'avait jamais été véritablement investi. Sous le mandat de Nicolas Sarkozy, la brigade anticriminalité

(BAC) du port, le groupe sûreté et la brigade de répression du banditisme avaient été dissous. Par mesure d'économie. Faut-il, aussi, de résultats. Trois ans plus tard, que reste-t-il de cette pieuse volonté ? Pas grand-chose, si l'on en croit le silence assourdissant des différents interlocuteurs auxquels L'Express s'est adressé. De la préfecture de police des Bouches-du-Rhône aux douanes, personne pour nous transmettre le moindre chiffre de saisies de drogue sur le port, splendide balcon sur la Méditerranée et premier débarcadère de France...

C'est un fait curieux, que les autorités se gardent bien de relever : on n'enregistre pas ou peu de saisies de drogue sur le grand port maritime de Marseille (GPM). Zone stratégique s'il en est, il est le deuxième port de la Méditerranée

d'une

FRET 78 millions de tonnes de marchandises ont été traitées en 2014.



port est totalement verrouillé. » Au Havre, justement, les douaniers ont saisi 155 kilos de cocaïne dans un conteneur en provenance du Suriname, le 25 août 2014. Une marchandise estimée à plus de 10 millions d'euros sur le marché de la revente au détail. Fait étrange : avant qu'il ne soit dérouteré pour des raisons techniques, ce navire avait pour destination initiale... Marseille.

Un code international pour la sûreté entré en vigueur après le 11 septembre 2001

Accoudé au comptoir du bar de l'Olympique de Marseille, ce vieux commissaire a bien du mal à cacher l'agacement qui perle sous son sourire. Lèvre inférieure en gouttière et regard perdu au loin, dans la grande bleue, il pousse un gros soupir : « La voilà, notre "no-go zone" ! Le port de Marseille. Allez faire entrer un flic là-dedans... C'est plus facile à la Castellane. Là-bas, au moins, une descente ne provoque aucun mouvement social ni de saute d'humeur du préfet. » Manière de dire que toute enquête sur le port est destinée à finir dans les cales ? Il hausse les épaules : « Il faudrait déjà commencer par en mener, des enquêtes. Or, sur le port, on ne fait des affaires que par hasard, en travaillant sur autre chose. »

En matière de sûreté, le port de Marseille a pourtant bonne réputation. La preuve, les navires de guerre nucléaires américains et les opérateurs de croisières y accostent. De la vigie au sommet du bâtiment de Saint-Cassien, près de la porte 2C, le chef de quart de la capitainerie orchestre tous les mouvements sur les plans d'eau du port intra-muros. Ce matin-là, un petit porte-conteneurs battant pavillon italien est orienté jusqu'à son quai de déchargement. Il a été ciblé par la gendarmerie maritime en fonction de différents critères de risque (provenance, cargaison déclarée, passif du navire, équipage...). Il n'est considéré que comme un « objectif mineur ». Son contrôle par les gendarmes sera donc mineur. « L'une de nos missions principales consiste à prévenir les atteintes en relation avec le terrorisme ou les actes terroristes », explique le chef d'escadron Jean Pasquier-Bernachot, pendant que, postés dans leur PC de sécurité, les agents de sûreté du port scrutent leurs écrans.

Après les attentats du 11 septembre 2001, un code international pour la sûreté des navires et des installations ●●●

STRATÉGIQUE La cité phocéenne est la porte d'entrée naturelle vers le sud de l'Europe.

et la porte d'entrée naturelle vers le sud de l'Europe. Les chiffres l'attestent : 2,5 millions de passagers, 78 millions de tonnes de marchandises traitées en 2014, 400 ports desservis, un bassin de 400 hectares dans la ville et une zone industrialo-portuaire de 10000 hectares à Fos. Et pourtant, les saisies de coke y sont rarissimes. Cette année, rien n'a été repéré, alors que les voies maritimes prennent une importance croissante pour le transport de la drogue.

« La came y arrive, c'est sûr, souffle un haut responsable policier, député. Par cargo, on fait transiter des volumes qu'on ne voyait pas avant – 1 tonne de coke, par exemple. Et on saisit partout : au Havre, à Calais... sauf à Marseille. Impossible d'y mettre un pied sans se faire immédiatement repérer. Le

●●● portuaires – International Ship and Port Security (ISPS) – est entré en vigueur. Le GPMM s'y est conformé et près de 600 caméras de vidéosurveillance ont fleuri sur les terminaux maritimes. De son bureau, situé au pied de la vigie de Marseille, Pierre Deroi, responsable de la sûreté défense du port, s'en réjouit : « Depuis, nous avons constaté une baisse de la petite délinquance, du siphonnage des camions ou des vols de pneus. Les ouvertures de conteneurs ont aussi beaucoup diminué, si l'on en juge par le nombre de plaintes déposées. » Devant une carte des installations à protéger, le patron de la capitainerie raconte par le menu les procédures qui évoluent sans cesse, les patrouilles régulières sur les hectares des bassins, « plus sécurisés qu'il y a une dizaine d'années ».

Ce constat satisfait est tempéré par plusieurs commissaires de la sûreté départementale comme de la police judiciaire. Ces derniers observent que, si l'on enregistre moins d'ouvertures illicites de conteneurs, les vols s'exercent en toute discrétion sur les conteneurs eux-mêmes. « Quand ils s'évanouissent, il n'y a pas de plainte, puisque les infractions sont constatées à l'étranger, dans le pays de destination où la marchandise volée n'arrive finalement jamais », explique un policier. Au début de l'année 2014, une entreprise de véhicules de chantier était tellement agacée par les vols perpétrés à Marseille qu'elle a envisagé d'acheminer son matériel en passant par le nord de la France, puis de le redescendre par camions.

Pierre Deroi renvoie poliment la balle aux autorités : « Le contenu des conteneurs ne nous concerne pas. Nous n'agissons que sur ce qui nous est déclaré par les transporteurs et, si nécessaire, le filtrage de sortie est effectué sous la tutelle de la PJ ou de la douane. » Problème : le contrôle de ce qui sort des zones de stockage de chaque terminal n'est que rarement effectué, faute d'effectifs, les forces de l'ordre étant seules habilitées à prendre l'initiative d'ouvrir un coffre de voiture ou de vérifier l'intérieur d'un camion. Encore faut-il que les douaniers, les gendarmes maritimes ou les policiers soient présents sur les points de contrôle, ce qui supposerait des effectifs supplémentaires.

En juin 2013, des caméras ont filmé le vol à main armée de sept véhicules de luxe de la marque allemande Brabus, d'une valeur unitaire de 50 000 euros. Ils étaient stockés dans un hangar du cap Pinède, dans le nord de Marseille. « Des types bien renseignés », relève un enquêteur. Ils étaient une dizaine, visages cachés par des capuches ou des foulards, pointant leurs armes sous le nez du gardien de nuit, qui a dû gentiment obtempérer. « Notre rôle est non pas d'aller au combat, mais de donner l'alerte », répond

CAMÉRAS Pierre Deroi, responsable de la sûreté défense du port, a constaté une baisse de la petite délinquance.



Pierre Deroi. Les agents de sûreté du port n'ont rien pu faire pour arrêter les voleurs lancés sur la route à vive allure. Les véhicules ont été retrouvés quelques jours plus tard sur un parking, à l'est de la ville. Et personne n'a été interpellé.

Comment contrôler 23 000 cartes de circulation ?

Si la capitainerie gère la sécurité générale du port, la surveillance des terminaux et de leurs zones d'accès restreintes est effectuée par des sociétés de sécurité privées. Un marché lucratif. « C'est un monde instable, où l'on voit des sociétés se créer pour répondre à un seul marché et où le client est rarement satisfait des prestations », déplore Jean-Claude Terrier, directeur du GPMM de 2008 à 2014. Le secteur n'attire pas que des honnêtes gens, loin de là (voir également l'article page XII). « La proposition la moins chère étant toujours celle retenue, les voyous imposent à leur concurrence de pratiquer des prix plus élevés pour être certains de remporter la mise. »

Une fois le marché gagné, l'irrespect du droit du travail permet de réaliser de juteuses économies – et, donc, de grosses marges. « Certaines sociétés paient leurs mecs au black, observe un policier. Comme par hasard, ces employés viennent tous de la même cité. Des entreprises parviennent à placer de 40 à 80 types au cœur du port, parfois en attribuant des certificats d'embauche, bienvenus pour obtenir des libérations conditionnelles. » Pascal Galéoté, secrétaire général de la CGT des agents portuaires, opine : « Beaucoup de gens fichés par la police gravitent autour du port. Ils ont un pied dans la place et en connaissent les modes de fonctionnement, ce qui leur permet de faire passer des choses. » Comprendre, de la drogue, de l'argent ou des contrefaçons. Parfois, les employés du GPMM font remonter des vols organisés avec des papiers falsifiés qui « ne peuvent être que l'œuvre de gens bien préparés et renseignés », poursuit le syndicaliste.

« Beaucoup de gens fichés par la police gravitent autour du port »

Pascal Galéoté, secrétaire général de la CGT des agents portuaires

Bien sûr, on recense des enquêtes administratives derrière chacune des 23 000 cartes de circulation délivrées dans le port. La compagnie de gendarmerie maritime marseillaise a été renforcée, passant d'une dizaine d'hommes, en 2009, à une centaine, en 2010. Mais de là à contrôler tout le monde... « Nous travaillons sur des trafics dont la simple existence témoigne d'une faille, d'une perméabilité, qui pourrait être exploitée à des fins terroristes », insiste le commandant Jean Pasquier-Bernachot. Parmi les jolis coups de filet, cette rocambolesque arrestation d'un prétendu braconnier de daurades, en 2012. Secouru par les gendarmes dans le golfe de Fos, il les a conduits sur une piste néerlandaise. Un an plus tard, l'enquête a permis la saisie de 92 kilos de coke à Rotterdam et fait tomber 12 trafiquants. Ceux-ci passaient la poudre dans des conteneurs sous-marins en forme de torpilles de 4 mètres de longueur collées à la coque des navires.

Il ne reste plus que 360 dockers, contre 1 300 il y a dix ans

Manuel Valls arrivé au ministère de l'Intérieur en mai 2012, les choses devaient changer... On attend toujours. A la fin de 2012, le préfet de police Jean-Paul Bonnetain a demandé au groupe d'intervention et de recherche (GIR) de la région, composé de gendarmes, de douaniers, de policiers et d'agents du fisc, de relancer leurs investigations sur le port. Résultat : « Le lieu n'est toujours pas investi, indique l'un de ces enquêteurs. Les autorités ont une peur panique des conflits sociaux, et la direction du port veut que l'activité, ça tourne... » Un haut responsable policier voit, lui, le problème dans « le pouvoir des dockers, qui considèrent toute intrusion sur le port comme une agression ». Et de poursuivre : « Tant que la loi du silence perdurera, il sera impossible pour les services d'enquête de détecter des choses dans le port. »

Pour autant, les dockers de Marseille sont loin d'être aussi puissants que par le passé. Peu loquace, le secrétaire général du syndicat CGT, Ludovic Lomini, se contente de rappeler la fonte des effectifs. Alors qu'ils étaient encore 1 300 il y a dix ans, il ne reste plus que 360 dockers. Inexorablement, la profession disparaît. Elle est remplacée par des salariés d'opérateurs peu regardants sur les conditions de travail de leurs employés, souvent philippins et dénués de toute culture des luttes sociales. « La CGT des dockers de Marseille n'a mené aucune grève depuis bientôt quatre ans, sinon pour suivre un mouvement national ou soutenir les marins de la SNCM », observe l'ancien directeur du GPMM Jean-Claude Terrier.

Le syndicat dominant des dockers parvient néanmoins toujours à imposer quelques avantages un peu farfelus comme le transport des simples bagages des croisiéristes de leur bateau jusqu'au bus ou au taxi qui les conduira en ville ou des aménagements de travail lorsqu'il pleut. Ils imposent aussi un droit de regard sur tout ce qui se passe sur le port. « Quand on organise un exercice antiterroriste sur un bateau, mieux vaut prévenir les dockers pour s'éviter de lourdes complications », explique un commissaire. Entre les armateurs, qui renâclent à voir leurs

QUAND LA VILLE LORGNE SUR LE PORT

Demain, les bassins est du port, situés dans la ville de Marseille, devraient prendre un autre visage. D'ici à 2019, la municipalité envisage d'y aménager un site touristique sur l'actuel terminal voyageurs vers le Maghreb, à mi-chemin des Terrasses du port et du Musée des civilisations et de la Méditerranée (MuCEM). « Nous souhaitons bâtir un aquarium international, un casino, une grande boîte de nuit et un musée, détaille Gérard Chenoz, délégué aux grands projets et à l'attractivité. Nous avons les investisseurs. Reste à déplacer la gare du Maghreb vers le nord, ce qui n'est pas simple car il s'agit d'une zone internationale. » Un enthousiasme tempéré par l'écologiste Sébastien Barles (EELV) : « Le port, où chacun gère son petit intérêt et où règne l'influence du grand banditisme, est depuis si longtemps un espace clientéliste qu'aucune maîtrise publique n'est possible. Le casino risque de devenir une lessiveuse d'argent sale. Une dérive crédible dans une ville déjà rongée par les trafics et l'affairisme. »

marchandises contrôlées, et les dockers, qui s'accrochent à leurs derniers pouvoirs, la puissance publique est à la peine.

Au début de l'année 2013, le préfet Jean-Paul Bonnetain a tenté de relancer un groupe de travail réunissant gendarmerie maritime, police aux frontières, PJ, sécurité publique et douanes. « Il y a eu quatre réunions, qui ont abouti à deux ou trois affaires, et tout s'est arrêté sans que personne ne s'en offusque », se souvient l'un des participants. Sollicité, Jean-Paul Bonnetain n'a pas souhaité s'exprimer sur ce sujet sensible. Même parti, le désormais ancien préfet de police ne se montre guère bavard... Alors, qui tient le port de Marseille ? « Personne, soupire un membre du Medef local. Tous ceux qui y ont une activité gagnent à ce que l'opacité reste la plus grande possible pour préserver leur petit système et leurs intérêts. Et tant que cela ne nuit pas à l'autre... » ●



RISQUE Jean Pasquier-Bernachot, commandant de la compagnie de gendarmerie maritime, note des « failles » qui pourraient être exploitées.

EXCLUSIF

« La drogue qu'on passe est indétectable »

Si les opérations antidroque se font rares sur le port, les trafiquants, eux, se montrent particulièrement efficaces... La preuve avec ce témoignage édifiant.

Le bonhomme porte à sa bouche une grosse fourchette de linguini aux clovisses, qu'il mâche religieusement. A sa droite, sur la table, un vieux téléphone portable, sa batterie et sa carte SIM, disposés bien en ligne, comme des dominos. Olivier, appelons-le ainsi, a méticuleusement choisi sa place dans ce restaurant du centre de Marseille, dos au mur, face à la porte, avec un miroir dans l'axe de la fenêtre.

Olivier est un vieux routard du banditisme corso-marseillais. Une figure bien connue des annales de la police, qui a pas mal manié le calibre et connaît parfaitement les méandres et combines du port de Marseille, puisqu'il y a fait régulièrement acheminer des conteneurs de shit et de coke – au nez et à la barbe des douaniers, dit-il...

Nous avons rencontré Olivier peu avant qu'il ne retourne en prison pour la énième fois, mis en examen pour association de malfaiteurs. Ton professeural et sourire enjôleur, il nous a raconté les coulisses de son trafic. Son incroyable témoignage, qui entretient délibérément un certain flou, parle de lui-même.

« 2 à 3 tonnes de shit et 1 tonne de cocaïne par fret »

« Pour faire de l'argent dans les stup, c'est simple, il faut passer de très grosses quantités, comme pour n'importe quel business. On achète en très gros et on vend en gros et semi-gros. Parce que la vente au détail, c'est trop de main-d'œuvre pour trop d'emmerdes. Importer de grosses quantités

demande des méthodes, des circuits et des investissements qui ne sont pas donnés à tous les voyous.

Nous, on amène régulièrement 2 à 3 tonnes de shit et 1 tonne de cocaïne

par fret, dans des containers qui arrivent tout droit dans les ports où plusieurs clients – des dealers de vente – ont passé commande. Marseille est évidemment une destination pri-

CACHE Des conteneurs de charbon de bois sont utilisés pour faire passer de la drogue.



vilégiée, même si elle n'est pas la seule.

Tous les jours, au port, débarquent des quantités importantes de charbon de bois en provenance d'Afrique de l'Ouest, convoyées par bateaux entiers dans des conteneurs de 20 tonnes, qu'il nous suffit de remplir, en leur cœur, du produit à passer. Même plus la peine de soudoyer un douanier, comme par le passé, pour qu'il nous délivre un "bon à enlever"! La drogue est indétectable... La densité de la cocaïne ou de la résine de cannabis est quasiment la même que celle du charbon. On a fait des tests avec des scientifiques amis. Quand les douaniers passent le conteneur au scanner, ils ne voient rien et, s'ils en ouvrent un au hasard, il est impossible de détecter quoi que ce soit. Le chien des stups ne sent rien non plus, parce que 18 tonnes de charbon "entourent"

2 tonnes de drogue. Et puis le charbon aspire les odeurs... Il faut bien vivre!

Le monde de la drogue est un univers de trahisons où chacun veut bouffer l'autre pour grossir, grossir encore; où le copain d'un jour peut devenir le concurrent du lendemain. C'est pour ça que les cartels d'Amérique latine et les entrepreneurs marocains de la drogue préfèrent faire appel à de gros braqueurs comme nous, des braqueurs de métier, pour faire passer les conteneurs. Ils se méfient des nouveaux boss des cités, pas assez fiables à leurs yeux. Ils nous font confiance parce qu'on a "réussi" des banques un peu partout dans le monde et parce que les beaux braqueurs sont des types fidèles, sobres, qui savent préparer les coups sérieusement. Notre activité nécessite de l'entraide et une complémentarité des compétences, contrairement à l'approche sauvage, inhumaine, des types qui ne font que dans la drogue et passent leur carrière à se planter des poignards dans le dos. »

De l'argent investi dans les paradis fiscaux

« Même si, vu comme ça, ce trafic semble facile, il n'est pas à la portée de n'importe quel voyou. Déjà, il faut avoir les moyens d'acheter 3 tonnes de shit ou 1 tonne de cocaïne aux fournisseurs, dans l'idéal directement auprès des producteurs d'Amérique du Sud et du Maroc. Pour ça, il faut les connaître et avoir obtenu leur confiance. Ça réclame une certaine diplomatie et un réseau qui se construit avec le temps, au gré des affaires et des rencontres, notamment en prison. Or le dealer de quartier ne va pas dans les mêmes prisons qu'eux. Moi, la taule, c'a été un peu ma deuxième maison. J'y ai fait une partie de ma vie, de mon éducation, de mes amitiés. On y apprend beaucoup.

Il y a aussi un autre lieu de rencontres : les paradis fiscaux. Les gros braqueurs comme moi, sérieux, j'ai presque envie de dire honnêtes, y ont investi leur argent dans des casinos et des établissements de nuit. Ces lieux étant fréquentés par les grands bandits mexicains, colombiens ou marocains, on se croise... La recette, elle est là, dans la confiance de ces gens-là,

l'argent et le savoir-faire, qui doit beaucoup à nos capacités de corruption. Il est assez facile, avec des cadeaux et divers services, d'amener la came dans des pays d'Afrique de l'Ouest, en Mauritanie, au Sénégal, en Guinée, au Ghana, où nous sommes bien implantés depuis longtemps. Suffisamment, en tout cas, pour ne pas être court-circuités par les autorités locales – du moins tant qu'elles en tirent un avantage.

Arrivé à Port-Saint-Louis-du-Rhône, côté français, le conteneur est vidé dans le hangar d'une zone industrielle et la drogue est partagée suivant les commandes, puis acheminée en voiture dans des box de villas des patelins de la région marseillaise pour y être stockée, avant que la transaction avec les dealers de revente n'ait lieu ailleurs, dans un nouvel endroit à chaque fois. Le pognon en liquide est échangé contre une clef, celle du box, avec son adresse. La confiance avec les dealers de revente est limitée car les interlocuteurs changent souvent, au gré des entrées et des sorties de prison ou des guerres de territoires. C'est le moment le plus risqué sur le parcours de la came. Plus pour les dealers locaux que pour nous, cela dit, parce que, si les flics s'acharnent, c'est sur eux.

Le pognon, on le blanchit ensuite dans nos réseaux financiers. Cette capacité à blanchir beaucoup de fric fait la différence avec les voyous. On a les banquiers, les conseillers, les financiers qui s'occupent de tout. On investit partout, même dans les transports maritimes, ce qui facilite parfois les choses et rapporte toujours. L'idée, c'est d'être partout, même si ça ne sert pas, du moins pas encore. On est généreux avec le système...

Les flics connaissent le manège. Ils savent bien que les *go-fast* [NDLR : le transport de petites et moyennes quantités de drogue dans des voitures rapides par autoroute] ne suffisent pas à alimenter tous les petits dealers de France. Mais qu'est-ce qu'ils peuvent faire s'ils n'ont pas d'informations ? Un tuyau, c'est toujours un traître qui le balance. La fidélité, c'est la clef de tout ! » ●

Propos recueillis par Philippe Pujol, avec Delphine Saubaber



Recherche douaniers désespérément

Alors que les volumes transitant ne cessent de croître, la douane n'a réalisé aucune grosse affaire de stup' ces dernières années sur le port. La fonte des effectifs est au cœur des débats.

Après les attentats de janvier, à Paris, l'intersyndicale des douanes a obtenu la promesse de 70 créations de postes pour lutter contre le terrorisme pour l'ensemble de la France. Un effort en trompe-l'œil quand on sait que plus de 300 départs à la retraite ne seront pas remplacés chaque année. La douane française se dissout peu à peu, aux frontières du pays comme sur le port de Marseille.

Les mains sur les hanches, cinq des douaniers de la brigade de surveillance des bassins ouest observent le bal des « cavaliers », ces immenses grues mobiles, sur les 10 000 hectares de la zone dont ils sont responsables. Ici, plus de 3 500 conteneurs sont déchargés quotidiennement par des machines géantes. Les meilleurs jours, les douaniers en contrôlent 20. Le reste du temps, plutôt cinq. Sur ce secteur Marseille-Fos où arrive le plus gros du fret, la douane compte 27 agents de surveillance. Une fois les congés, les maladies, les formations et les prio-

rités opérationnelles enlevés, ils ne sont plus que cinq à occuper le terrain.

Aucune grosse affaire de saisie de stupéfiants n'a été réalisée ces dernières années sur le port, où se déversent toutes les marchandises d'Afrique, du Moyen-Orient et de la Méditerranée. La faute à l'affaiblissement constant des moyens, clament les syndicats. « En une dizaine d'années, on a perdu 40 % de nos effectifs sur l'interrégion Provence-Alpes-Côte d'Azur, explicite Laurent De Vlaeminck, pour le SNAD-CGT. Un scandale si l'on considère l'augmentation des volumes, qu'il s'agisse des croisières, des ferrys ou du commerce maritime. » Sollicitées à plusieurs reprises, les directions des douanes – tant nationale que régionale – n'ont pas jugé utile de répondre aux questions de L'Express.

Sur les bassins est, c'est-à-dire le port historique situé à Marseille même, 58 agents de surveillance sont censés contrôler tous les navires et leurs pas-

sagers, dont le million annuel de croisiéristes et les voyageurs en transit entre le Maghreb et la Corse. « Il y a dix ans, ils étaient 100 ! » s'insurge Laurent De Vlaeminck. Et, à l'époque, l'activité de croisière n'était que balbutiante. Qui plus est, les agents de surveillance ont été installés, au début de l'année, au nord du port. Soit à plus de vingt minutes des terminaux à contrôler et à 12 kilomètres d'une circulation compliquée entre les camions et les engins de levage. La brigade sud, elle, occupe des locaux modulaires mal équipés et sécurisés, posés sur un parking dans l'attente de travaux. « Nous n'avons même pas de coffre pour les armes », poursuit notre syndicaliste, qui craint la fusion des deux brigades et une nouvelle diminution des effectifs.

Des contrôles de plus en plus rares

Rien ne laisse entrevoir une amélioration de la situation. Si 250 emplois ont été supprimés ces cinq dernières années dans les douanes marseillaises, 30 le seront encore chaque année dans la région Paca d'ici à 2018. « Pour une économie minime, sans compter que lutter moins contre les grands trafics diminuera les recettes pour l'Etat », s'étonne Roger Marteau, secrétaire général de la CFDT douanes de Marseille. En théorie, la douane est censée contrôler 10 % des navires qui accostent. Dans les faits, cela lui est donc impossible.

« La cellule "cargos" a été supprimée en 2011, lors de la réforme du contrôle du fret sur le port, précise Laurent De Vlaeminck. On a cédé aux pressions des entreprises, tel le transporteur CMA-CGM, qui ne veulent plus être contrôlés, pour éviter les pertes de temps. » Avec le nouveau statut d'opérateur économique agréé confié aux opérateurs (transporteurs, transi-



DISPROPORTION Sur le port historique de Marseille, 58 agents sont censés contrôler tous les navires et leurs passagers.



EXPLOSION La brigade des douanes contrôle un bateau de croisière. Le port voit passer chaque année un million de croisiéristes.

taires...), l'autocontrôle a remplacé le contrôle des douaniers. « La douane devient un simple service d'accompagnement, ce qui fait passer au second plan la lutte contre la fraude, renchérit Roger Marteau. Les Français pensent que la moitié des marchandises importées dans l'UE sont contrôlées, alors que le véritable taux de contrôle se situe à 0,01 % ! »

Au bon vieux flair du douanier a succédé un instrument moderne : l'analyse de risque. La douane a mis en œuvre de nouvelles méthodes : une cellule de ciblage, basée à Marseille, croise de nombreuses données pour estimer si tel ou tel navire, telle ou telle marchandise est susceptible d'abriter quelque chose d'illicite. Un conteneur de meubles en kit en provenance de Chine, par exemple, qui arrive à Marseille après avoir fait plusieurs escales à travers le monde, sera automatiquement passé au scanner pour repérer

« En une dizaine d'années, on a perdu 40 % de nos effectifs sur l'interrégion Provence-Alpes-Côte d'Azur »

d'éventuelles contrefaçons. « Cette cellule n'a pas les moyens de travailler, s'insurge Laurent De Vlaeminck. Le seul but recherché est la limitation des contrôles. C'est une catastrophe ! »

Moins de navires pour les gardes-côtes

Les gardes-côtes ne se sentent pas mieux lotis. « La restructuration en cours entraîne la perte de cinq navires en Méditerranée, alerte Roger Marteau. Notre navire garde-côte de 24 mètres part à Ajaccio et nous récupérons la vedette de 12 mètres de Salins-d'Hyères qui est trop petite et en fin de vie. » Un navire de 52 mètres est certes promis aux douaniers. Mais

son profil haute mer et ses financements à 75 % européens laissent comprendre qu'il sera surtout utilisé pour des missions Frontex, c'est-à-dire pour la lutte contre l'immigration clandestine au large de l'Italie.

Sur le port de Marseille, la fonte des effectifs de douaniers a été partiellement comblée par les renforts de la gendarmerie maritime. Mais ses missions sont davantage orientées vers la sûreté que vers le contrôle. « Encore un recul de l'Etat sur la sécurité des côtes européennes », peste Laurent De Vlaeminck, qui prédit : « Ce sont de vraies passoires. Les trafics vont exploser. » Un constat inquiétant. ● Ph. P.

Le défi de la reconversion

Confronté à une baisse du trafic pétrolier, le port de Marseille doit se réinventer à marche forcée vers le transport de conteneurs et les croisières. Un pari crucial.

Longtemps, le port de Marseille a eu la fâcheuse réputation d'abriter l'un des syndicalismes les plus véhéments – sinon les plus violents – de France. Débrayages sauvages, bateaux détournés, agressions en tous genres et menus trafics ont bâti la légende locale, repoussant nombre de navires vers des côtes plus hospitalières – et surtout plus sûres. Deuxième port européen dans les années 1970, le grand port maritime de Marseille (GPMM) a lentement perdu de sa superbe, pour descendre jusqu'à la cinquième place. Depuis la réforme portuaire de 2008, qui a abouti à la privatisation de la

manutention, l'ambiance sociale s'est apaisée. L'an dernier, le GPMM a même connu moins de jours de grève que l'industriel port d'Anvers !

Depuis 2008, la crise pénalise le commerce mondial

Cette performance pourrait laisser penser que le port est prêt à jouer dans la cour des grands. Ou, à tout le moins, à lutter à armes égales avec ses principaux concurrents – notamment Gènes et Barcelone – dans la bataille féroce qui se joue en Méditerranée pour capter les passagers et, surtout, un trafic de marchandises que la mondialisation

des échanges a démultiplié depuis vingt ans. Pourtant, malgré d'indéniables atouts, la route est encore longue avant de parvenir à redonner à l'activité portuaire, poumon de l'économie régionale, le rayonnement qui était le sien voici quelques décennies. Les chiffres attestent cette langueur persistante. En 2013, le GPMM a perdu sa place de n° 1 en Méditerranée, au profit du port espagnol d'Algeiras. Et, l'an dernier, le trafic a encore reculé de 2 %, pour s'établir à 78,45 millions de tonnes.

« Ce recul est principalement dû aux difficultés du secteur des hydrocarbures », précise Christine Cabau-Woer-

ATOUT Marseille est à la cinquième place des ports méditerranéens pour les croisières.





CRISE Christine Cabau-Woerhel, présidente du directoire, souligne les difficultés du secteur des hydrocarbures.

hel, présidente du directoire du GPM depuis 2014. Le trafic 2014 de pétrole brut a ainsi reculé de 8 % et celui de gaz naturel liquéfié, de 22 %. En cause, concernant le pétrole : la baisse de l'activité de raffinage en Europe – transition vers les énergies « propres » et économies d'énergie obligent –, qui se fait de plus en plus en Asie, à proximité des pays en forte croissance. Ainsi Total a-t-il annoncé, il y a quelques semaines, la reconversion aux biocarburants de son site de raffinage de La Mède, dans les Bouches-du-Rhône.

Privé d'une rente pétrolière qui alimentait l'immobilisme, le port est contraint de se réinventer à marche forcée, dans un contexte de crise économique et de stagnation du commerce mondial depuis 2008. Pas évident. Le port phocéén, pourtant, ne manque pas d'atouts. A commencer par une situation géographique idéale, ouverte sur le grand large, là où nombre de ses concurrents, coincés entre mer et montagne, comme Gênes, souffrent d'un manque d'espace. « Son accès privilégié au couloir rhodanien en fait une porte d'entrée idéale vers les pays riches d'Europe du Nord, et notamment l'Allemagne », ajoute le banquier Jean-Marc Forneri, également président du conseil de surveillance du GPM.

Fort de ces avantages, le port veut se renforcer dans le domaine du transport de marchandises via le trafic des conteneurs. Un secteur dans lequel il peut compter sur la force de frappe de l'opérateur portuaire CMA CGM, qui a ins-

tallé son siège futuriste, quai d'Arenç, dans le quartier d'Euroméditerranée, où travaillent 2 400 salariés. Christine Cabau-Woerhel est d'ailleurs une ancienne de CMA CGM, avec vingt-quatre années passées au sein de l'empire de Jacques Saadé. De quoi faciliter les échanges. Ainsi, le groupe Canavese, producteur et importateur de bananes ivoiriennes, a décidé de renouer avec le port de Marseille, qu'il avait déserté au début des années 2000. La société, basée à Aubagne, s'est associée à CMA CGM pour le transport, en 2015, de 2 000 containers de 40 pieds, qui seront déchargés sur le terminal Med Europe, à proximité de l'Estaque. En 2014, le transport de marchandises a progressé de 3 % dans le GPM et même de 7 % pour celui des conteneurs.

Travaux d'agrandissement pour accueillir des paquebots

Depuis quelques années, le GPM mise également sur le développement des croisières. Un pari gagnant, puisque le port phocéén, peu présent sur ce marché il y a encore une dizaine d'années, pointe désormais à la cinquième place pour cette activité en Méditerranée – et à la quinzième place mondiale – avec plus de 1 million de passagers chaque année. Une prouesse, même si Marseille demeure loin des leaders méditerranéens, Barcelone (2,36 millions) et Rome-Civitavecchia (2,14 millions). Pour parvenir à ce résultat, le port a investi 450 millions d'euros dans un réaménagement de

ses activités. Il s'organise à présent en trois espaces : le premier demeure à vocation industrielle et logistique ; le deuxième est destiné à la plaisance et aux activités de loisirs ; le troisième, à proximité du nouveau musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (MuCEM), est dédié aux activités de croisières. Le port a également investi 33 millions d'euros pour des travaux d'agrandissement afin d'accueillir les paquebots de grande taille. La ville vise la dixième place mondiale des ports de croisière, avec 2 millions de passagers en 2018 et 2,2 millions en 2020. « Mais, attention, tient à préciser Jean-Marc Forneri, Marseille n'a pas vocation à devenir un nouveau Miami peuplé de marins. Les activités industrielles, qui ont fait la grandeur et le rayonnement de la ville, sont vouées à demeurer prédominantes. »

Le principal défi des nouveaux dirigeants du port est de renouer avec une agressivité commerciale afin de fidéliser de nouveaux clients dans le trafic de marchandises ou de passagers. « Pour cela, il faut que la confiance dans la fiabilité du port soit totalement rétablie, juge Jacques Pfister, président de la chambre de commerce et d'industrie de Marseille. Beaucoup a été fait, mais il faut encore consolider l'édifice. » Cela s'impose d'autant plus avec le développement fulgurant de ports méditerranéens extrêmement attractifs, comme Algeiras ou Tanger Med.

Dans ce contexte, les difficultés de la SNCM sont un nouveau caillou dans la chaussure des dirigeants du GPM, dont ils se seraient bien passés. D'abord, parce que le trafic passager et marchandises vers la Corse (environ 1 million de passagers par an), en partie perdu par la SNCM, est récupéré, à Toulon, par Corsica Ferries. Une manne qui échappe au port phocéén. Surtout, parce qu'un nouvel embrasement du port – si jamais la compagnie ne parvenait pas à trouver de reprenneur – n'est pas à exclure. « Personne ne le souhaite, mais chacun voit bien que le risque de conflit dur est très fort si la compagnie devait aller à la liquidation », témoigne un acteur de l'économie portuaire. Une décennie d'efforts serait alors remise en question. ■

Benjamin Masse-Stamberger

Le port a fait le plein de géants

CROISIÈRES En 11 ans, Marseille a déjà reçu 90 % des plus grands navires en service dans le monde. Décryptage.

Même si la course à l'armement semble marquer une pause en terme de longueur de coque, les compagnies de croisière continuent de commander des paquebots toujours plus volumineux. Ainsi, la future référence internationale, l'*Harmony of the Seas* dont la mise en service (et la venue à Marseille) est prévue en 2016, ne mesurera que quelques centimètres de plus que son prédécesseur mais pourra embarquer un demi-millier de passagers supplémentaires...

Ce sont ces géants des mers, actuels ou futurs, que se disputent dès à présent les plus grands ports de croisières de la planète. Et dans cette autre compétition, la cité phocéenne tire admirablement bien son épingle du jeu. Au

Un emploi direct créé par tranche de 1 000 à 1 200 passagers reçus.

Cours des onze dernières années, Marseille a en effet réussi à attirer régulièrement 9 des 10 plus grands navires en service dans le monde, à commencer par l'*Allure of the Seas*, mais aussi le *Queen Mary 2* (344,30 m) et les trois MSC *Divina* (330 m), *Splendida* (333,30 m) et *Fantasia Epic* (329,60 m), le *MSC Preziosa* (333,30 m) et le *Costa Diadema* (305,70 m). Seul manque à l'appel l'*Oasis of the Seas* (360 m) que la compagnie Royal Carib-



En 2004, la venue du "Queen Mary 2", 4^e plus grand paquebot du monde, avait eu un grand retentissement international. / PHOTO FRÉDÉRIC SPEICH

bean International continue de positionner aux États-Unis.

Des bateaux dont les dimensions et le nombre d'escales simultanées ont obligé la place portuaire à repenser totalement ses infrastructures nautiques et terrestres. D'autant qu'à la différence des navires de commerce "classiques", les paquebots ont

une exigence commerciale impérieuse : pouvoir accoster et appareiller à l'heure prévue, faute de quoi leurs passagers ne profitent qu'imparfaitement de leur séjour à quai. Défi relevé avec succès grâce à l'aménagement de trois terminaux sur un site de près de 20 ha entièrement dédié aux croisières et à

l'élargissement en cours de la passe d'entrée nord du port.

"Les escales de navires de cette taille se jouent comme des partitions de musique", souligne Jacques Massoni, patron du terminal MPCT. Si cela devient une ruée bourdonnante, c'est plutôt mauvais signe. Une organisation défaillante pour un bateau de

500 personnes pose bien plus de problèmes que l'escale bien gérée d'un paquebot géant de 5 000 passagers.

Des escales aux rebombées par ailleurs très importantes pour l'ensemble du secteur. On estime en effet qu'un emploi direct et jusqu'à trois ou quatre emplois induits sont créés pour cha-

que tranche de 1 000 à 1 200 passagers reçus. Ce qui veut dire, en clair, qu'un paquebot comme l'*Allure of the Seas* génère à lui seul une quinzaine d'embauches dans la ville qui l'accueille. D'autre part, durant son séjour à quai, un seul de ces paquebots géants nécessite la présence de 30 à 40 autocars, pro-

La Forme 10, futur levier de croissance de l'activité croisière.

cure des courses à plus de 500 taxis, fait travailler 30 à 40 porteurs de bagages et mobilise au moins autant d'agents de sécurité. Activité qui pourrait générer des profits encore plus importants dans les deux ans à venir avec la remise en service de la Forme 10, plus grand bassin de réparation navale de Méditerranée.

Comme le souligne un spécialiste du secteur, "la France et Marseille seront alors en mesure de proposer un véritable écosystème aux armateurs, en s'appuyant pour cela sur un trio de choc : le chantier naval STX de Saint-Nazaire pour construire leurs navires, le terminal croisières du môle Léon Gourret pour les faire fonctionner et la forme 10 pour les réparer, le tout dans des délais très courts et sans qu'ils aient à détourner les bateaux de leurs routes habituelles".

Une combinaison gagnante qui n'aurait alors aucun équivalent dans le monde.

Philippe GALLINI



"L'*Allure of the Seas*", de la compagnie américaine Royal Caribbean International, est actuellement le plus grand paquebot du monde. Long de 361,80 m et large de 66 m pour un déplacement de 225 000 tonnes, il peut accueillir plus de 5 400 passagers servis par près de 2 400 membres d'équipage. Mise en service en 2010, cette véritable ville flottante se distingue par ses 16 ponts, ses 25 restaurants, ses innombrables lieux de spectacles et de loisir, et surtout son immense parc arboré qui s'étend sur près de la moitié de la longueur du navire. /Photo Nicolas VALLAURI



Version modifiée des navires de la classe Dream du groupe américain Carnival, le "Costa Diadema" est le navire amiral de sa filiale italienne Costa Croisières, l'un des plus anciens et fidèles clients du Grand port maritime de Marseille. Lancée en 2014, cette "petite" unité de 305,70 m de long et 37 m de large, déplace 132 500 tonnes. Ses 19 ponts peuvent accueillir 4 956 passagers servis par un équipage de 1 253 marins. L'une de ses particularités est d'exposer à son bord près de 8 000 œuvres d'art signées d'une quarantaine d'artistes. /Photo Nicolas VALLAURI

Paquebot aux lignes et à la livrée originales, appartenant à la compagnie américaine Norwegian Cruise Lines, le "Norwegian Epic" est en service depuis 2010. Cette unité de 329,60 m de long et 40 m de large pour un déplacement de 155 873 tonnes peut recevoir 4 200 passagers en plus de ses 1 753 membres d'équipage. Ce bateau de la classe F3 de NCL se distingue par son offre de restauration (20 établissements) et par son immense parc aquatique, l'un des plus importants et des plus spectaculaires jamais installés à bord d'un navire. /Photo Patrick NOSETTO



Lancé en 2013 et armé par la filiale croisière du groupe italo-suisse MSC, le "MSC Preziosa" est un paquebot de 333,30 m de long et 38 m de large pouvant héberger 4 345 passagers. Son équipage compte 1 388 marins. Le navire qui comporte 18 ponts déplace 139 072 tonnes. Un peu moins rapide que les autres navires décrits dans cette page, cette unité de la classe Fantasia est en revanche équipée de l'un des plus longs toboggans aquatiques (120 m de long) installés sur un paquebot. Et 80 % de ses passagers disposent d'une cabine avec balcon donnant sur la mer. /Photo Bruno SOUILLARD



MANŒUVRE DE LEVIATHAN

Un défi quotidien pour les as du pilotage maritime

Méthaniers, pétroliers, porte-conteneurs, porte-avions... Spécialistes des navires géants dont ils supervisent les entrées et sorties par tous les temps dans les bassins de Fos et de Marseille, les pilotes de port disposent d'une expérience incomparable qui leur a permis de s'adapter à l'évolution spectaculaire de la taille des paquebots.

"La course au gigantisme, ce n'est plus forcément la longueur, souligne Jean-François Suhas, président du Club de la Croisière et lui-même pilote de port. Nous avons reçu le Norway (ex-France) ou le Queen Mary II qui étaient aussi longs que les navires actuels. La différence, c'est que les paquebots de 2015 sont deux fois plus hauts, deux fois plus larges et accueillent trois fois plus de passagers.

Ce sont donc des bateaux très hauts et très lourds qui génèrent un immense fardage (prise au vent) et une très grande inertie".

Port heureusement pour les pilotes, les moyens de propulsion et les gouvernes de ces Leviathan ont, elles aussi, énormément évolué, leur permettant d'augmenter leurs qualités manoeuvrières et de demeurer autonomes tant que le vent reste maîtrisable. L'évolution des infrastructures portuaires va également les y aider et notamment l'élargissement en cours de la passe d'entrée Nord du Grand port maritime.

"Le plus compliqué avec ces bateaux, c'est de devoir les faire pivoter sur 180° dans le bassin Mirabeau, avant de les faire venir à quai. Avec l'*Allure of the Seas*, par exemple,

nous la réalisons à l'extérieur du port et le paquebot rejoint ensuite son poste à reculer. Pour lui comme pour tous les autres, la procédure a été testée et validée sur nos simulateurs, en collaboration étroite avec les armateurs et les commandants de navires".

Un travail indispensable pour assurer la sécurité de navires aussi imposants et de leurs milliers de passagers, comme le souligne Jean-François Suhas.

"Nous avons mis au point des scénarios de sortie de crise qui nous permettent de gérer des incidents graves comme la perte de tout ou partie de la propulsion ou des gouvernes, avec une forte probabilité que le bateau et ses occupants s'en sortent sans dommages".

Ph.G.



Après avoir déposé un pilote à bord du géant de 330 m, la pilotine ouvre la route au "MSC Divina". / PHOTO BRUNO SOUILLARD

Marseille capitale de la réparation des yachts de luxe

Ils n'hésitent pas à parcourir des milliers de kilomètres pour rejoindre le pôle réparation navale de Marseille

Voilà bien longtemps que les petites formes de radoub du port de Marseille n'avaient été à pareille fête. Depuis quelques jours, en effet, les super-yachts s'y succèdent à un rythme impressionnant pour des opérations souvent très lourdes de mécanique ou de chaudronnerie. On en compte une quinzaine actuellement dans les six bassins à sec et le bassin à flot du pôle grand plaisir phocéen ; bateaux pris en charge par les deux entreprises implantées sur le site : la plus ancienne, Sud Marine Shipyard (SMS)-Sud Moteurs, avec ses 120 salariés, et la toute récente Palumbo MSY (Marseille Superyacht) - ITM qui emploie actuellement 12 personnes.

Comme l'explique le patron de SMS, Gilles Guichet, "nous avons des habitués comme le méga-yacht Montkaj (78 m) ou le voilier Atmosphère (53 m) mais également des nouveaux clients comme les yachts Idol (59 m) et Mylo (37 m). Tous deux ont rencontré des problèmes techniques alors qu'ils naviguaient en Espagne et leurs capitaines ont tenu absolument à venir les faire réparer à Marseille car ils savaient que nous avions des compétences qu'ils ne pourraient pas trouver ailleurs." Des compétences mais également un tissu de sous-traitants

capables d'intervenir sur toutes les parties d'un bateau, y compris les plus délicates et les plus luxueuses.

"La longueur des yachts ne cesse de croître. Or nous possédons à Marseille de véritables cales sèches, et non des ascenseurs à bateaux, parfaitement dimensionnées pour les recevoir. Nous disposons également d'un savoir-faire spécifique, hérité de notre expérience de la réparation de grands navires comme

L'essentiel de la flotte mondiale des super yachts évolue entre Gènes et Barcelone

les paquebots et les car-ferries."

Gilles Guichet qui souligne que la bataille commerciale fait rage entre les différents chantiers provençaux, qu'ils soient situés à Marseille, La Ciotat, Saint-Mandrier (Toulon) ou la Seyne-sur-Mer. Quant à la complémentarité entre les pôles phocéen et ciotaden, dont révent encore certains, "elle n'est qu'un leurre car il n'est pas un bateau sur lequel je ne me bagarrais avec eux pour décrocher la commande."

Son voisin n'est pas en reste.

"Nous avons repris ITM en février 2014 et nous savions qu'il nous faudrait du temps pour prendre pied à Marseille et retrouver la confiance des clients, affirme le patron de MSY Giulio Maresca. Nous avons donc beaucoup travaillé l'an dernier sur les plans commercial et marketing, ce qui explique que nos bassins sont souvent restés vides. Aujourd'hui, nous pouvons en tirer tous les fruits." Et d'ajouter : "2014 a été une année horrible pour tout le monde, mais la demande repart à la hausse."

Quant à la concurrence qui reste très vive, aussi bien entre chantiers français qu'entre nationaux et étrangers, Giulio Maresca rappelle "que l'essentiel de la flotte mondiale des super-yachts se concentre entre Gènes et Barcelone" et "qu'il y a donc suffisamment de bateaux dans cette partie de la Méditerranée pour donner du travail à tout le monde." Le patron de Palumbo MSY qui tient par ailleurs à souligner que "Marseille constitue une place formidable", notamment en raison de son réseau de sous-traitants, car "pour chaque type de métier, nous disposons d'un panel de trois à cinq entreprises différentes, ce qui est exceptionnel et distingue entre autres Marseille de La Ciotat."

Philippe GALLINI



Opération de chaudronnerie sous la coque de "Montkaj", mis au sec en forme n°1. / PHOTOS FREDERIC SPOHN



À gauche et au centre, chez SMS, les yachts "Idol" et "Mylo". À flot en forme 7, et l'une des deux hélices de "Montkaj". À droite, chez Palumbo VMS, "Tatsiana" en forme 6 et "Sleepstream" en forme 5.



En escale au quai d'Honneur, "l'Ocean Sapphire" a été dessiné par l'architecte du Vieux-Port, Norman Foster. / PHOTO PH.G.

STATIONNEMENT À QUAI

Ces hôtes fortunés que la ville et le port ne savent pas encore retenir

Il est l'une des exceptions qui confirme la règle. Immatriculé dans l'île de Man, le super-yacht Ocean Sapphire a trouvé place au quai d'Honneur, sous les fenêtres de l'hôtel de ville, où ses lignes hors du commun signées Norman Foster - l'architecte de la semi-piétonnisation du Vieux-Port et de sa célèbre ombrière - attirent tous les regards. Il est vrai que ses "petits" 41 mètres ont facilement trouvé place dans le Lacydon, ce qui n'est pas le cas de la nouvelle génération de méga-yachts, notamment ceux qui viennent se faire réparer, entretenir ou transformer dans les petites formes de radoub.

Comme le déplore Gilles Guichet, patron du chantier naval SMS, "nous avons fait le plus dur en réussissant à les convaincre de venir ici, et quand tous les travaux sont terminés, ils sont obligés de partir car il n'y a pas de place de stationnement pour les accueillir. Et pourtant, tous les capitaines nous le disent: ils voudraient rester encore un peu pour profiter de cette ville qu'ils apprécient énormément."

Même constat pour son voisin Giulio Maresca,

patron du chantier Palumbo MSY, dont les clients expriment un souhait identique, en vain.

"Il y a un besoin criant de places à quai car la ville est devenue très attractive. Avant de mettre le cap sur les Caraïbes pour y passer l'hiver, les équipages de ces bateaux ont très envie de profiter de la nouvelle offre commerciale, touristique et culturelle de Marseille."

Le Vieux-Port ne pouvant recevoir que trois ou quatre grands yachts au maximum - et à condition que leur longueur et leur tirant d'eau soient compatibles avec les dimensions de la zone d'évitement et la présence, au fond du bassin, des caissons du tunnel routier -, ce besoin de stationnement pourrait être satisfait du côté du Grand port maritime, notamment du hangar J1 où un projet de pôle grande plaisance est d'ailleurs dans les cartons. Selon les estimations, les plans d'eau situés de part et d'autre du J1 permettraient d'y amarrer une quinzaine de super-yachts dont quatre de plus de 80 mètres, ce qui est impossible dans le Lacydon.

PH.G.

Ils sont les rois du pétrole

Comptant parmi les plus grands navires de plaisance actuellement présents en Méditerranée occidentale, Montkaj a choisi la cité phocéenne et SMS pour effectuer un très important arrêt technique d'une durée de près de quatre semaines durant lequel tous les corps de métiers vont être sollicités.

Propriété de l'un des membres les plus influents de la famille royale saoudienne, le prince Mohammed ben Fahd ben Abdul Azziz, ce bateau aux lignes très élégantes nécessite un équipage de 22 personnes pour conduire ses 12 passagers n'importe où dans le monde. Le yacht dispose en effet d'une capacité de 385 000 litres de carburant...

8 LA MER

1 Le chantier des Catalans continue à faire des remous

La Provence - 08.07.2015

2 Petit guide des plus beaux « spots »

La Provence - 20.08.2015

3 Marseille se prend aux Jeux

La Provence - 08.09.2015

4 Tous les « voileux » marseillais derrière la candidature de Paris

La Provence - 08.09.2015

5 Les pépites de la place phocéenne

La Provence - 03.11.2015

6 La France, 2^e puissance maritime

La Provence - 03.11.2015

7 Marseille veut grandir en bleu

La Provence - 04.11.2015

Le chantier des Catalans continue à faire des remous

Un collectif manifeste contre la semi-privatisation de la plage en 2016

Aécouter le collectif de défense du Littoral 13, c'est une action coup de poing pour "libérer les Catalans". Du côté de la municipalité, c'est un énième "plan de communication". Lundi soir, une dizaine d'associatifs se sont retrouvés autour du président du collectif, Gérard Janson, pour manifester leur mécontentement vis-à-vis de la semi-privatisation de la plage des Catalans, un chantier en cours sur la partie sud de la plage et qui correspond à 20% de l'espace.

Parmi eux, David Escalier, du collectif "Terres Fertiles 13", Paul Piccirillo, du collectif "Laisse béton" et Patrick Desbouiges, président de l'association "2015 Nature et environnement". "Nous n'étions pas nombreux mais le but était aussi de rencontrer des baigneurs et de discuter" explique Gérard Janson. "La plupart des personnes nous félicitent du combat mené". L'ancien militant CGT en sait quelque chose puisqu'il était déjà, en 2001, de ceux qui œuvraient pour rendre la plage publique. "Je n'ai jamais supporté que l'on puisse faire payer l'accès aux plages. Surtout que ce sont nos impôts qui participent à leur entretien".

Pour David Escalier, la semi-privatisation des Catalans et les projets semblables prévus au Prophète et à la Pointe Rouge sont "des combats de classe". "Nous nous battons pour qu'il



Sur la partie sud, le chantier de semi-privatisation correspondant à 20% de la plage des Catalans est en cours. Les piétons pourront déambuler sur le nouvel espace créé, d'ici 2016. / PHOTO LP

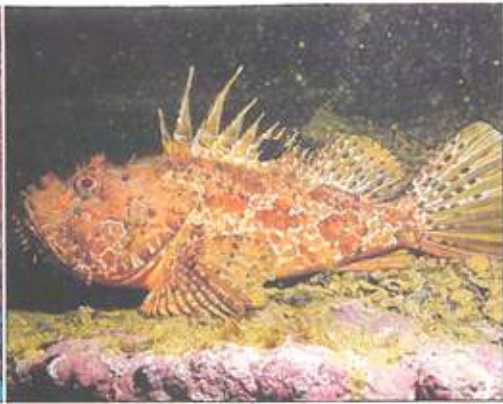
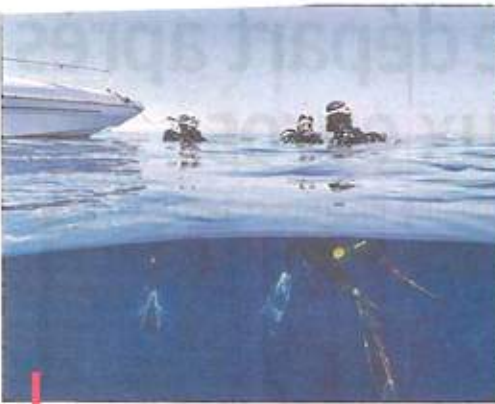
n'y ait pas d'un côté, des plages "arc-en-ciel" représentatives du peuple marseillais et de l'autre, les privilégiés."

Lundi, vers 17 heures et munis d'une banderole, les manifestants sont donc descendus sur le ponton alors que le chantier est fermé au public. Délogés par la police, aucun incident n'a été rapporté. "C'est toujours la même rengaine" a com-

menté Sabine Bernasconi, la maire des 1er et 7ème arrondissements. "Un même groupe de personnes laisse planer l'ambiguïté sur le bien-fondé du projet mais la mairie ne reculera pas". Selon la municipalité, les pétitions accumulées par le collectif de défense ne seraient pas représentatives de la volonté de la population. "Ceux qui attendent la semi-privatisation

sont plus nombreux que ceux qui la contestent" assure Sabine Bernasconi. De son côté, le collectif appelle à un référendum citoyen sur place, auprès des habitants et des utilisateurs.

Le chantier, commencé à l'hiver, a avancé et devrait "se préciser après la saison balnéaire" selon la mairie. La semi-privatisation de la plage est prévue à l'été 2016. **ISABELLE APPY**



La faune et la flore sous-marine du Parc National des Calanques constituent des paysages de plongée remarquables, particulièrement recherchés des plongeurs expérimentés.

/PHOTOS FLORIAN LAUNETTE

Petit guide des plus beaux "spots"

PLONGÉE Marseille compte parmi les sites les plus remarquables de Méditerranée. Partez à leur découverte

Lorsqu'on pense faire de la plongée sous-marine, on s'imagine bien souvent sur une île exotique des Caraïbes, dans une eau turquoise à 30 degrés, envahie de poissons clowns. Or la Méditerranée, celle qui nous est tant familière, est bien souvent méconnue du grand public quant à sa biodiversité aquatique. Pourtant, elle est bel et bien le berceau de la plongée sous-marine. Les pères fondateurs de ce loisir sportif, comme Delauze ou encore Vaugel (créateur du magasin Au vieux plongeur), ont été la première pierre de l'édifice novateur du matériel et des techniques de plongée. Peut-être ont-ils été inspirés par la beauté naturelle méditerranéenne...

Pour vous dégotez les plus beaux sites de plongée de Marseille, Eric Bacchi, plongeur professionnel et patron d'Archipel Plongée, a accepté de nous livrer ses secrets. "Moyades est le spot en vogue des Calanques. D'abord parce qu'il est accessible aux débutants comme aux plongeurs certifiés, mais aussi car c'est le massif le plus poissonneux de la rade. Il est même comparable à la réserve de Port Cros!" s'enthousiasme-t-il. (Un parc national situé dans l'archipel côtier d'Hyères, réputé pour être l'un des plus beaux sites de plongée en Méditerranée, NDLR). Autre merveille sans conteste des pro-



fondeurs marseillaises, le phare de Planier qui abrite l'une des épaves les plus connues et les plus accessibles : le Chaouen. "Une épave de cargo mythique, qui a sombré dans les années 1970 et qui demeure aujourd'hui dans les profondeurs de Planier

entre 10 et 30 mètres sous les eaux. De quoi éroustiller les pupilles des plongeurs de niveau 1 à III". Parmi la soixantaine de sites de plongée existant dans les Calanques, les quelque 1996 licenciés marseillais de la fédération française d'études et de

sports sous-marins (FFESSM) connaissent parfaitement les lieux dotés d'une faune et d'une flore d'exception. "D'ailleurs, depuis que la ville s'est investie dans la préservation du Parc National des Calanques, il y a plus de variétés de poissons et la flore

est plus rayonnante", témoigne le plongeur. Dès lors que le Parc des Calanques a été interdit à la pêche et autres activités, car altérant l'équilibre de la vie aquatique, son patrimoine naturel fut reconnu au niveau national et européen. CÉLIA CUORDIFEDE

1,2,3, plongez !

Planier. Souvent témoin de naufrages, l'île est dotée d'un phare qui avertit depuis le XVIII^e s. de l'entrée des navires dans la rade. Un site unique, réputé pour ses tombants, jusqu'à 38 m de profondeur et ses épaves, dont le Chaouen.

Riou. Un archipel qui compte une vingtaine de spots accessibles, dont celui de Moyade.

Les Impériaux. Un site dispersé sur trois rochers aux tombants majestueux entre 10 et 70 m de profondeur et couverts de gorgones rouges (coraux en éventails).

Le Grand Congloué. Mythique, vaste et sujet aux courants.

Les Farillons. De ses 48 m de fonds, le site est doté de gorgones blanches, rares.

Le Dalton. Accessible par mer calme et situé à 15 m de fond, il est assez facile.

Le Liban. Un navire vapeur des années 1900 qui sommeille aujourd'hui près de l'île Maire à 30 m.

Les Barques de Morgiou. À 20 m sous l'eau, elles sont accessibles à tous niveaux.

Les adresses

Archipel loisirs-plongée
42 bd Mont Rose, 13008 Marseille. ☎ 04 91 25 23 64

GRASM : club de plongée associatif 35 Espl. du Pharo, 13007 ☎ 04 91 59 37 00

Plongée Tek Marseille : centre de plongée professionnel, l'atelier de la Mer, Port de la Pointe Rouge, 13008 Marseille ☎ 06 72 05 50 16

Dune Marseille : loisirs subaquatiques, port de la Pointe Rouge, 13008 Marseille ☎ 04 91 88 66 48 14

UCPA Cap Croisette : Les Goudes 13008 Marseille ☎ 04 91 73 37 23

YCPR : Port de la Pointe Rouge 13008 Marseille ☎ 04 91 73 06 75

ASPTT : Port de la Pointe Rouge 13008 Marseille ☎ 04 91 16 34 90

En immersion dans la grande bleue



Au départ de la Pointe Rouge, le bateau est chargé de tout l'équipement. / PH. N. VALLAURI

Il est 8h30, lorsque les premiers plongeurs arrivent au centre nautique Dune, situé dans le Port de la Pointe Rouge. Vêtus de leur plus belle combinaison, ils ajustent leur gilet, vérifient bouteilles et détendeurs et salivent dans leur masque, pour éviter la buée, sans oublier d'embarquer... Depuis une quinzaine de minutes, le pneumatique vogue à travers flots, lorsqu'un flot de l'archipel de Riou, baigné d'une eau turquoise, s'offre à tous, Moyade. "Dernières vérifications et à l'eau", se réjouit un touriste canadien. Certains plongeurs sont en pleine formation de niveau I et resteront bien encadrés par les moniteurs de plongée. Alors que d'autres, appelés les autonomes, sont des résidents estivaux de la Méditerranée, et plongeront en toute liberté jusqu'à 20 mètres de profondeur. Une fois lâchés au cœur de l'immensité méditerranéenne, débutants et habitués sont tout autant émerveillés par la magnificence du grand bleu. Une farandole de couleurs vient titiller nos

sensibilités visuelles. Des dorades, des saupes, des girelles ou encore des sars se bousculent dans un remarquable paysage subaquatique. "Quant aux mérous, il fallait presque les pousser pour avancer", plaisante le Canadien. Un frisson émotionnel envahit la plupart des visiteurs. "Tout est tellement beau et naturel. Ces voûtes, ces arches et ces massifs de coraux sont vierges de tout contact avec la main de l'homme", s'enthousiasme un plongeur conquis. "En suis certain, les fonds marins que l'on trouve ici sont uniques en leur genre, et je ne vous parle même pas des épaves qui sont des sites extraordinaires", ajoute Christelle, une habituée des plongées marseillaises. "J'ai d'ailleurs plongé un peu partout autour du globe, mais ce n'est pas cela qui m'a enlevé le plaisir d'explorer ces fonds marins-là", lâche-t-elle d'un ton sûr. Du baptême au niveau III, plonger dans les eaux cristallines des calanques reste un moment privilégié quelque peu indescriptible. C.C.

Un brin d'histoire sous-marine

Depuis l'Antiquité, Marseille est tournée vers la Méditerranée. Du commerce maritime à la plongée sous-marine, elle regorge de ressources. D'ailleurs considéré comme la Mecque de la plongée, le littoral de la cité phocéenne est une vraie mine d'or au service de grandes institutions maritimes et des plongeurs les plus expérimentés. De la première fouille archéologique menée par le commandant Cousteau et le scientifique Benoît Fernand de l'épave du Grand Congloué en 1952, à la découverte de la grotte préhistorique Cosquer en 1985, les plongeurs marseillais sont de véritables témoins de l'histoire.

Plus encore, elles sont le terrain de jeu de grands innovateurs. Notamment celui de l'ingénieur Henri Delauze, pionnier de la plongée industrielle et fondateur de Comex, une société marseillaise qui allie la découverte de la vie maritime et la technologie, et qui fut pendant un temps, leader mondial des travaux marins. Futuriste sur les bords, il est à l'origine d'engins aquatiques insolites, lui permettant des sorties sous-marines tout aussi atypiques. Saga, l'une de ses brillantes créations, est un sous-marin qui descendait des plongeurs en de très basses profondeurs, et sommeille aujourd'hui à l'Estaque. Il est aussi à l'origine de l'exploit, toujours inégalé de Théo Majovostomos, en 1992 qui lors d'une plongée expérimentale a atteint 701 mètres de pro-

fondeur, dans le cadre de l'opération Hydra 10. Les Calanques furent aussi la muse du champion de ski James Cousteau et de son collaborateur ingénieur, Denis Creissels, dans les années 60. Lesquels ont élaboré un téléscaque, appelé "Opération 20 000 yeux sous les mers". Ainsi, Marseille est depuis des décennies, témoin du spectacle affolant que lui offre son littoral. Pour ne pas en manquer une seule seconde, de grandes institutions sont installées dans la région. Des institutions qui rayonnent en Méditerranée et bien au-delà, et qui confortent la cité phocéenne dans son rôle de berceau de la plongée sous-marine. L'Institut National de la Plongée Professionnelle (INPP) ou encore la Fédération française d'Études et de Sports Sous-Marins en sont des exemples emblématiques. C.C.



Au Frioul, à 14 mètres de fond, on peut découvrir des amphores gréco-italiques : elles proviennent de l'épave du Grand Congloué. / PHOTO F.L.

Par Romain LUONGO

C'est historique. Les rivalités ancestrales entre la capitale et la rebelle du Sud ne seront plus jamais comme avant. Paris et Marseille sont désormais liés dans un destin commun, celui de l'aventure sportive universelle. Il n'y avait guère qu'un événement planétaire comme les Jeux olympiques pour rapprocher les deux villes de cette manière. Même si certains grippeux peuvent encore en douter, elles gagneront des années de développement économique en décrochant le Graal des JO. Jean-Claude Gaudin a sans doute fortement contribué à ce mariage de raison. Quoique l'on pense de son action en tant qu'élu, il reste l'un des rares, voire le seul, dans notre paysage politique local, à peser vraiment sur les décisions parisiennes. D'autant plus, après sa décision de porter lui-même la Métropole sur les fonts baptismaux, comme le lui avait demandé le gouvernement. À l'été 2017, le Comité international olympique dira s'il a choisi la candidature française. Si Paris est élu, des Marseillais sauteront de joie. Une grande première.



PHOTO VILLE DE MARSEILLE

Marseille se prend aux Jeux

La cité phocéenne organisera les épreuves de voile des JO de 2024. À condition que Paris soit ville olympique...

Même si la victoire finale n'est pas encore acquise, c'est une bien belle revanche que Marseille a prise hier, douze ans après sa finale perdue contre Valence, alors que les deux villes maritimes se disputaient l'honneur d'accueillir les régates de la prestigieuse Coupe de l'America. La cité phocéenne a en effet été choisie officiellement hier par le conseil d'administration de l'association Ambition Olympique et Paralympique, comme ville organisatrice des épreuves de voile des JO de 2024. À condition toutefois que la Ville de Paris, avec laquelle Marseille fait équipe dans le cadre d'une candidature conjointe, soit elle-même sélectionnée par le Comité international olympique (CIO) en vue d'organiser dans neuf ans les Jeux d'été. Un chemin encore long et semé d'embûches, dont la prochaine étape est prévue le 16 septembre avec la publication par ce même CIO de la liste définitive des villes candidates. En attendant, Mar-

seille a fait sa part du travail, démontrant au passage sa capacité à assumer le rôle de capitale mondiale de la voile de compétition.

Porté par le sénateur-maire (LR) de Marseille Jean-Claude Gaudin, avec l'appui technique de son premier adjoint - et régatier - Dominique Tian, et de son adjoint en charge de la Mer, Didier Réault, le projet phocéen a donc emporté la décision, coiffant au poteau les cinq autres villes en lice, à savoir Brest, Hyères, La Rochelle, Le Havre et Morbihan-Baie de Quiberon.

Dans le long argumentaire qui justifie sa décision, Ambition Olympique ne tarit pas d'éloges sur la cité phocéenne, évoquant notamment "un projet innovant, techniquement excellent et en parfaite adéquation avec le concept global de la candidature française". L'association met par ailleurs en exergue "l'expérience (marseillaise) dans l'accueil de grands événements internationaux, la réputation internationale de son

plan d'eau, la qualité des infrastructures proposées, avec notamment une marina entièrement dédiée aux épreuves, les conditions météorologiques exceptionnelles offertes par la région durant l'été (les régates se dérouleront au mois d'août, Ndlr), l'attractivité touristique (de la ville), sa forte capacité d'hébergement, les facilités d'accès depuis la France comme de l'étranger", ou encore "la compacité de son projet". Sans oublier "le spectaculaire concept d'espace spectateurs".

Une décision qui a été accueillie avec enthousiasme par l'ensemble des acteurs politiques, sportifs, économiques et associatifs de la ville compte tenu de l'importance des retombées potentielles de l'événement. Retombées sur le plan financier et celui de l'emploi, bien sûr, mais aussi en terme d'image compte tenu de la couverture médiatique planétaire dont bénéficieront les quatre ans les Jeux olympiques.

Philippe GALLINI

L'INTERVIEW de Didier RÉAULT

"On part pour dix ans de retombées positives"

■ Pourquoi ne fallait-il surtout pas rater cette candidature ? Les JO de 2024, c'est la garantie de bénéficier de retombées pendant au moins une dizaine d'années, avant et après l'événement. Et même si nous n'avons pas de chiffre précis, nous savons que cela sera énorme.

■ Les retombées sont une chose mais auparavant, il va falloir financer l'opération. Comment allez-vous procéder ? Les clefs de répartition sont très complexes. Pour faire simple, disons que la ville s'occupe des infrastructures et que le CIO se charge de l'accueil des sportifs. Nous bénéficions du soutien de MPM, du département, de la région et de la Safim qui apporte ses halls du parc Chanot, son palais des congrès et le futur hôtel du boulevard Rabateau où seront logés les athlètes. Nous nous occupons également de fournir la tribune de 5000 places qui sera installée au niveau de "Thélice" et que nous testerons à l'occasion de l'Euro 2016 puis de Marseille capitale du Sport en 2017.

■ Parmi les critères requis, quel est celui pour lequel la ville a dû se montrer particulièrement persuasive ? Dans ce genre de projet, on commence toujours par exiger de vous ce que vous ne possédez pas encore. Dans notre cas, il s'agissait du village olympique. Nous avons dû apporter la preuve que nous pouvions en aménager un de très bonne qualité, au plus près du plan d'eau. Nous avons également été questionnés sur les risques de perturbations sociales, mais de manière très peu insistante, ce qui montre bien que l'image de la ville a bien évolué. Quant à la sécurité des personnes, la préfecture de police de Marseille a apporté les garanties souhaitées.

■ Des enseignements avaient-ils été tirés de la candidature malheureuse de Marseille à l'accueil de la Coupe de l'America ? Oui car on apprend toujours de ses échecs, d'autant que les deux dossiers se ressemblent sur bien des aspects. À l'époque, nous avions perdu la partie car nous n'étions pas assez costauds sur les volets "hébergement" et "logistique". Nous avons su analyser en détail nos lacunes et réagir en conséquence, si bien que nous avons énormément progressé dans ces deux domaines au cours des quinze dernières années.

Propos recueillis par Philippe GALLINI

FILIÈRE NAUTIQUE

Les professionnels se projettent au-delà de 2024

Actuellement en voyage promotionnel en Chine, le directeur de l'Office de tourisme Maxime Tissot a été l'un des premiers à mettre à profit la "victoire" marseillaise en intégrant la bonne nouvelle dans son argumentaire commercial.

"Même si la voile n'est pas aussi populaire que le football ou le rugby, un événement comme celui-ci offre une notoriété internationale dont le principal intérêt est de rassurer aussi bien les touristes que les investisseurs. Le fait de parler d'une ville en termes positifs a un impact très fort mais encore faut-il savoir l'exploiter. Nous avons été Capitale européenne de la Culture aux côtés d'une ville slovène dont peu de gens ont retenu le nom, alors qu'en ce qui nous concerne, nous avons bénéficié de près de 13 000 arti-

fois, les retombées seront encore plus importantes car nous ne partons plus de zéro."

Adjointe au maire en charge du Tourisme, Dominique Vlasto mesure quant à elle le chemin parcouru. "Nous sommes reconnus aujourd'hui pour nos compétences et notre savoir-faire en matière d'organisation d'événements de dimension internationale. Il y a encore quelques années, on ne serait même pas venu nous poser la question..."

Du côté des professionnels provençaux du nautisme, la nouvelle a été accueillie avec beaucoup de satisfaction mais également une certaine prudence qui exprime le vice-président de la chambre syndicale départementale, Serge Malmanche.

"On ne peut qu'applaudir des deux mains la décision de confier à Marseille un évé-

nement focalisant l'attention sur la mer et les loisirs nautiques. Mais toute la question est de savoir si nous allons le jouer "force 2" ou "force 8" sur l'échelle de Beaufort. Est-ce que la réflexion des décideurs locaux sera uniquement médiatique et sportive ou bien vont-ils réussir à intégrer une dimension économique et entrepreneuriale ? En fait, tout dépend de l'endroit où l'on va mettre le curseur. Allons-nous nous contenter de faire entrer le projet au forceps dans le cahier des charges, ou au contraire en profiter pour préparer l'après 2024 en se dotant dès à présent des infrastructures les plus belles et les plus efficaces qui permettront de développer sur le long terme la plaisance et le nautisme, et donc relancer durablement l'économie et l'emploi ?"

TOPS ET FLOPS D'UNE CANDIDATURE

Selon nos informations, Marseille a écrasé la concurrence sur au moins l'un des deux critères jugés essentiels par les organisateurs. La cité phocéenne aurait été la seule en effet à proposer une marina (un bord à quai et des terre-pleins, NDLR) entièrement dédiés à la voile olympique, sans risque d'interférence avec d'autres activités, mais aussi à offrir aux spectateurs un ensemble incomparable de tribunes. La seule aussi à disposer d'une immense zone de chalandise couvrant une grande partie du sud de la France et la rive Sud de la Méditerranée. En revanche, des réticences notables auraient été exprimées concernant l'autre critère décisif, à savoir le plan d'eau, jugé de bien moindre qualité que ceux de La Rochelle et surtout d'Hyères que certains experts considéraient comme étant la référence absolue...

Ph.G.

DES PRÉCÉDENTS TRÈS FRUCTUEUX

En matière d'organisation d'événements internationaux, Marseille n'en est plus à son coup d'essai. Il est vrai que le jeu en vaut largement la chandelle et la cité phocéenne a fini par y prendre goût. Déjà en 1998, la Coupe du monde de football avec attiré 854 000 visiteurs et généré 9,6 M€ de retombées économiques. L'arrivée de la course à la voile autour du monde The Race dans le Vieux-Port, en 2001, avait quant à elle séduit près d'un million de spectateurs. L'année suivante, les Jeux mondiaux de la Voile ISAF avaient réuni 700 athlètes de 64 nationalités, donnant lieu à 600 articles de presse. Quant à la Coupe du Monde de rugby et ses 6 matches disputés en 2007 au stade Vélodrome, ils avaient attiré près de 330 000 spectateurs, générant plus de 145 M€ au bénéfice de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.



Didier Réault et Dominique Tian ont été les chevilles ouvrières de la candidature aux côtés du maire. / PHOTO FLORIAN LAUNETTE

3 QUESTIONS

Jean-Pierre
Champion:
"Je crois
au succès"



Le président de la Fédération est très enthousiaste.

/ PHOTO FRANCK SOCHA/FF VOILE

Quel est votre sentiment quant à la nomination de Marseille pour les épreuves de voile au côté de Paris-2024 ?

C'est une superbe candidature avec un plan d'eau extraordinaire, une Marina exceptionnelle et un concept pour les spectateurs magique. Ça peut faire progresser la voile dans cette ville formidable où la population est très enthousiaste. À côté du football, c'est tout naturel que Marseille se consacre également à la voile.

Qu'est-ce qui a permis à Marseille de l'emporter ?

La Marina. Au niveau du plan d'eau, Marseille était derrière Hyères et La Rochelle. Ici, la Marina, le lieu où les sportifs sont à terre, est sans commune mesure et proche du village. Puis la magie de Marseille a fait le reste; c'est une grande ville chargée d'histoire. Et puis, Paris-Marseille, c'est tout un symbole: deux villes aujourd'hui main dans la main pour faire gagner la France.

Maintenant, reste à Paris d'être retenu pour l'organisation de ces Jeux 2024 ?

Autour de l'Association ambition olympique et paralympique, c'est une candidature du mouvement sportif formé autour de champions. Et c'est ensemble que l'on pourra y arriver. On a de vraies bonnes chances de l'emporter, mais ça reste une compétition. Je crois en la victoire et je ferai tout pour ça.

D.C.

Tous les "voileux" marseillais derrière la candidature de Paris

Ce n'est qu'une étape mais une étape ô combien importante. Marseille retenue pour accueillir les épreuves de voile dans le cadre de la candidature de Paris en vue des Jeux olympiques de 2024, c'est l'ensemble des acteurs de la voile marseillaise qui est ici mis en avant. "Avec le comité départemental comme association partenaire du projet, tous les clubs étaient déjà impliqués. Ça va nous offrir une nouvelle visibilité, une motivation supplémentaire pour encore améliorer nos infrastructures et toujours attirer de nouveaux champions au sein de notre pôle, se réjouit Didier Réault, adjoint au maire en charge du nautisme. Ce succès est le résultat d'un travail de longue haleine et le caractère métropolitain de la ville a certainement fait la différence."

De la Pointe-Rouge à L'Estaque en passant par le Vieux-Port, la joie était manifeste pour tous les amoureux de la mer. "C'est extraordinaire, c'est l'occasion de montrer que Marseille est une vraie ville de nautisme et que l'on est capable d'organiser de grandes manifestations internationales", note Raymond Lamberti, président de la Société Nautique de Marseille. Avec la tenue régulière de compétitions de haut rang sur tous types de supports, des préregates de la coupe de l'America en 2004 au Mondiaux de J80 en 2013 sans oublier l'arrivée de The Race en 2001, le savoir-faire marseillais en matière d'organisation n'est plus à démontrer.

"C'est un grand sentiment de fierté pour notre ville et tous les Marseillais, souligne Richard Miron, adjoint aux Sports de la Ville de Marseille. Après la Fed Cup, l'Euro-2016, Marseille capitale européenne du sport en 2017, on va encore faire partie de ce grand moment. C'est une vraie reconnaissance... On a souvent dit que Marseille tournait le dos à la mer. Aujourd'hui, on se l'est réappropriée, physiquement et au niveau des aménagements."

"La pratique en compétition va s'accroître avec des gens venant du monde entier."

PIERRE CASTE, PRÉSIDENT CD13 VOILE

Concrètement, ce rêve olympique et paralympique se déclinerait au niveau du stade nautique du Roucas-Blanc (voir ci-dessous). Si on s'en tient au format de Rio avec dix séries olympiques, 380 sportifs en découleraient en rade de Marseille en août 2024. "Ce qui est vraiment intéressant, c'est que les quatre années précédant les Jeux, toutes les nations viennent s'entraîner sur le site, souligne Julien d'Ortolli (49") qui vise sa sélection pour les Jeux de Rio. La rade sera vraiment transformée avec une multitu-

de de bateaux et des gars qui posent leurs bases un peu partout. Ça va vraiment être impressionnant et c'est une très bonne nouvelle pour la ville, la rade et nous les "voileux" qui y participeront ou qui vivront simplement cet événement."

Si Paris était retenu à l'été 2017, les répercussions sportives seraient bien évidemment énormes avec la multiplication d'organisation de régates, à l'image de l'incontournable Test Event à un an des Jeux. "C'est un très bel accélérateur de performances, ça va doper la voile légère sur Marseille, poursuit Dominique Tian, premier adjoint. Et puis, Paris-Marseille unis pour cette cause nationale. C'est tout un symbole!"

Pour la pratique de la voile sur Marseille, et plus largement sur le département qui ne compte pas moins de 13000 licenciés (dont 8000 sur Marseille), les retombées seraient aussi conséquentes. "La pratique de la voile compétitive va s'accroître avec des gens venant de tous les coins du monde, on ne pourra pas passer à côté", estime Pierre Caste, président du comité départemental. "Ça va créer une dynamique, un engouement pour la voile", complète Jean-Bernard Constant, président du pôle France de Marseille.

Reste plus qu'à gagner ces Jeux 2024, au côté de Paris!

Déborah CHAZELLE

DES INFRASTRUCTURES HORS-NORMES



Le stade nautique du Roucas-Blanc est au cœur du projet puisque tout partirait de là, avec des régates organisées au plus près des côtes avec La Corniche qui ferait office de tribune naturelle géante pouvant accueillir des milliers de spectateurs. Une tribune

de 5000 places payantes serait toutefois dressée à la demande du CIO, entre "l'Hélécé" et le Palm Beach. Le village olympique, et ses 650 lits, serait monté à quelques pas, en plein cœur du parc Chanot où un hôtel va être construit.

Jean-Claude
Gaudin: "Nous
aiderons Paris
au maximum"



Le maire de Marseille ne boudait pas son plaisir hier soir, dans son bureau de l'hôtel de ville, devant une poignée de journalistes, en évoquant la victoire de sa ville. Même s'il a laissé son premier adjoint Dominique Tian et Didier Réault, adjoint à la Mer, mener le dossier, il a suivi de près la candidature, déterminé à soutenir désormais la candidature de la capitale: "Cette décision prouve que notre ville est en plein développement. Nos deux adjoints se sont impliqués de manière totale sur ce dossier. Nous aiderons Paris au maximum. Nous sommes trop loin les uns des autres pour nous occuper de rivalités particulières. D'autres villes, comme La Rochelle, nous faisaient frémir, mais c'est nous qui avons gagné. Encore une fois, nous allons travailler très volontiers pour la mairie de Paris."

R.L.

Dominique Tian:
"Nous aurons
aussì le football"

Dans l'hypothèse où Paris remporterait la mise, les épreuves de voile ne devraient pas être les seules à être organisées à Marseille. Selon toute vraisemblance, la ville devrait recevoir une autre compétition olympique, qui colle tout aussi bien à la culture locale. Dominique Tian l'a confirmé: "Nous pourrions organiser des matches du tournoi de foot au Vélodrome, c'est dans les tuyaux."

R.L.



De gauche à droite, un paquebot de croisière au môle Léon Gouret, le scaphandre Gandolff 2 de la Comex et un yacht en réparation dans les petites formes. / PHOTOS PHILIPPE LAURENSEN-FLORIAN LAUNETTE-PATRICK NOSETTO

Les pépites de la place phocéenne

En surface comme au fond des mers, elles constituent le fer de lance de la politique maritime de la France

Peu connus du grand public - et d'un certain nombre de décideurs politiques... -, le poids et le rôle de Marseille dans "l'économie bleue" se révèlent d'une importance déterminante. La cité phocéenne concentre en effet à elle seule une grande part de la puissance maritime nationale, à commencer par son port de commerce, premier de France en tonnage global et 5^e européen, grâce notamment à un trafic d'hydrocarbures qui font de lui le 3^e port pétrolier de la planète.

La place phocéenne pointe notamment au 1^{er} rang français et au 5^e Européen pour les croisières avec un terminal dimensionné pour l'accostage simultané de six méga-paquebots et la prise en charge de 10 000 voyageurs/jour ; capacité hors norme qui devrait lui permettre de battre cette année un nouveau record absolu de trafic avec 1,5 million de passagers.

Ses petites formes de radoub accueillent d'autre part un pôle réparation navale de yachts de grande plaisance dont les installations, notamment les bassins de mise au sec des navires, ont la capacité unique sur notre littoral de recevoir des unités de 160 m de long. La ville est aussi, et surtout, le siège du 3^e armateur mondial, le groupe CMA CGM (15 milliards d'euros de chiffres d'affaires) dont les 475 navires sillonnent les mers du globe, pilotés depuis un cen-



L'immense "Christophe Colomb" du groupe CMA CGM peut transporter 13 000 conteneurs. / PHOTO DR

tre de contrôle situé dans une tour de 135 m de haut. Marseille est aussi le point d'atterrissage de la plupart des câbles de télécommunications sous-marins internationaux pour l'Europe du Sud, notamment les Sea Me We de 20 000 km de long, en provenance du Sud-Est asiatique.

La ville abrite également le 1^{er} port de plaisance français et le second pôle européen - en y intégrant ceux de la communauté urbaine - avec 8 600 places à flot.

À Marseille, sont par ailleurs implantés l'un des quatre éta-

blissements de l'École nationale supérieure maritime (ENSM) en charge de la formation initiale des futurs officiers de la marine marchande, mais aussi le siège de l'Institut national de la plongée professionnelle (INPP) qui forme les plongeurs-scaaphandriers français et étrangers, ou encore le siège de Département des recherches archéologiques sous-marines et subaquatiques (Drassm) dont les travaux font référence au niveau mondial.

La cité phocéenne qui accueille le MIO (Institut méditer-

ranéen d'océanologie), est aussi le siège de la Comex, entreprise pionnière de la plongée industrielle offshore, toujours détentrice du record mondial de profondeur en caisson (-701 m), aujourd'hui engagée dans le programme de simulation des futures missions spatiales.

Elle concentre enfin une trentaine d'entreprises membres du Pôle Mer Méditerranée, engagées dans des programmes de développement très novateurs liés aux énergies nouvelles et aux biotechnologies.

Ph.G.

LES 3 QUESTIONS à Alain Vidalies

"Il faut renforcer l'attractivité de nos ports"

Le secrétaire d'État en charge des Transports, de la Mer et de la Pêche, évoquera tout à l'heure les mesures de soutien au monde maritime.



Alain Vidalies. / PHOTO LP

Quelle place pour le port de Marseille dans l'ambition "croissance bleue" ?

Nos grands ports maritimes sont essentiels à double titre : ils sont à la fois des piliers de notre économie maritime et des vecteurs de développement de nos territoires. Je tiens d'ailleurs à saluer le fait que notre pays a une croissance de son trafic de conteneurs dans nos ports supérieure à la moyenne européenne depuis 2011, et c'est en particulier le cas de Marseille. C'est encourageant mais il nous faut encore renforcer l'attractivité de nos ports, qu'ils soient pleinement intégrés dans un système logistique compétitif et durable. C'est pourquoi chaque grand port maritime s'est désormais doté d'un projet stratégique, qui doit fixer le cap pour les années à venir selon les enjeux de son territoire. Pour accompagner cette dynamique, ce sont 273M€ qui sont prévus dans le contrat de plan Etat-Région pour le développement du grand port de Marseille, dont 44,4M€ viennent de l'État.

fois plus performants, plus modernes, et consommant moins. Nous renforçons et structurons également le dispositif de surveillance des aires marines protégées. L'État prend aussi ses responsabilités pour améliorer la sûreté des espaces maritimes, notamment en intensifiant la lutte contre les trafics illicites. Et puis la croissance bleue, c'est aussi la pêche maritime, pilier traditionnel de notre économie maritime, avec certains stocks qui se reconstituent, je pense au thon rouge notamment.

Toutes les conditions sont réunies pour que le dossier de la SNCM aboutisse ?

Une procédure de redressement judiciaire est en cours, et le choix du repreneur appartient au seul tribunal de commerce. L'État n'a pas à s'immiscer dans cette décision. Mais le gouvernement s'était engagé sur deux points. C'était premièrement d'obtenir une lettre de confort de la Commission européenne qui mettrait le repreneur choisi à l'abri du paiement de 400M€ au titre des aides d'État. Beaucoup pronostiquaient que c'était voué à l'échec. Or aujourd'hui cette condition est bien remplie, et après des dizaines d'heures de discussions, j'ai pu obtenir cet accord avec Bruxelles. Deuxièmement, le plan social doit être exemplaire, et cette exigence gouvernementale demeure, tant dans le volume que dans les modalités. Recueilli par Jean-Luc CROZEL

Quelles sont les principales mesures envisagées ?

La mer, c'est à la fois une ressource - qui pèse pour 310 000 emplois directs et 69 Md€ de chiffre d'affaires dans notre pays - et un domaine à protéger. C'est ça la croissance bleue, car il ne peut y avoir d'économie maritime que si elle est durable. C'est le sens de notre action depuis 2012. Au-delà du développement de nos grands ports maritimes, nous prenons une série de mesures fiscales et de crédits favorisant le renouvellement de notre flotte de commerce, pour passer à des navires à la

PLUS DE 1 600 DÉCIDEURS AU PARC CHANOT

"Une occasion à ne pas manquer"

"Marseille avait déjà accueilli l'une des premières éditions des assises, rappelle le président du Club de la croisière Marseille Provence, Jean-François Suhas, mais aujourd'hui, il s'agit de recevoir toute la force de frappe de l'économie bleue. Nous allons d'ailleurs sans doute battre le record des 1 600 participants, ce qui veut dire faire découvrir ou redécouvrir le nouveau Marseille à un millier au moins de chefs d'entreprise, de ministres, d'élus et de décideurs économiques ; et pas seulement la transformation du port mais aussi la métamorphose de tous les quartiers environnants." Et de souligner : "Nous avons réussi à faire comprendre que la Méditerranée était très importante dans cette ambi-

tion maritime française et que la cité phocéenne y occupait une place majeure. Au cours de ces deux journées, Marseille et sa région vont bénéficier d'un coup de projecteur qui dépasse en intensité tout ce que la ville a pu connaître jusqu'ici dans le cadre d'une manifestation nationale. Ce sera une occasion à ne pas manquer de mettre en avant des savoir-faire d'excellence comme la réparation navale ou la croisière, en soulignant que cette dernière n'est pas en opposition avec les activités portuaires traditionnelles. L'occasion aussi de rappeler que Marseille est la première place du shipping français avec un nombre d'armateurs qui n'a pas d'équivalent dans les autres ports de l'Hexagone."

Le poids de Marseille

1^{re} place française du shipping avec 300 entreprises du maritime générant près de 20 000 emplois.

1^{er} port de France et 5^e d'Europe avec un trafic (2014) de 78,5 millions de tonnes. 7 500 escales annuelles dont 465 paquebots et 2,3 millions de passagers 1 000 personnes employées par le GPMM qui génère à lui seul 45 000 emplois

La France, 2^e puissance maritime

Des assises marseillaises pour fixer le cap de l'économie bleue



Patrouilleur de haute mer et son embarcation semi-rigide d'intervention rapide. / PHOTO MARINE NATIONALE

STRATÉGIE

Pourquoi faut-il être sur les mers ?

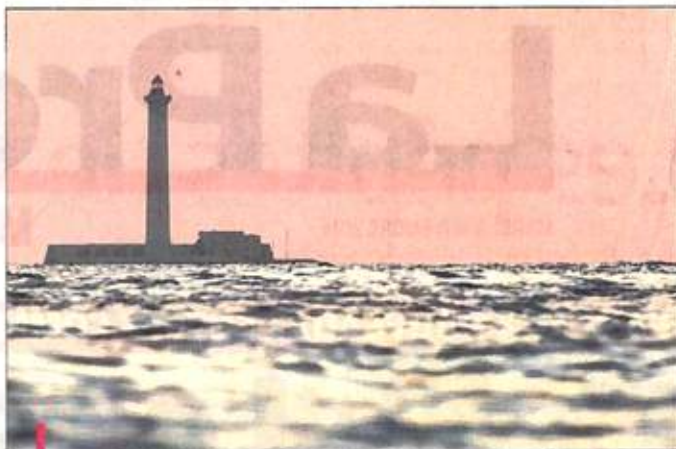
Président du Cluster maritime français qui regroupe plus de 400 entités (entreprises, associations, institutions, etc.), Frédéric Moncany de Saint-Aignan justifie aisément l'impérieuse nécessité pour la France d'être présente sur les mers et océans, et de développer une économie maritime puissante.

"À l'horizon 2030, la population mondiale comptera près de 9 milliards d'individus. Une question se pose : comment allons-nous les nourrir, les soigner, les alimenter en énergie ou transporter leurs marchandises ? Et la réponse tient en un seul mot : la mer. Le XXI^e siècle sera donc celui de la marine. Or dans ce contexte, la France dispose de deux atouts majeurs. Le premier est géographique. Nous possédons la Z^one économique exclusive (ZEE) de la planète dont la superficie nous est offerte essentiellement par nos territoires d'outre-mer. C'est un gigantesque jardin océanique de 11 millions de km² dont la France a la charge. Le second est sa position de leader ou d'opérateur majeur dans quasiment tous les secteurs du maritime, qu'ils soient industriels, économiques, scientifiques ou touristiques, sans compter un immense potentiel de développement, notamment dans les biotechnologies et les énergies renouvelables. Avec de telles pépites, la France se doit d'être au rendez-vous de la marinisation, surtout que d'autres pays bien moins favorisés qu'elle, s'y rendent déjà avec de grandes ambitions économiques et territoriales. De plus, nous disposons d'une force navale puissante qui permet de protéger et sécuriser ce jardin, d'en défendre les richesses, d'éviter qu'on vienne les polluer ou les braconner. Elle garantit surtout la liberté de circulation et le bon fonctionnement des flux maritimes. Dans ce contexte, les Assises de l'économie de la mer contribuent à l'émergence d'un esprit d'équipage et à la prise de conscience de l'importance vitale que constitue l'économie bleue. Elles permettent également de fixer les priorités qui sont de préserver la compétitivité et l'emploi sous pavillon français, simplifier les procédures pour les industriels, renouveler la flotte de pêche et ses effectifs, et d'une manière générale, faire en sorte d'attirer en permanence l'attention des décideurs nationaux, locaux ou régionaux sur les questions maritimes."

Ph.G.

Organisées par Infomer-Le Marin en partenariat avec le Cluster maritime français, les 11^e Assises (nationales) de l'économie de la mer ouvrent leurs portes ce matin au Palais des Congrès du parc Chanot où pendant deux jours, sont attendus plus de 1 600 intervenants et auditeurs.

Des assises dont le secrétaire général Jean-Marie Biette rappelle la vocation : "Elles sont l'occasion pour tous les acteurs du maritime de se rencontrer une fois par an et de faire du lobbying auprès des politiques et des décideurs institutionnels dans le but de faire avancer l'économie bleue. Nous voulons qu'un écosystème favorable à cette économie maritime puisse être mis en place et qu'on lui ôte les boulets qu'elle a encore aux pieds." Et de fixer une mission aux différents orateurs qui se succéderont à la tribune : "On ne veut pas de discours attendus et entendus mais des tables rondes et des débats où l'on apprend des choses et où les décideurs s'engagent. Car les professionnels du maritime attendent beaucoup de ces débats afin d'en tirer profit pour leurs entreprises." Une démarche qui selon ce spécialiste commencerait à porter ses fruits. "On constate au fil des éditions que les choses bougent, que les discours changent. On sent une réelle prise de conscience. Au dernier salon Seamer, il y a eu des propos très novateurs du Premier ministre Manuel Valls. Quant à la ministre de l'Écologie, de Développement durable et de l'Énergie, Ségolène Royal, elle a avancé dix pistes pour une croissance bleue." Et de donner un exemple concret : "Il y a deux ans, à Montpellier, les assises s'étaient ouvertes en pleine crise de la piraterie. Les armateurs demandaient à pouvoir bénéficier de gardes privés à bord de leurs navires. Les élus s'y refusaient. Le Premier ministre d'alors, Jean-Marc Ayrault, est venu aux assises et a



Posé sur son îlot, à 15 kilomètres au large de Marseille, le phare de Planier indique la route à suivre. / PHOTO FLORIAN LAUNETTE

annoncé qu'il y travaillerait. Et une loi a fini par les autoriser."

Jean-Marie Biette tient surtout à souligner le fait que ces assises marseillaises "s'inscrivent dans une séquence maritime d'importance" avec, en l'espace de quelques semaines, une succession d'événements majeurs comme la Conférence internationale sur la transition énergétique, l'inauguration de l'École nationale supérieure maritime du Havre, la visite du Président de la République à bord du CMA CGM Bougainville puis sur le site du chantier naval STX de Saint-Nazaire, le Comité interministériel de la mer à

Boulogne, la proposition de loi sur "l'économie bleue", la Cop 21 ou encore l'extension de la souveraineté française sur 580 000 km² de fonds sous-marins.

Plusieurs membres du gouvernement sont attendus lors de cette édition phocéenne, à commencer par Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, et Annick Girardin, secrétaire d'État au Développement et à la Francophonie, mais aussi Jean D'Amour, ministre québécois délégué aux Transports et à l'implantation de la stratégie maritime, ou encore Teva Rohlfritsch, ministre de la Relance économique et de l'Économie bleue du gouvernement de Polynésie française.

Des congressistes qui restent cependant quelque peu sur leur faim, regrettant les déceptions successives de François Hollande, Manuel Valls, Emmanuel Macron et Ségolène Royal au moment où l'État français réaffirme haut et fort ses ambitions maritimes. Et le président du Cluster maritime français, Frédéric Moncany, de résumer le sentiment général : "La mer est interministérielle par définition. Nous aurions dû avoir tous les ministres aujourd'hui à Marseille..."

Philippe GALLINI

ROYALE PRÉSENCE

La France est l'un des rares pays au monde capable de maintenir une présence quotidienne sur toutes les mers du globe. Chaque jour de l'année et 24 h/24, la Marine nationale assure une veille permanente avec 47 bâtiments à la mer dont au moins un sous-marin nucléaire lanceur d'engins, cinq avions en vol et 5 447 marins (au 12 octobre 2015). La "Royale" constitue en effet la 5^e force navale de la planète avec 39 000 marins civils et militaires, 10 sous-marins, 72 navires, 200 aéronefs et 16 unités de fusiliers et commandos. Son chef d'état-major, l'amiral Bernard Rogel, est d'ailleurs l'un des invités des assises où son intervention du jour, intitulée "Dans un espace méditerranéen sous tension, quelle posture navale pour la France ?", est très attendue.

Les 11 millions de km² de la zone économique exclusive de la France

Limite des 200 milles (370 km) où la France exerce sa souveraineté pour exploiter le sous-sol et la colonne d'eau



Marseille veut grandir en bleu

Les Assises de l'Économie de la Mer ont ouvert leurs portes hier au Parc Chanot. 1 700 professionnels y participent

Et si Marseille devenait l'une des capitales européennes "de la croissance bleue"? Impossible? Bien sûr que non. Car née de la mer, cela fait plus de 2600 ans que la cité phocéenne y a ancré son économie. Au point d'être le premier port de France et le fief d'une marine marchande dont les représentants, à l'exemple des groupes CMA CGM ou Bourbon, ont conquis le monde.

C'est parce que cette place portuaire est aussi renaissante, que les Assises de l'Économie de la Mer, 11^e du genre, ont choisi de se tenir ici. Un événement qui n'a rien d'anodin, puisque pas moins de 1700 personnes se sont inscrites. Un succès, donc, "mais aussi un rendez-vous manqué", assenait pourtant à l'ouverture des échanges Frédéric Moncany de Saint-Aignan, le président du Cluster maritime français. Qui comme l'ensemble des participants, attendait beaucoup de la présence, annoncée et promise, de la ministre de l'Environnement, Ségolène Royal.

"Elle accompagne le Président en Chine et en Corée, sa présence était indispensable", énoncera Alain Vidalies, en charge des Transports, de la Mer et de la Pêche. Avant de revenir sur plusieurs mesures prises le 22 octobre dernier lors d'un comité interministériel à Boulogne et à propos desquelles l'assistance, Marseillais en tête, attendait des précisions. Consultation prochaine des conseils maritimes de façade pour mieux prévenir les conflits d'usage; soutien aux Grands ports maritimes au

vers des infrastructures et d'une amélioration du traitement des marchandises passant en douane; mesures fiscales en faveur des armateurs pour les aider à renouveler et à "verdifier" leurs navires; mesures fiscales également, mais en faveur de la pêche également pour le renouvellement des bateaux; simplification des formalités d'immatriculation des navires au registre international français (le RIF) qui est d'ailleurs géré à Marseille et fait que le nom de la ville est indiqué comme port d'attache sur l'arrière des coques; encouragement du carburant gaz naturel liquéfié au lieu du fioul, polluant: "Notre espace maritime est une force considérable. La mer est une ressource et un investissement, mais elle est fragile et il faut la protéger", dira le ministre.

Que pensent de cela les professionnels Marseillais? "Rien de neuf", répond l'armateur Guy Chambon. Venu comme ses pairs, échanger et entendre le pouls de l'économie de la mer qui bat depuis Marseille. "Et dont le port va mieux", soulignera Marc Reverchon au nom de la Chambre de commerce. Puis d'ajouter: "La mer est un levier d'attractivité, il faut capitaliser sur nos atouts."

Rodolphe Saadé, vice-président de CMA CGM, rappellera pour sa part la recette du succès qui a hissé le groupe au 3^e rang mondial du transport maritime conteneurisé: "Audace, réactivité et innovation". La preuve que Marseille est déjà dans la croissance bleue.

Jean-Luc CROZEL



Marseille, premier port de France, accueille 1700 professionnels du monde maritime.

/PHOTO THIERRY GARRO

GRANDE PLAISANCE

Le yachting provençal pèse près de 730 millions d'euros

Objet cet après-midi d'une table ronde aux Assises économique de la Mer, la grande plaisance constitue un marché de niche dont les entreprises de la région ont su remarquablement tirer profit. Selon une étude récente réalisée par l'association Riviera Yachting Network qui défend les intérêts de 80 sociétés et 8 chantiers navals provençaux, le marché français de la grande plaisance représente actuellement près de 1,5 milliard d'euros, dont plus de 728 millions pour la seule région Paca. Une région qui, avec son pôle de Marseille-La Ciotat-Toulon, se positionne comme l'un des leaders mondiaux de la maintenance, la réparation et la transformation (refit) des plus grands yachts de la planète. Si le secteur reste dominé par les Alpes-Maritimes (554 millions d'€) et le Var (121 M€), le département des Bouches-du-Rhône totalise 44 M€, avec des retombées non négligeables pour la sous-traitance puisque, selon le type d'intervention réalisée sur les bateaux, 40 à 70% de ce chiffre d'affaires lui sont redistribués. Un marché résolument orienté à la hausse, et pour cause: la flotte mondiale a été multipliée par deux en 15 ans pour une taille moyenne de 47 m et cette année, les commandes de yachts de plus de 76 m ont augmenté de 25%. Il faut savoir



L'une des unités de luxe régulièrement reçues en réparation dans les petites formes du Grand port maritime.

/PHOTO DR

d'autre part que 70% des quelque 6 290 yachts de plus de 24 m actuellement recensés dans le monde naviguent d'avril à septembre sur le littoral de Provence, Côte d'Azur et de Corse. Quant au coût de fonctionnement annuel d'un yacht, il représente 8 à 10% de la valeur du navire, soit environ un million d'euros pour une unité de 30 à 40 m et 5,6 millions pour un géant de plus de 80 mètres!

Ph.G.

L'ANNONCE d'Alain VIDALIES secrétaire d'État aux Transports et à la Mer

Les marins-pompiers désignés référence française pour la protection des navires

Alain Vidalies, en charge du secteur des transports au sein du gouvernement, a fait état hier de la nécessité de protéger nos ports et les navires qui les fréquentent, ainsi que notre flotte de commerce. Et d'annoncer "que le Bataillon des marins pompiers de Marseille va être appelé à constituer l'ossature d'une nouvelle structure nationale d'intervention dont la mission sera de protéger les navires". Interrogé pour davantage de précisions, le ministre expliquera lors d'un rapide échange "que le Bataillon a de solides compétences qu'il va être amené à partager avec d'autres et que Marseille sera le port de référence".

Le Bataillon des marins-pompiers de Marseille, fondé il y a 76 ans pour assurer la protection incendie de la ville - parce que les pompiers d'alors n'avaient pu venir à bout d'un sinistre qui s'était déclaré sur la Canebière dans un emblématique magasin portant l'enseigne des Nouvelles Galeries - va donc être appelé à transmettre l'expérience acquise. "Cette mesure a été annoncée lors du comité interministériel de la Mer qui s'est tenu le 22 octobre dernier à Boulogne en présence du Premier ministre, Manuel Valls. C'est là que la volonté d'apporter une réponse nationale à un certain nombre de risques, qui sont apparus dans nos ports et en mer, a été exprimée. Et le Bataillon a



Alain Vidalies, secrétaire d'État aux Transports.

/PHOTO J.-L.C.

été retenu parce que son expérience est unique", commente un porte-parole. Qui précise que le projet de renfort national d'intervention à bord des navires, dont il va effectivement constituer l'ossature, recevra l'appui d'autres composantes et sera doté d'une capacité opérationnelle. J.-L.C.

9 L'ÉCONOMIE

1 **Marseille met la pub en lumière**

La Provence - 26.08.2015

2 **Ces architectes marseillais qui investissent la capitale**

La Provence - 20.10.2015

3 **Wiko, ligne directe Marseille-Shenzhen**

Le Monde - 31.10.2015

4 **Ils créent les emplois de demain**

Le Point - 03.12.2015

5 **CMA CGM prêt à acquérir Neptune Orient Lines**

La Provence - 08.12.2015

6 **Un nouveau data center pour Jaguar Network**

La Provence - 15.12.2015

7 **High Co plus que jamais champion du digital**

La Provence - 17.12.2015

8 **Ultime bataille autour des boues rouges en mer**

Le Monde - 19.12.2015

Marseille met la pub en lumière

Depuis dix ans, les tournages publicitaires se multiplient dans la cité phocéenne. Serait-elle un nouvel eldorado ?

La pelouse du parc Borély écrasée par un géant rugby-mannan ; la route des Goudons serpentée par une voiture dernier cri, et le panorama idyllique du Frioul déroulé derrière Titoff qui déguste un café Henry Blanc pour parodier une pub Nespresso : les images des paysages marseillais font le tour du monde grâce aux films publicitaires diffusés par des grandes marques sur le web et les chaînes télévisées. Alors, pourquoi Marseille attire autant les caméras ?

Si dans le monde de la pub "tout se passe à Paris", comme l'explique la directrice de l'agence marseillaise Marsa-twork, "nous avons un avantage considérable : de la lumière 360 jours par an." L'explication est moins glamour qu'elle ne paraît. "À Marseille, pas besoin d'assurance weatherday", une nécessité dans la capitale pour compenser les coûts de production engagés si le tournage est reporté pour cause de mauvais temps. "Sans oublier que reproduire une lumière naturelle ne donne jamais le même résultat et représente une dépense supplémentaire." Conclusion, les tournages coûteraient en moyenne 30% moins chers que les prix parisiens !

Mais l'ensoleillement n'explique pas tout. "Depuis dix ans et notamment grâce aux succès de Plus Belle La Vie, les annonceurs ont redécouvert le potentiel des paysages marseillais,"

ajoute Laura Artman. La ligne TGV qui relie Marseille à la capitale en trois heures facilite les échanges entre les chefs de projets, restés majoritairement parisiens, et les équipes de productions exécutives qui font vivre le marché local de la pub. Pour Florian Fusy Ficarol, directeur de création de l'agence La Major, "la diversité des décors dans Marseille et ses alentours, des rues escarpées à l'italienne aux boulevards haussmanniens, en passant par le J4 qui renvoie à l'image de quartier d'affaires, est un atout artistique recherché par les publicitaires. Pour la Coupe du Monde de rugby, on a réussi à évoquer l'Afrique du Sud rien qu'en tournant à Borély !"

Si les commanditaires parisiens n'ont plus en tête l'image du sudiste amateur (la qualité des productions locales parle d'elle-même), pour Rodolphe de l'agence HVH Films, "réaliser un bon tournage, c'est la normalité. Donc pour les clients, le dépaysement, la chaleur des Marseillais, c'est notre atout séduction."

Le potentiel de la ville en matière de tournage reste cependant à développer. Au point de se demander "si la ville réussira à accompagner aussi bien qu'aujourd'hui, les tournages le jour où ceux-ci exploseront." Cultivé, ce potentiel laisse entrevoir de beaux jours pour le marché de la pub. Et pour Marseille.

Manon GRARD-MANOUKIAN



Le parc Borély, "Titans", bande annonce de TF1 pour la Coupe du Monde de Rugby 2015, réalisée par l'agence de La Major, Marseille.



La terrasse du Petit Nice dans une parodie de la pub Nespresso avec Titoff et Florent Manaudou pour la marque marseillaise de café Henry Blanc, signée par l'agence de communication Pimiento, Marseille.



Des enfants au volant dans les rues de Marseille, publicité Daclia signée par l'agence Marcel, Paris.



Au Cercle des Nageurs "Les beaux bébés", publicité Andros en corrélation avec les championnats du monde de natation de Kazan, réalisée par Dufresne Corrigan Scarlett, Paris.

QUATRE QUESTIONS à Éric GUILLOUX, CEO de l'agence Blue egg.

"On a le même professionnalisme que les Parisiens"



■ Quelle(s) image(s) Marseille incarne(nt)-t-elle dans les films publicitaires ?

La ville en elle-même est très peu directement associée à une marque, contrairement à la Provence, ses oliviers, sa lavande, plus souvent évoqués. En communication, l'image de la personne du Sud a été majoritairement utilisée par les grands lessiviers, de très gros investisseurs. Elle se fondait sur une croyance populaire : le linge est blanc grâce à l'exposition au soleil. Mais 30 ans à associer les gens du Sud à cette idée simpliste, qui se comprend d'un point de vue stratégique, sous-entend que ces derniers sont des crétiens. Personne n'est coupable, mais tout le monde est responsable...

■ L'année 2013, Marseille Provence capitale de la Culture Européenne, a-t-elle changé cette image ? A-t-elle sa part de responsabilité dans la multiplication des tournages ?

Elle a associé la marque Marseille au domaine de la culture, là où personne ne l'attendait. Ce qui change le regard : la Provence est apparue comme un lieu où il y a des artistes, des réalisations, et donc potentiellement des infrastructures créatives. Et les ingénieurs et réalisateurs qui se sont déplacés ont fait parler de la ville dans ce sens, grâce au bouche-à-oreille parisien.

■ Dans quelle mesure la ville peut-elle aujourd'hui rayonner grâce à un spot publicitaire ?

Il faut arrêter d'associer les succès du fait qu'on est dans le sud (une injonction contre-productive), et valoriser les succès en eux-mêmes. Ce qu' HVH a réussi à éviter dans son dernier clip publicitaire Andros [réalisé

pour les mondiaux de natation] : le triomphe des trois champions du Cercle des Nageurs de Marseille parle de lui-même. Petit à petit, les gens se rendront compte que ces réussites sont marseillaises, et du coup le rayonnement de la ville se fera naturellement.

■ Selon vous, quel positionnement doit adopter une agence de pub marseillaise pour inciter les annonceurs à tourner dans la ville ?

Ce que j'essaie de dire aux annonceurs nationaux, c'est surtout qu'on a le même professionnalisme que les parisiens avec moins de snobisme. La proximité des gens du Sud n'enlève pas l'exigence de qualité. Et, deuxième chose, l'optimisme marseillais est un atout majeur pour construire une image positive. Or, pour moi, il est clair que la publicité n'est pas autre chose qu'une vision optimiste du monde.

Propos recueillis par M.G.M

Une Mission Cinéma pour outil

Aujourd'hui, Marseille est la deuxième ville en France à accueillir le plus grand nombre de tournages, principalement des longs-métrages et des séries. Équipé d'un pôle média, de techniciens compétents, et bientôt d'un studio de motion capture à la Friche, ce nouvel écosystème cinématographique profite directement au marché local de la publicité – même si développer ce dernier n'était pas l'objectif premier de la Mission Cinéma créée par la ville.

Depuis 2009, la municipalité a renforcé ses efforts pour faciliter la venue d'équipes de production et le tournage dans les différents sites de Marseille. Le service dédié à la Mission cinéma accompagne administrativement les équipes de repérage, une aide précieuse sur des sites aussi variés que peut en offrir la cité phocéenne. La charte Film Friendly garantit quant à elle l'accueil d'hôteliers prêts à s'adapter aux horaires et exigences farfelues des équipes de tournages. Contrairement à d'autres villes ensoleillées, comme Nice, obtenir une autorisation pour tourner dans Marseille est une prestation gratuite. La ville s'engage même à rembourser certains déplacements nécessaires aux équipes à cheval entre les lieux de tournage et leurs bureaux parisiens. Des avantages mis en place à l'initiative de la ville, qui font la différence.

M.G.M

Ces architectes marseillais qui investissent la capitale

En rachetant un cabinet parisien, le groupe Map se renforce sur l'urbanisme

Des Marseillais qui gagnent dans la capitale? Si, si, c'est possible. L'agence d'architecture Map vient de le démontrer de façon flagrante en misant sa nouvelle stratégie de développement sur le rachat du cabinet d'urbanisme Bécart et Palay, considéré comme une référence dans son domaine à Paris comme dans toute la France. Une acquisition qui donne naissance au groupe Map, qui permet désormais d'associer les compétences d'architectes, d'urbanistes, d'ingénieurs, de paysagistes ou directeurs de travaux. *"Toutes nos activités sont désormais étroitement liées, se félicite Renaud Tarrazi, qui anime l'équipe marseillaise, au côté de Camille Richard-Lenoble. Laurent Bécart est un urbaniste renommé pour ses actions tournées vers les cités. Il fait partie des grands urbanistes français et a un regard très pertinent sur la ville. On est très fiers d'avoir pu l'intégrer dans nos équipes. Notre idée est d'avoir une logique de proximité avec nos clients."*

Le groupe Map disposera maintenant de deux agences. Map, à Marseille pour les opérations sur toute la façade sud et Bécartmap pour les projets en Île-de-France et Nord.

Map est déjà très implanté dans la région avec des réalisations d'envergure comme le village des-marques, à Miramas et



Les équipes marseillaise et parisienne se sont retrouvées en fin de semaine dernière dans la capitale afin d'inaugurer leurs nouveaux locaux, dans le quartier des Buttes-Chaumont.

/ PHOTO DR

concourt en ce moment pour obtenir la conception du "Plan campus Luminy", un vaste programme de réhabilitation de la faculté des sciences, de l'ordre de plusieurs dizaines de millions d'euros.

Le groupe mène aussi le projet de nouveau cinéma, sur la Canebière, porté par la société

Artplex, qui sera construit à la place de l'actuelle mairie des 1^{er} et 7^{es} arrondissements.

L'arrivée de Laurent Bécart permet aussi d'envisager des projets d'urbanisme plus ambitieux. *"Il a beaucoup travaillé sur des terrains déjà occupés dans les années 60 par les cités, insiste Renaud Tarrazi. Il y a né-*

cessité à venir y travailler de nouveau, pour favoriser le désenclavement."

Désormais présente à Paris, Map ne s'interdit pas de se projeter dans l'avenir vers la région lyonnaise, tout aussi dynamique en matière de requalification urbaine.

Romain LUONGO



Wiko, ligne directe Marseille-Shenzhen

Le train file à toute allure vers Paris. A l'extérieur, le soleil généreux du Sud laisse place à une grisaille bien parisienne. A l'intérieur, Tiphaine et Noémie (les prénoms ont été changés) n'en ont cure, il pourrait bien neiger sur la Sainte-Victoire que ça ne les détournerait pas de leur conversation. Ce qui les intéresse, c'est surtout l'absence « scandaleuse » de réseau dans la rame. Casque autour du cou, les adolescentes pianotent sur leurs smartphones, dont elles vantent les mérites respectifs. Si Noémie a eu droit à un Samsung, les parents de Tiphaine ont fait un autre choix : « Le mien est un Wiko, clame l'adolescente. Ce n'est pas un iPhone, mais il est super. Il est tellement fin que parfois, quand je le sors dans le bus, on me demande ce que c'est. »

La famille de Tiphaine n'est pas la seule à avoir pris cette option. En 2015, 2,5 millions de Français et 7,5 millions d'Européens ont acheté un Wiko. C'est bien simple : arrivée sur le marché en 2011, cette petite marque française qui fabrique ses smartphones en Chine fait un carton sur « l'open market », ce marché dit libre où les téléphones se vendent sans la subvention des opérateurs.

Commercialisés dans les enseignes de la grande distribution (Carrefour, Auchan, Darty, Fnac...) et sur les sites de e-commerce (RueDuCommerce, Cdiscount...), les terminaux de la marque se sont accaparés, selon le cabinet GfK, pas moins de 15% de part de marché sur ce segment en 2015. Se classant ainsi deuxième des ventes libres, juste derrière Samsung (36%), mais devant Apple (11%) et le chinois Huawei.

Ce succès, Michel Assadourian, jovial Marseillais directeur général de l'entreprise, l'explique assis devant une copieuse assiette de

La marque de smartphones installée dans les Bouches-du-Rhône capitalise sur son image française, tout en confiant la conception et la fabrication de ses téléphones à son actionnaire chinois, Tinno

supions, quasiment les pieds dans l'eau dans un restaurant du 7^e arrondissement de la Cité phocéenne : « Nous avons eu la bonne idée au bon moment. Nous avons proposé des smartphones de bonne qualité à des prix défiant toute concurrence au moment où Free arrivait sur le marché et remettait en question le modèle de la subvention. »

« BIEN DE CHEZ NOUS »

Retour en arrière : en janvier 2012, le quatrième opérateur lance des forfaits à prix imbattables, sans téléphone associé. Charge à l'abonné de se procurer son propre terminal. « Les consommateurs ont commencé à se rendre compte du prix réel d'un smartphone et à regarder à la dépense », explique M. Assadourian.

Les prix des terminaux de Wiko s'évaluent de 65 à 350 euros et ceux-ci figurent en outre régulièrement dans le top 10 des meilleurs smartphones à moins de 200 euros. « Ils ont plutôt de bonnes caractéristiques et sont simples d'utilisation et d'accès. Du coup, ils ont

réussi à se faire une réputation et à sortir un peu du lot », explique un responsable des achats dans une grande enseigne de distribution.

Autre argument décisif pour les consommateurs : implantée dans la capitale des Bouches-du-Rhône, la marque de smartphones se dit française. De quoi convaincre les amoureux de la région. « J'ai d'abord entendu parler d'eux par le bouche-à-oreille, et j'ai appris qu'ils étaient marseillais. Mon cœur est à Marseille, j'y suis né, j'y ai grandi. Mon équipe de football préférée, c'est l'OM, il était logique que je choisisse un téléphone bien de chez nous », sourit Eric Roubineau, courtier en assurances à Tarascon. Bien décidée à en jouer, la marque a récemment lancé « CocoWiko », une campagne de publicité axée sur ce thème. Pour se faire remarquer, elle a même envoyé des coqs vivants à certaines rédactions de radio et de télévision.

Français, Wiko ? L'affaire n'est en réalité pas si simple. De fait, l'entreprise est immatriculée dans l'Hexagone. Son fondateur et PDG, Laurent Dahan, ancien négociant en téléphones mobiles, est lui aussi français. Mais les capitaux qui ont servi à la création de la marque ne le sont pas. Wiko est une filiale de Mega Alliance, une entreprise sise à Hongkong, elle-même propriété de Tinno, un fabricant de smartphones basé à Shenzhen. Certaines grandes enseignes se gardent d'ailleurs d'estampiller les produits Wiko « marque française ». « Nous sommes prudents avec ce type de communication », explique-t-on chez un grand distributeur.

Lorsqu'on évoque le sujet, M. Assadourian voit rouge. « Nos locaux sont ici ! Nous employons 180 personnes en France et nous y payons nos impôts ! Comment peut-on dire que nous ne sommes pas français ? Nous

avons aidé à redynamiser le quartier où nous sommes installés et participons à la vie de la ville ! », insiste le responsable, qui revendique un esprit d'entreprise très fort, avec très peu de turnover.

Pour lui, le procès fait à Wiko est injuste. Après tout, « il y a bien des Chinois ou des Qataris qui sont au capital de grands groupes français comme PSA aujourd'hui », rappelle-t-il. M. Assadourian veut remettre les choses au clair : certes, les capitaux et les moyens de production sont asiatiques, mais les idées, le marketing, la commercialisation ou encore la distribution et le service après-vente sont français.

Il en veut pour preuve les équipes qui sont employées à ces tâches dans les locaux du 1, rue du Capitaine-Dessemond à Marseille. Là, la marque loue un immeuble sur plusieurs étages qu'elle est en train de rénover.

À L'ASSAUT DES OPÉRATEURS

Certes, reconnaît-il, au départ, l'entreprise achetait ses téléphones sur catalogue : « Nous n'en commandions pas assez, donc nous ne pouvions pas imposer nos choix. » Mais les volumes ont fini par croître et, avec eux le poids de Wiko, lui permettant de choisir les caractéristiques des appareils. « Aujourd'hui, nous avons notre propre ligne d'assemblage et du personnel dans l'usine, nos équipes passent plusieurs jours par mois en Chine pour expliquer notre cahier des charges », rapporte Guillaume Treves, directeur de la formation des vendeurs aux produits de la marque.

Si les smartphones ne sont pas totalement conçus en France, les équipes du marketing et de la recherche et développement hexagonales établissent tout de même un « plan de route ». « On leur dit ce qu'on veut : telle qualité d'appareil photo, telle épaisseur, telle résolution d'écran, et eux nous proposent des solutions pour fabriquer les modèles qui correspondent », explique M. Treves. C'est ainsi que les terminaux de Wiko se différencient des autres produits Tinno avec des détails qui leur sont propres. « Nous avons introduit de la couleur très vite, là où, au départ, il n'y avait le choix qu'entre le blanc, le noir ou le gris », explique ainsi M. Assadourian.

Aujourd'hui, Wiko veut partir à l'assaut des opérateurs, comme le confirme son patron : « Nous discutons avec tous, être présent chez eux va renforcer notre légitimité et nous aider à poursuivre notre conquête de l'international. »

D'ici à fin 2015, la marque devrait être présente dans quarante pays dont la Suède, la Roumanie et le Vietnam. Elle envisage par ailleurs de se lancer au Liban et même en Indonésie. De nouvelles terres de soleil, à l'image de Marseille. ■

LA PETITE MARQUE
CRÉÉE EN 2011 FAIT
UN CARTON SUR
L'« OPEN MARKET »,
CE MARCHÉ DIT LIBRE
OÙ LES TÉLÉPHONES
SE VENDENT SANS
OPÉRATEUR

Ils créent les emplois de demain

French tech. Pour contrer le chômage, la ville mise sur le numérique avec des atouts incontestables.

PAR THIERRY NOIR

C'est une réalité méconnue à Marseille, mais, avec un chiffre d'affaires global de 8 milliards d'euros, le secteur du numérique est des plus porteurs. La ville doit cette performance à son histoire et à sa géographie. Ainsi, huit câbles sous-marins, par où transitent les données Internet de toutes les entreprises du monde entier, arrivent ici. « Et un neuvième est attendu, annonce Didier Parakian, l'adjoint chargé de l'économie. Le projet est porté par une société de télécoms du sultanat d'Oman. »

Une fois n'est pas coutume, en 2014, Marseille et Aix ont décroché conjointement le label French tech. Depuis, la filière s'est structurée grâce à MedInSoft, un réseau de créateurs de logiciels. « Nous avons un budget de 400 000 euros pour donner de la visibilité à nos entreprises en France et à l'étranger. Nous avons identifié 12 actions prioritaires et neuf accélérateurs de start-up », précise son président, André Jeannerot. Bien sûr, l'économie numérique n'effacera pas à elle seule le chômage de masse (qui atteint 12,8% à Marseille-Aubagne), mais elle peut y contribuer. Illustration avec quatre poids lourds du secteur.

JAGUAR NETWORK rugit dans les quartiers nord

Il a étudié à Saint-Jérôme et installé sa première entreprise dans les quartiers nord. Kevin Polizzi est un



Kevin Polizzi, président de Jaguar Network.

militant de sa ville: « Il faut accompagner la révolution numérique, car il y a un très fort potentiel de création d'emplois », affirme le fondateur de Jaguar Network. Créée en 2001, cette société affiche déjà un chiffre d'affaires annuel de 30 millions d'euros et une croissance de 30% chaque année. Kevin Polizzi déclare une centaine de salariés, sans compter les sous-traitants. Son cœur de métier, ce sont les data centers. Dans un immeuble hypersécurisé de la ZAC de Saumaty sont stockées toutes les données commerciales des entreprises dont il héberge les serveurs. Impossible, toutefois, de connaître le nom de ses clients: « J'ai accompagné la croissance des plus grandes sociétés d'e-commerce », se contente de dire Kevin Polizzi. Toujours dans les quartiers nord, il vient d'investir 18 millions d'euros pour construire à Séon un immeuble qui accueillera à la fois son service de recherche et développement et des start-up qu'il hébergera contre un loyer modeste: « L'idée, c'est de croiser les compétences de mes salariés avec celles des jeunes qui veulent se lancer. » Combien d'emplois compte-t-il créer? « J'ai prévu 280 places de parking. Il y aura bien 350 personnes sur le site », promet-il.

Le numérique à Marseille, c'est:

7 500 entreprises, 43 000 emplois.

P.FACTORY révèle les talents

« Sur dix start-up, six meurent dans les trois ans, trois végètent et une seule se révèle être une pépite. » Partant de ce constat, Patrick Siri (photo ci-dessous) a créé P.Factor. A 65 ans, l'homme est un vieux routier de l'économie marseillaise. « Pour réussir, il ne faut pas seulement avoir une bonne idée, plaide l'ex-président de Provence Business Angels. Il faut aussi savoir vendre et manager ses équipes. » En partenariat avec Kedge Business School, P.Factor apporte



donc ses compétences aux nouveaux entrepreneurs ainsi que tout un réseau d'acheteurs et de vendeurs à travers le monde. « Cela ne coûte rien aux chefs d'entreprise », assure Patrick Siri. Mais, en contrepartie de cet accompagnement, l'accélérateur de talents prend 3% du capital de la start-up. Et ne s'interdit pas d'entrer au tour de table lors de la levée de fonds. Pour Patrick Siri et ses associés, c'est un investissement de 1,2 million d'euros. Créée il y a à peine un an, l'entreprise incube déjà 36 start-up et espère en parrainer une centaine dans quelques mois.

TALENTIA SOFTWARE reste aux mains des Marseillais

Quatre-vingts millions d'euros de chiffre d'affaires en 2017, contre 60 millions en 2014, tel est l'objec-



tif d'André Jeannerot (photo), l'un des cadres dirigeants de Talentia (par ailleurs président de l'association MedInSoft). La croissance de cet éditeur de logiciels pour l'entreprise, créé il y a trente ans, doit faire rêver nombre de boursicoteurs. Mais le capital de l'entreprise n'est pas coté en Bourse: il est détenu par 40 des 65 salariés marseillais, qui ont racheté leur entreprise en LBO. Une source de motivation qui explique peut-être la réactivité de la société. Talentia a su ainsi s'adapter à l'apparition du cloud, proposer des solutions en amont du travail des commissaires aux

comptes et des formations en e-learning. Présente dans six pays européens, elle compte aujourd'hui 450 salariés.

STARDUST traque les bugs

Tendance de fond ou phénomène de mode, toute entreprise se doit aujourd'hui d'avoir son appli. « Mais il faut que celle-ci fonctionne parfaitement sur tous les supports de toutes les marques: smartphones, tablettes, ordinateurs, montres connectées », explique François-Joseph Viallon (photo ci-contre), président de StarDust. L'entreprise, qu'il a fondée en 2011 avec Delphine Guyot-Giler et Guillaume Gimbert, s'attache justement à traquer le moindre bug, quel que soit le terminal. « Nous utilisons environ 2 000 terminaux différents et, en ce moment, nous en achetons un par jour », précise François-Joseph Viallon. Ses clients? La Française des jeux, le PMU, BNP, Novartis ou de grandes marques de luxe. La



réussite de StarDust est phénoménale, passant de 1,2 million d'euros de chiffre d'affaires et 17 salariés à 2 millions d'euros et 50 employés en 2015. Et ce n'est pas fini. StarDust, qui vend déjà en Suisse et au Royaume-Uni, vient d'ouvrir une agence à Montréal ■

Pépites à suivre

Dans l'écosystème numérique de Marseille, qui inclut forcément Aix, de nombreuses start-up commencent à faire parler d'elles. C'est le cas du site **Voisins vigilants**, qui ne se contente pas de demander de prévenir les cambriolages puisqu'il a aussi mis en place tout un réseau social de convivialité et d'entraide. **Ween** s'attaque, quant à elle, aux économies d'énergie. Grâce à son thermostat intelligent, qui permet de régler la température de la maison en fonction de votre présence physique dans les lieux, cette start-up aixoise a été primée aux prestigieux CES Innovation Awards de Las Vegas. Ces deux sociétés viennent de lever chacune 1 million d'euros auprès d'investisseurs privés. Autres start-up prometteuses: le site **Avis vérifiés**, qui, comme son nom l'indique, permet d'authentifier les commentaires de satisfaction (ou de critique) laissés par les internautes sur les sites marchands, les hôtels ou les



restaurants... A suivre aussi: **Coppernic**, qui propose des terminaux pour faciliter la traçabilité des matériaux industriels et des déchets; **Inventy**, un concepteur de progiciels; **Myxyty**, qui permet de gérer la maison (éclairage, alarme, volets, chauffage...) à partir d'une tablette ou d'un smartphone.

Ou encore **Traxens**, qui a trouvé un système pour localiser en temps réel les conteneurs. L'innovation a d'emblée séduit le géant marseillais CMA-CGM, troisième armateur mondial, qui en transporte 12 millions dans le monde chaque année et qui est donc bien évidemment entré au capital de la start-up. La compagnie pourrait aussi s'intéresser à **AlertGasoil**. Fondée en 2009, cette entreprise, qui a développé un logiciel embarqué pour éviter la surconsommation (ou le vol) de carburant dans les navires, les camions et les cars, vient de signer un contrat avec le géant américain de la climatisation et de la réfrigération Carrier Corporation pour la création d'une licence d'exploitation mondiale ■

CMA CGM prêt à acquérir Neptune Orient Lines

L'armateur marseillais officialise le projet de rachat du numéro 13 mondial

Qui ne va pas de l'avant recule. Et c'est sans doute parce que le groupe familial marseillais CMA CGM, que préside Jacques Saadé, n'entend pas céder du terrain par rapport à ses concurrents directs que sont les groupes Maersk (numéro un mondial du transport conteneurisé de marchandises) et Mediterranean Shipping Company (MSC, N.2 mondial), que le N.3 du secteur a choisi de passer à l'offensive. Avec dans le collimateur, le groupe singapourien Neptune Orient lines (NOL). Le plus important armateur d'Asie du Sud-Est, classé au 13^e rang mondial avec une flotte de 94 navires, dont une cinquantaine en propriété. L'ensemble offre une capacité de transport de plus de 618 000 conteneurs qui adjointe à celle de CMA CGM, permettra au groupe fondé par Jacques Saadé à partir de 1978 et pour qui 2015 aura été une année faste, de conforter son rang de N.3 mondial. Loin devant la compa-



11,5 %
part du marché
mondial de CMA CGM

gnie Evergreen.

Appuyée sur une flotte de 583 navires, la part de marché de CMA CGM atteindra la barre de 11,5%. Contre 8,8% à ce jour et 2,7% pour NOL. À titre de comparaison, le Danois Maersk détient une part de marché de 14,7%, tandis que celle de l'italo-suisse MSC atteint 13,4%. Enfin, en termes de chiffre d'affaires, celui de CMA CGM sera porté alentours de 22 milliards de dollars (environ 20 milliards d'euros), contre 16,7 milliards de dollars en 2014 (environ 13,4 milliards d'euros).

L'offre publique d'achat que CMA CGM a officialisé hier sur la totalité des titres de NOL, après que le conseil

d'administration de Neptune Orient lines et ses partenaires ont donné leur feu vert, devrait coûter plus de 3 milliards de dollars (environ 2,8 milliards d'euros) au groupe marseillais qui depuis 2013, a pris soin de restaurer et de renforcer sa santé financière.

Mais surtout, ce projet d'acquisition représente une très belle opportunité pour l'entreprise, NOL étant d'une

part affaibli par des pertes récurrentes et d'autre part, s'avérant très complémentaire de CMA CGM qui va se renforcer sur la desserte des États-Unis, du Japon et de l'intra-Asie. C'est pour cela que le groupe va implanter un siège régional à Singapour, confortant cette place dans son rang de leader maritime mondial.

Jean-Luc CROZEL

jlcrozel@laprovence-presse.fr

Rodolphe Saadé (à droite), vice-président du groupe CMA CGM, avec Ng Yat Chung, chief executive officer du groupe singapourien Neptune Orient lines (NOL). L'acquisition, qui reste à finaliser, a été qualifiée de "stratégique" par les deux hommes. Elle confirme aussi la volonté de CMA CGM de rester dans le trio de tête des armateurs mondiaux. / PHOTOS J.-L.C. ET DR

Taille critique

"À l'heure où le transport maritime affronte de forts vents contraires, la taille est plus cruciale que jamais pour bénéficier de synergies et capter les opportunités de croissance partout où elles se présentent", a souligné hier Rodolphe Saadé.

Un nouveau data center pour Jaguar Network

Attendu pour fin 2017, il sera lui aussi construit dans les quartiers Nord

L'entreprise marseillaise, Jaguar Network, un hébergeur de données informatiques doublé d'un opérateur, sort ses griffes. Avec cette double ambition de renforcer sa présence dans la cité phocéenne, ainsi que son réseau opérationnel sur le territoire et au-delà. En témoigne ce contrat d'une durée de 25 ans signé en juillet dernier avec l'opérateur Égypte Telecom.

Pour ce qui concerne le premier point, l'entreprise fondée par Kevin Polizzi une fois ses études d'ingénieur achevées, ambitionne de se doter d'un nouveau data center, non loin du premier de 10 000 m² installé dans les quartiers Nord. Un investissement d'environ 30 millions d'euros qui pourrait être fonctionnel fin 2017, au plus tard au début de 2018.



Kevin Polizzi, fondateur et président de la société marseillaise Jaguar Network.

/ PHOTO VALÉRIE VREL

Croissance

"Nous sommes en phase de croissance et ce projet répond aux besoins de nos clients entreprises. Il faut comprendre que Marseille est un carrefour stratégique d'où partent des câbles sous marins vers l'Asie, l'Afrique et le Moyen Orient. C'est par eux que s'opèrent les échanges de données avec le monde et ce qui explique notre croissance. Notre rôle à nous est d'héberger les outils informatiques qui assurent les échanges et la conservation de ces données. Nous le faisons grâce aux data centers qui sont des centres hautement sécurisés, auto-

mes et discrets." Un investissement qui devrait être complété d'un second, lequel prendra cette fois la forme d'un bâtiment destiné à héberger de jeunes entreprises innovantes. "Nous sommes à une période où nous ressentons le besoin de partager nos savoirs", résume Kevin Polizzi qui contribuera ainsi à étoffer l'écosystème numérique auquel son entreprise, actrice de la labellisation "French tech", participe déjà. "Ce que nous voulons avec l'UPE 13, c'est aider à la transition numérique, notamment pour ce qui concerne les entrepri-

ses traditionnelles."

Pour le second point, le rachat de la société Allonis en Ile-de-France il y a deux mois, a marqué un coup d'accélérateur qui pourrait être suivi d'autres dès l'année prochaine. "Le cloud est devenu une dimension stratégique et il est nécessaire, pour nous affirmer, d'acquérir une taille critique", poursuit Kevin Polizzi. Pour qui 2016 sera sans doute aussi une année charnière. "Notre croissance rapide oblige à structurer la société et à recruter de nouvelles compétences. Il nous faut monter des équipes qui

CARTE DE VISITE

Jaguar Network a été fondée en 2001 à Marseille car la ville est une plateforme d'où partent plusieurs câbles sous-marin sur l'Asie, l'Afrique et les États-Unis.

Son réseau s'appuie sur une présence dans 30 data centers en France et en Europe. Son métier consiste à héberger des serveurs et à protéger leurs données. Jaguar est aussi un opérateur télécom.

L'effectif est de 95 salariés, avec un fort potentiel de techniciens et d'ingénieurs.

Le chiffre d'affaires atteindra 30 M€ cette année.

seront flexibles et agiles, poursuit Kevin Polizzi. Dans notre métier, nous sommes en effet le seul acteur à avoir choisi de nous développer depuis la région. Et encore une fois, nous devons affronter des concurrents dont la taille est bien supérieure à la nôtre. Jaguar Network doit donc aussi faire face à un challenge interne." Un challenge qui conduit l'entreprise à être attractive dans une filière où les tensions de recrutement sont plus que jamais une réalité.

Jean-Luc CROZEL

jlcrozel@laprovence-presse.fr

High Co plus que jamais champion du digital

Fondée par Frédéric Chevalier il y a 25 ans, l'entreprise est en croissance

Fondée par un Marseillais, mais implantée à Aix. Pas de doute, Frédéric Chevalier présentait avant l'heure cette Métropole en faveur de laquelle, 25 ans plus tard, il milite toujours. Pour ce qui concerne High Co, entreprise pionnière dont il a forgé les premiers pas dans ce qu'il nommait à l'époque "l'univers du marketing électronique", il en a depuis plusieurs années cédé les rennes à Richard Caillat (actuel président du conseil de surveillance) et Didier Chabassieu (à la tête du directoire). Lesquels, poursuivant sur la lancée et sans attendre la "French tech", ont fait du groupe un champion du digital. Un pari bâti sur l'innovation au service de la grande distribution et des mar-



Richard Caillat (à gauche), président du conseil de surveillance de High Co, et Didier Chabassieu, président du directoire. Le tandem oriente l'entreprise vers de nouveaux horizons.

/PHOTO J.-L.C.

"Notre objectif est de réaliser 50% de nos activités dans le digital en 2017."

ques. Son ambition et son savoir-faire: les aider à connaître au mieux leurs clients afin de toujours les séduire. Et les fidéliser. Pour cela, c'est Didier Chabassieu qui le dit: "Depuis 25 ans notre métier consiste à influencer le comportement de l'acheteur." Comment? "En lui offrant la bonne affaire au bon moment, au bon endroit et sur le bon canal."

À ses débuts, le monde de High Co était fait de prospectus et de coupons. Aujourd'hui les coupons demeurent, mais le papier s'étioule année après année et l'avenir se dessine avec tout un écosystème fait de solutions marketing intelligentes et dématérialisées. Au cœur de cette révolution, les écrans, le sans

contact et surtout les smartphones, "le canal roi". Ils permettent de recevoir en temps réel des offres ciblées. "C'est une révolution qui va vite. Ces dernières années, nous les avons passées à adapter High Co. Ce n'a pas été facile car le chemin a été parcouru par temps de crise, alors même que nos clients réduisaient leurs budgets. Mais nous n'en avons perdu aucun. Et aujourd'hui nous récoltons les fruits de nos efforts", commente Richard Caillat.

Le High Co new look dont la marge opérationnelle s'envole, est à présent organisé autour de trois métiers: "le drive to store" dont la vocation est de développer l'audience et les ventes sur un drive "en mettant en

avant les produits"; "le in-store" qui permet de retrouver sur un drive les mêmes promotions que sur un point de vente physique, cela grâce à au ciblage et à la personnalisation; les "solutions data promo" qui sont l'avenir de High Co. Celui qui passe par la maîtrise des réseaux sociaux et doit permettre à une marque de savoir ce que veulent et ce qu'achètent ses clients.

Un eldorado que le groupe entend cultiver essentiellement en France et en Belgique, avant de se développer sur d'autres marchés dans d'autres pays européens. Sans doute en procédant par acquisition.

Jean-Luc CROZEL

jlcrozel@laprovence-presse.fr

CARTE DE VISITE

Le groupe a été fondé en 1990 par Frédéric Chevalier.

Fin 2015, il devrait réaliser une marge brute de 74 millions d'euros.

L'effectif de l'entreprise est actuellement de 800 salariés; dont 450 en France.

La majorité sur le siège social d'Aix.

High Co intervient dans quinze pays.

L'innovation est au cœur de sa stratégie de développement.

Ultime bataille autour des boues rouges en mer

Ségolène Royal fait pression pour que l'industriel Alteo n'obtienne pas une nouvelle autorisation de polluer

C'est un dernier round musclé qui se joue dans l'affaire des boues rouges rejetées en mer depuis des décennies au large de Cassis, dans les Bouches-du-Rhône. Car le ministre de l'écologie n'a manifestement pas l'intention de jeter l'éponge, ni de laisser la Méditerranée accueillir dans le pire des cas – trente ans de pollution supplémentaire en provenance de l'usine d'aluminés de Gardanne. Ségolène Royal abat donc les cartes qu'elle a dans son jeu : toutes les études qu'elle a demandées à ce sujet depuis 2014, y compris les plus récentes analyses de l'Agence nationale de sécurité sanitaire, de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) qui devaient lui parvenir vendredi 18 décembre, in extremis.

Tout doit être mis sur la table avant que le Conseil supérieur de prévention des risques technologiques (CSPRT) ne statue, le 22 décembre, sur la demande de reconduction d'une autorisation accordée au groupe Pechiney en 1966, concernant son usine de Gardanne. Ce site produit de l'alumine de spécialité à partir de la bauxite destinée à la céramique industrielle et aux verres spéciaux. Ce feu vert lui a permis de se débarrasser de ses résidus de bauxite dans le canyon sous-marin de Cassidaigne, à 7,7 kilomètres de la côte, en plein cœur du parc national des Calanques. Depuis lors, au moins 20 millions de tonnes de ces boues rouges se sont accumulées en couches de plusieurs kilomètres d'épaisseur sur 2 400 km² au fond de la Méditerranée.

L'accord a été reconduit en 1996, mais il stipulait cette fois que l'industriel avait jusqu'au 31 décembre 2015 pour trouver une solution et cesser d'expédier ses déchets en mer. Pour y parvenir, l'actuel propriétaire, Alteo, s'est doté de trois filtres-presses depuis 2007, moyennant 27 millions d'euros, pour moitié subventionnés par l'Agence de l'eau. Les boues rouges déshydratées sont désormais stockées à terre, en plein air, près de Gardanne, mais Alteo espère bien pouvoir utiliser le même émissaire pour déverser ses effluents liquides qui restent chargés en métaux divers.

Il demande donc deux nouvelles autorisations. L'une lui permettra d'occuper le domaine public maritime jusqu'au 31 décembre 2045 avec sa vieille canalisation ; l'autre est une dérogation indispensable pour avoir le droit de déverser

dans l'environnement marin des « eaux de procédure » contenant des taux d'arsenic, d'aluminium, de fer et de trois autres contaminants qui dépassent très largement les normes légales.

C'est trop au goût de la ministre qui ne voit dans ce dispositif qu'un « transfert de pollutions » entre terre et mer. Elle continue de juger le problème « difficile et désolant ». Au printemps, elle avait demandé que l'enquête publique soit retardée de quelques mois, le temps de compléter un dossier scientifique bien mince. Outre la saisine de l'Anses, elle avait commandé des études au Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM) et à l'Institut français pour l'exploitation de la mer (Ifremer), qui s'inquiétait d'ailleurs des composants de résidus de bauxite accumulés dans les sédiments et de l'effet du cocktail d'arsenic, de mercure, chrome, dioxines, furanes et PCB dans la chaîne alimentaire.

Les remarques des experts, l'intense mobilisation pendant l'enquête publique riche de plus de 2300 contributions, le refus de plusieurs municipalités – dont celle de Cassis où débouche l'émissaire –, l'opposition de la ministre de l'écologie répétée dans les médias : rien de tout cela n'a dissuadé les trois commissaires chargés de cette enquête publique qui concerne vingt-sept communes. Ils ont rendu le 22 octobre un avis favorable unanime aux demandes d'Alteo. Certes, écrivent-ils, il faudra à l'avenir « prendre en compte toute amélioration susceptible de rendre le projet plus respectueux de l'environnement et plus socialement acceptable ». Mais, « à l'heure où l'opinion française redoute les délocalisations », il est impératif de « sauvegarder plusieurs centaines d'emplois ».

Leur conclusion reflète bien les points de vue des forces politiques et économiques des Bouches-du-Rhône, en particulier celle du maire communiste de Gardanne. D'ailleurs, en 2014, la majorité des administrateurs du parc national des Calanques

avaient aussi accordé leur feu vert au rejet des effluents en mer, en l'assortissant de conditions toutefois.

Le site de Gardanne est le plus grand centre mondial de production intégré d'aluminés, selon Alteo, qui n'a pas souhaité répondre au Monde. L'usine emploie 400 salariés et 250 personnes sous-traitantes. Il est peu probable qu'on oblige l'industriel à fermer le robinet à résidus de bauxite, ce qui reviendrait à cesser son activité. Mais quelles conditions lui imposer ?

« Pas un petit problème local »

Alteo se targue d'avoir « amélioré de 99,95 % la qualité des rejets ». A l'en croire, impossible de faire mieux. Selon les données du ministère de l'écologie qui vont être révélées au CSPRT, il reste de la marge : même avec le nouveau procédé, il part encore en mer chaque jour 6 tonnes d'aluminium (au lieu de 64 t précédem-



ment), 83 kg de fer (contre 270 t), 11 kg d'arsenic (contre 42 kg) et 20 mg de mercure (contre 80 g). Bassins, traitements physico-chimiques : selon le BRGM, il existe des solutions pour filtrer davantage les eaux résiduelles. L'Etat va-t-il exiger que l'industriel s'investisse rapidement dans la résolution de ces restes de pollution ?

L'inspection de l'environnement propose de lui accorder une dérogation de sept ans au maximum, quand d'autres services de l'Etat se satisferaient de dix.

« Deux ans pour se conformer aux normes, pas plus, tranche Pierre Aplincourt, qui préside France nature environnement (FNE) dans les Bouches-du-Rhône

et siège au parc marin. Des experts ont calculé que, si l'on traitait 10 % des liquides résiduels, on pourrait éliminer 50 % de la pollution. » FNE n'est pas la plus radicale. Les groupements de pêcheurs, les prud'homies, ont écrit au premier ministre pour exprimer leur inquiétude. Il ne s'agit pas, écrivent-ils, d'un « petit problème local, mais de l'une des plus grandes décharges industrielles qui concerne l'ensemble des régions méditerranéennes ».

Quant aux associations locales, ensemble dans ce dernier bras de fer, elles veulent saisir la justice, puisque les rejets contreviennent à la Convention de Barcelone pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution que la France a ratifiée. « Nous sommes prêts à aller devant le Conseil d'Etat, prévient Renée Dubout, d'Union Calanques Littoral. Mais cela trait plus vite si la ministre de l'écologie le saisissait elle-même. »

MARTINE VALO

**Il part encore
en mer chaque
jour 6 tonnes
d'aluminium, 11 kg
d'arsenic et 20 mg
de mercure**

10 LE TOURISME

1 Les dessous des blogs marseillais

La Provence – 03.08.2015

2 Croisières : le grand débarquement

La Provence – 10.08.2015

3 Dans les tongs d'un touriste...

La Provence – 15.08.2015

4 Le plus grand rush de l'année

La Provence – 12.09.2015

5 Tourisme : une saison au beau fixe

La Provence – 30.09.2015

6 Des maisons d'hôtes pas comme les autres

La Provence – 18.10.2015

7 Les hôtels veulent se faire une place au soleil

La Provence – 30.10.2015

8 Carton plein de touristes !

La Provence – 02.11.2015

9 L'hôtel des Feuillants, c'est signé

La Provence – 05.12.2015

Les dessous des blogs marseillais

Hôtels et grandes marques font appel à eux pour vanter leurs mérites. Décryptage.



Quelques-uns des blogs locaux qui cartonnent sur la toile.

Il se pressent à toutes les inaugurations d'hôtels, de restaurants, de bistrot branchés et aux lancements des dernières lignes marseillaises qui ont le vent en poupe... Non, non, il ne s'agit pas des éternels pique-assiettes, qui eux fréquentent ces événements depuis longtemps, mais... des blogueurs !

À Marseille, ils se nomment Anaïs et Pedro, Chut mon secret, Élodie Blog Mode, Le Grand Pastis de Pierre Psaltis, Les Marseillaises ou Diouk. Leurs auteurs ont entre 20 et 40 ans, ont pour la plupart une vie professionnelle, mais existent pour le public au travers de leurs pages web, qui comptent plusieurs milliers d'abonnés. Un potentiel commercial évident que les professionnels de l'hôtellerie, de la mode et de la restauration ont su apprivoiser, en tissant des liens privilégiés avec les blogueurs.

"Sur le plan local, nous travaillons avec quatre blogs, Anaïs et Pedro, Chut Mon Secret, MyLittleMarseille et Dorisknowsfashion. Ils touchent chacun des communautés différentes et leurs avis comptent auprès d'un large public. Pour nos soirées, on contactera plus Anaïs et Pedro, pour faire découvrir le

spa, ce sera Chut Mon Secret. Leurs articles sont ensuite tweetés, partagés sur Facebook, leurs photos vont sur Instagram... L'Intercontinental est ainsi encore plus visible sur les réseaux sociaux", indique Madelijn Vervoord, directrice du 5 étoiles marseillais. "Contrairement à certaines villes comme Paris, ici, les blogueurs qui ont le plus d'impact restent simples, n'ont pas des comportements de stars avec nous et sont surtout des relais de bons plans", renchérit Marion Sardou, chargée de communication de l'Intercontinental.

Certaines marques ont même un "budget blog"

Outre les hôtels, les marques de vêtements comptent égale-

ment sur les blogueurs pour relayer leurs nouveautés. Certains prévoient même un "budget blogueurs" pour ce type d'occasions. Mathieu Gamet, directeur de la marque phocéenne Kulte, préfère parler d'"échange de bons procédés et, parfois, de cadeaux". "Nous n'avons jamais payé de blogueur pour un article. En revanche, nous entretenons des relations privilégiées avec quelques-uns. Cependant, il faut être prudent, car ils sont dans l'instantané, il est donc nécessaire de bien calibrer l'info qu'on veut leur faire passer, détaille le boss de Kulte, proche d'Anaïs et Pedro et d'Élodie Van Zele (Chut mon secret). Lorsqu'on sort une nouvelle collection, il n'est pas rare qu'on offre des mo-

dèles aux blogueurs, pour qu'ils les fassent gagner sur leur blog ou pour qu'ils les portent en soirée. Le fait qu'un blog décide de parler d'un événement ou d'un nouveau T-shirt peut avoir un impact réel sur son succès."

Contrairement aux idées reçues, les blogueurs ne sont pas des geeks plantés derrière leurs ordi, au contraire. Leur présence dans les soirées branchées et les place to be phocéennes sont une condition à leur réussite.

"Il faut se faire voir, tisser un réseau, nouer des liens, c'est impératif. Un blogueur, c'est quelqu'un d'actif, qui bouge sans arrêt, affirme Emy-Line, du blog Diouk. Pour ma part, j'attends que les marques me proposent leurs produits, sauf si j'ai un vrai coup de cœur pour une créatrice qui monte, par exemple. Mais si un produit ne me plaît pas, je n'en parle pas. Ou parfois, quand ça ne me plaît vraiment pas, je l'écris. Comme récemment avec le festival Electro Dash, que j'ai trouvé nul."

Mais la critique est rare dans le microcosme des blogueurs marseillais. La preuve, les mots le plus souvent employés pour désigner un produit sont : "génial", "splendide", et "superbe".

Lionel MODRZYK

lmodrzyk@laprovence-presse.fr

Les meilleurs blogs pour...

Connaître les meilleurs spots de sorties : sans conteste, Anaïs et Pedro, blog qui organise même ses propres soirées. Allez-y, sauf si vous êtes allergique aux bobos et aux hipsters.

Dénicher un bon restaurant : rendez-vous sur Le Grand Pastis. Les meilleures tables de Marseille et sa région y sont recensées et des jeunes chefs mis en valeur.

Être à la mode : allez sur The World of Diouk, sur Les Marseillaises ou encore sur Dorisknowsfashion. Bons plans fringues et bijoux, zoom sur des créatrices qui montent... De quoi contenter les fashionistas de tous crins.

Croisières : le grand débarquement

Un palier supplémentaire a été franchi hier avec près de 21 000 passagers reçus au terminal du môle Léon Gourret

Vingt mille croisiéristes accueillis au cours d'un seul dimanche à Marseille, c'est un peu comme si toute la population de Manosque décidait de visiter au même moment la cité phocéenne... En partance ou à l'arrivée de bateaux en escale ou en tête de ligne, cette véritable marée humaine a fait les affaires de l'ensemble des acteurs de cette industrie touristique en pleine expansion, des tours-opérateurs aux taxis, en passant par les commerçants, les cafetiers et les restaurateurs du centre-ville, sans oublier les fournisseurs de biens et de services ni les professions portuaires.

Cette affluence exceptionnellement a d'ailleurs permis à la place portuaire d'inscrire un nouveau record sur ses tablettes qui en comptent déjà beaucoup, avec pas moins de sept navires reçus simultanément aux deux terminaux du môle Léon Gourret et de Joliette 1 (J1). Une journée radieuse qu'une partie des passagers a d'ailleurs mise à profit pour découvrir la ville sous son meilleur jour. Ce fut notam-

Des touristes venus d'Allemagne, de Lorraine, de Troyes...

ment le cas de Leon et Yannic, jeunes Allemands de 21 et 22 ans, qui avaient inscrit un Marseille résolument authentique à leur programme de visite avec le parc Longchamp, la Plaine et



Qu'il s'agisse de passagers en escale "simple" ou en "tête de ligne", Marseille et son port ont fait plus que le plein hier. / PHOTOS CYRIL SOLLIER

le Panier. Tour d'horizon plus classique en revanche pour les huit membres de ces deux familles originaires de la région de Metz, en Lorraine, qui terminaient leur croisière ce jour-là

mais pas leurs vacances, ayant décidé de passer une nuit supplémentaire dans la cité phocéenne pour prendre la température du Vieux-Port avant de se lancer dans l'incontournable as-

cension de Notre-Dame-de-la-Garde.

Pour leur toute première croisière, Caroline et ses deux enfants Ines et Medhi avaient choisi quant à eux un produit sédui-

sant en embarquant sur le *Costa Magica*. Leur périple de 15 jours doit en effet les mener successivement en Méditerranée, puis en Atlantique, à la découverte notamment de l'île de Madère

et de l'archipel des Canaries. "J'ai organisé moi-même les visites aux escales que nous ferons à pied et par nos propres moyens, excepté au Maroc où je ne veux

La navette gratuite vers le centre-ville a trouvé son public

pas m'aventurer seule", souligne cette maman très prévoyante. Partie de Troyes, dans l'Aube, il lui aura fallu enchaîner 2 heures de route puis 3 h 30 de train pour rejoindre le terminal de Mourepiane. "C'était long, surtout pour les enfants, mais sans aucune difficulté. De la maison au bateau, tout était parfaitement indiqué. Je n'ai jamais eu l'impression de me perdre."

Quant à Valérie et Alexandra, accompagnées du petit Mason, elles s'amuse déjà de leur escapade phocéenne en attendant avec une quarantaine d'autres personnes, la navette gratuite qui toutes les 20 mn relie le môle au centre-ville. Elles qui habitent Montpellier et connaissent La Canebière comme leur poche, n'ont trouvé de place que sur un paquebot en partance de Savone, en Italie, avec escale à Marseille. Et de s'approprier à jouer les touristes sur un parcours bien spécifique. "Aujourd'hui, les musées que nous allons visiter s'appellent Terrasses du Port, Centre Bourse, rue St-Fé et rue Paradis..."

Philippe GALLINI

Dans les tonggs d'un touriste...

Les vacanciers sont-ils bien accueillis à Marseille ? Pour le savoir, on a joué leur rôle et parcouru la ville. Tour d'horizon

Comme dans la plupart des grandes villes, les touristes, naïfs voyageurs, sont souvent la cible désignée des locaux. À Marseille, payent-ils la même somme pour une course en taxi qu'un autochtone ? Vendredi, 11h10, devant la gare. Quelques vacanciers forment une file d'attente. "On m'a dit qu'il fallait absolument visiter Notre-Dame de...", lance une jeune touriste, victime d'un trou de mémoire à sa copine avant de s'engouffrer à l'intérieur d'un taxi. Devant moi, une vieille dame monte

que. Pas du genre à casser les clichés de la cité phocéenne, le chauffeur préfère être prévenant. "Bon, après vous n'avez pas l'air d'avoir beaucoup d'or sur vous. Il y a surtout des vols à l'arraché".

Cinq minutes plus tard, le véhicule s'engage déjà sur la Canebière. Après l'insécurité, la discussion s'oriente sur les lieux de sortie. "Je te conseille le Cours Julien, c'est assez bobo. La semaine dernière, j'y suis allée avec ma femme, il y avait un festival de street art. Ça pourrait te plaire", me lance-t-il, comme à un vieux copain. La conversation se poursuit, spontanée et familière. À une centaine de mètres, le port se dessine. "Est-ce un quartier sympa ?" En quelques secondes, le jeune chauffeur me dresse une carte sociale des lieux. "Vers la mairie, c'est surtout bourgeois. C'est ceux qui ont de l'argent et en face, côté Pharo, c'est moins le cas mais ils font semblants d'en avoir", décrypte-t-il. Soudain, il freine brutalement derrière un véhicule avant de pester. Le charme local. En dix minutes, je suis arrivée devant l'office de tourisme. Le compteur affiche 5 euros. "7 euros, stp ? Désolé mais c'est le prix de la course minimum". Le chauffeur dit vrai. "Bon séjour à Marseille", me lance-t-il. Première impression positive, l'accueil local est charmant. Loin des arnaques annoncées.

Elisa MARI



Les milliers de touristes qui débarquent à Marseille chaque année sont à la recherche du charme "local".

/PHOTO PATRICK NOSETTO

"Vous êtes sûre de vouloir prendre un taxi ? C'est à côté."

UN CHAUFFEUR

seule dans un van. C'est à mon tour. Bagage sous le bras, je demande l'office de tourisme, sur le Vieux-Port. "Euh, vous êtes sûre de vouloir payer une course ? Vous devriez y aller à pied, c'est vraiment à dix minutes d'ici...", me répond le jeune chauffeur avec une franchise déconcertante. J'insiste, il accepte de m'emmener.

Une fois le véhicule démarré, on aborde le sujet sécurité. "Est-ce qu'il faut être vigilant la nuit à Marseille ?". "La nuit et le jour", rétorque-t-il, catégori-

Le plus grand rush de l'année

CROISIÈRES 30 000 touristes descendront de 11 bateaux ce week-end. Voici comment le Grand Port gère l'afflux

Point d'orgue d'une saison qui promet d'être une fois encore exceptionnelle, ce week-end sera le plus important de l'année pour l'activité croisière du Grand port maritime avec pas moins de onze navires reçus à quai en 48 heures, pour un total de 30 111 passagers (en tenant compte de la capacité maximale de chaque bateau).

Des paquebots aux caractéristiques très différentes qui illustrent le positionnement particulier de la cité phocéenne sur ce marché en pleine expansion. Il n'y a rien de commun, en effet, entre d'une part le Wind Surf, paquebot à propulsion mixte (voile et moteur) de la compagnie Windstar Croisière dont les 308 passagers seront reçus au terminal du J4 dans des conditions conformes à leur choix de croisière exclusive ; luxueuse et intimiste, et d'autre part le Costa Diadema, de la



L'un des atouts majeurs du pôle "croisières" phocéen : Réussir à traiter plusieurs escales simultanées.

/ PHOTO FLORIAN LAUNETTE

LE CHIFFRE

3000

La part des escales de navires de plus de 300 m de long n'a cessé d'augmenter au cours de ces dix dernières années à Marseille, entraînant une hausse impressionnante du nombre moyen de passagers reçus à chacune d'elle.

Selon Jacques Massoni, directeur du terminal croisières MPCT que gèrent en commun les compagnies MSC et Costa, ce sont désormais 3 000 croisiéristes qui sont accueillis à chaque touchée, ce qui a nécessité le réaménagement du môle Léon Gourret où sont actuellement exploités trois terminaux de niveau international.

Avec la perspective de devoir en construire un quatrième si le trafic continue de se développer sur un tel rythme.

Deux sites distincts permettent de gérer les bateaux en fonction du type de passagers.

compagnie Costa Croisières, dont les 4 947 passagers ayant opté pour un circuit court, des tarifs maîtrisés et un vaste choix d'animations à bord, seront pris en charge au MPCT (Marseille Provence croisière terminal) du môle Léon Gourret.

Or c'est bien là l'un des atouts majeurs de pôle "croisière" phocéen, à savoir sa capacité à traiter un très grand nombre d'escales simultanées, y compris de navires géants de plus de 350 mètres de long, tout en collant au plus près aux besoins des compagnies et de leur clientèle. Une offre de service très diversifiée qui a pu être proposée grâce à l'aménagement de nouveaux terminaux, mais aussi au maintien de deux sites distincts, l'un au nord et l'autre au sud des bassins de Marseille, permettant de traiter ces deux types de visiteurs en fonction

de leurs exigences spécifiques. Cette stratégie qui a montré sa pertinence au cours des dernières années, se traduit par une croissance forte et régulière du trafic croisières, à la grande satisfaction des professionnels locaux du tourisme, de l'hôtellerie et de la restauration. L'année 2015 devrait ainsi permettre de battre un nouveau record absolu avec près de 1,5 million de passagers.

Mais cette croissance du trafic commence à poser de sérieux problèmes dans deux des principaux ports de Méditerranée où ces débarquements massifs suscitent des réticences, voire une franche hostilité de la part de la population locale. À Barcelone notamment, sous la pression des habitants, la municipalité a dû prendre des mesures d'urgence pour réguler les arrivées massives de visi-

teurs venus de la mer. Quant à Venise, la présence de méga-paquebots dans la lagune déclenche l'ire des puristes et des défenseurs de l'environnement.

Comme l'explique le président du Club de la croisière Jean-François Suhas, "nous sommes encore bien loin de connaître une telle situation à

Marseille mais ce que nous constatons chez nos voisins mérite d'être pris en compte et étudié afin d'anticiper le phénomène et lui apporter les meilleures réponses sans attendre de nous retrouver au pied du mur". Et de préciser son propos : "Barcelone, c'est déjà 45 millions de touristes chaque année, et Venise en

totalise 21 millions. La saturation de ces deux villes et de leurs infrastructures est déjà presque totale. Quand on y ajoute les croisiéristes, c'est la goutte qui fait déborder le vase, alors que ces derniers sont à peine plus de deux millions à débarquer dans la capitale catalane. C'est pourquoi, à Marseille, avec nos 5 millions de touristes annuels et notre million et demi de croisiéristes, la marge de progression est immense. Pour autant, nous devons veiller à ce que nos visiteurs soient toujours bien accueillis et que les Marseillais aient envie de les voir et les recevoir. Il faut que nous soyons extrêmement attentifs à l'acceptation sociétale du tourisme de masse, et des croisiéristes en particulier. Parce que si à 5 millions, tout va bien, il ne faut pas que cela pose problème le jour où nous ferons le double."

Une acceptation pour laquelle la place phocéenne dispose cependant d'un atout non négligeable, comme le démontre le pic de trafic attendu ce week-end. Beaucoup de navires positionnés en Europe du nord au plus fort de l'été, redescendent en effet en Méditerranée pour profiter du grand beau temps qui se prolonge. "Nous sommes parvenus à gommer l'effet de saisonnalité des croisières en accueillant des paquebots de plus en plus tard, et non plus seulement sur les deux seuls mois de juillet et août", souligne Jean-François Suhas. Nous débordons désormais largement sur septembre et octobre. Avec l'avantage d'éviter une saturation estivale tout en offrant aux acteurs locaux la possibilité de continuer à faire des affaires hors saison."

Philippe GALLINI

LES INVITÉS DU WEEK-END

Celebrity Silhouette (Celebrity Cruise)	2 886 passagers
Costa Favolosa (Costa Croisières)	3 800 passagers
Costa Fortuna (Costa Croisières)	3 470 passagers
Horizon (Croisières de France)	1 442 passagers
MSC Fantasia (MSC Croisières)	3 274 passagers
Wind Surf (Windstar Cruises)	308 passagers
Costa Diadema (Costa Croisières)	4 947 passagers
Costa Magica (Costa Croisières)	3 470 passagers
Zénith (Croisières de France)	1 440 passagers
MSC Harmonia (MSC Croisières)	1 954 passagers
Emerald Princess (Princess Cruises)	3 120 passagers

Tourisme: une saison au beau fixe

Les taux de fréquentation enregistrés en juillet, août et septembre témoignent de l'attractivité croissante de la ville



Le "petit train" a enregistré pour sa part une hausse de 8% du nombre de ses voyageurs au cours du mois d'août.

/ PHOTO VALÉRIC VREL

Le bilan de la saison estivale 2015 présenté hier par les responsables marseillais du tourisme va sans doute faire des envieux dans l'Hexagone.

"Une bonne année qui a commencé plus tardivement, au mois de juillet", soulignait Dominique Vlasto, adjointe au maire en charge de ce secteur, avant de dévoiler, aux côtés du directeur de l'Office du tourisme, Maxime Tissot, des chiffres qui donnaient le tournis : hausse de 65% des visiteurs uniques sur le site www.marseille-tourisme.com, hausse de 65% du chiffre d'affaires de la centrale de réservation pour les ventes en lignes, ou encore augmentation de 25% de la clientèle américaine en juillet-août sur le territoi-

re d'Aix-Marseille. Concernant le secteur hôtelier, les établissements situés autour du Vieux Port ou à proximité des calanques ont affiché un taux de remplissage compris entre 95 et 97% en juillet-août, tandis que les hôtels plus excentrés devaient "se contenter" d'un remarquable 77%. Quant aux prestataires touristiques, les activités nautiques explosaient en juillet avec une hausse de 71% des ventes de promenades aquatiques et de 35% des baptêmes de plongée. En août, encore, la compagnie Frioul If Express qui dessert l'archipel, comptabilisait 8,5% de passagers supplémentaires pour un total de 100 000 billets vendus au cours de ce seul mois, tandis que les bala-

des en barquettes traditionnelles augmentaient de 30% et que "le petit train" voyait le nombre de ses voyageurs croître de 8%.

Au palmarès des sites marseillais les plus visités, la basilique Notre Dame de La Garde conserve l'avantage, devant le MuCEM, le quartier du Panier, le Château d'If et le stade vélodrome dont la fréquentation (25 000 visiteurs) a d'ailleurs doublé depuis son agrandissement.

Quant aux origines géographiques de ces visiteurs, les étrangers restent majoritaires dans un rapport d'environ 60/40, avec essentiellement des Britanniques et des Espagnols, suivis dans un mouchoir de poche, des Italiens, des Allemands et

des Américains. "Nous avons maintenant de quoi vendre notre ville", faisait remarquer Dominique Vlasto, soulignant que "la sécurité s'est grandement améliorée, notamment grâce au développement de la vidéosurveillance".

Des résultats qui doivent également beaucoup à l'offre culturelle, commentait pour sa part l'adjointe au maire Anne Marie d'Estienne d'Orves, donnant pour preuve le succès des différents festivals et la hausse de fréquentation des musées municipaux (hors musées privés et MuCEM) avec 42 000 visiteurs en juillet et 51 000 en août contre environ 30 000 au cours de chacun de ces deux mois en 2014.

Philippe GALLINI

Les professionnels ont tiré leur épingle du jeu

Réunis hier matin sur le stand de la ville, à la Foire internationale de Marseille, une demi-douzaine de professionnels phocéens du tourisme ont confirmé les bonnes orientations de la saison 2015. Ce fut le cas notamment de Madeljin Vervoord, directrice générale de l'Intercontinental Hôtel Dieu dont "le marché asiatique est passé de 3% l'an dernier à 17% cette année"; laquelle constate que "Marseille est devenue la nouvelle base de départ pour découvrir la Provence en raison notamment de la saturation des installations dans d'autres villes comme Aix". Directeur de l'hôtel Sofitel Vieux Port, Sylvio Iacovino affiche quant à lui un taux d'occupation "supérieur à 90% en juillet et août" mais aussi "une augmentation de la durée de séjour" de ses clients. Même constat pour William Racine, patron de l'Hôtel 96, et Delphine Clément, directrice de C2 Hôtel qui estime que "Marseille n'est plus la city break (N.D.L.R. : ville de passage ou d'escale de très courte durée) qu'on a connue par le passé", convaincue que "la nouvelle approche des médias a changé l'image de la ville qui de son côté, a su exploiter davantage son patrimoine et ses particularités architecturales". Impression partagée par Sylvio Iacovino pour lequel quatre éléments ont particulièrement joué en faveur de Marseille : "les nombreux films qu'on y tourne, le MuCEM, le nouveau stade vélodrome et l'élévation du niveau de l'offre de restauration". Pour sa part, Alain Paulin, président de l'Union des métiers de l'industrie hôtelière insistait sur "l'impact très important du nautisme", grand pourvoyeur de nuitées "dans toutes les catégories d'hôtel". "Les îles, le nautisme et le littoral constituent une attraction forte pour les touristes", confirmait Marie-Roze Guzen, directrice générale adjointe de la compagnie maritime Frioul-If Express, en précisant que "le château d'If est particulièrement prisé des Chinois et des Coréens".

Et Madeljin Vervoord de conclure en rappelant que non seulement le gâteau est immense, mais qu'il vient à peine d'être entamé : "Le secteur est en très forte croissance mais nous n'avons encore rien vu. Attendons que la Chine se mette vraiment à voyager..."

Ph.G



Hôteliers, restaurateurs ou prestataires de services ne cachent pas leur satisfaction.

/ PHOTO PHILIPPE LAURENSEN

Des maisons d'hôtes pas comme les autres

L'environnement privilégié du 8^e favorise le développement de cette activité

Entre ville et calanques, le 8^e arrondissement abrite un riche patrimoine architectural et offre un cadre de vie résolument attrayant. De quoi faire les choux gras des maisons d'hôtes, de plus en plus nombreuses dans ce secteur. Pour sortir du lot, certaines affichent des arguments imparables. Petit tour d'horizon de ces hôtes qui misent sur l'originalité.

► CHEZ LE FADA

Quel amateur d'architecture n'a jamais rêvé de passer une nuit dans un monument historique ? À la Maison du Fada, c'est possible ! La chambre d'hôtes, située au 6^e étage de la Cité radieuse, est "dans son jus". Jeanne et Emile Evrard ont acquis l'appartement il y a cinquante ans et ont tenu à préserver l'esprit Le Corbusier à travers un mobilier et une décoration d'origine. Le couple de retraités accueille depuis 2002 des hôtes venus de tous les coins du globe, mais pas seulement. S'ils sont plusieurs chaque année à arriver de Taïwan ou de Hong-Kong, d'autres sont pratiquement des voisins. C'est le cas d'un couple d'Aixois venu récemment fêter leur anniversaire de mariage, ou même d'une famille marseillaise qui habite à deux pas, rue Breteuil.

Pas besoin de venir de loin, donc, pour vouloir s'imprégner du "village vertical" le temps d'un séjour. Des séjours sous le signe du partage et de la découverte récipro-



À la Villa d'Orient, le solarium offre une vue mer imprenable, aux portes des calanques.

/ PHOTO DR

ques, assure la propriétaire des lieux : "À chaque fois, mes invités me font voyager autant que je les fais voyager !"

► COCOONING

Et le voyage se poursuit en se

rendant dans une maison d'hôtes tout aussi originale : la villa Monticelli. Située tout près du parc Borély, du parc Chanot et du stade Vélodrome, elle offre l'indéniable avantage de la proximité et de la facilité

d'accès. Là, Jean et Colette Paraque vous accueillent. Les propriétaires des lieux misent tout sur la qualité et l'esprit "cocooning" de leur maison. De cinq chambres à l'origine, il n'y en a plus que trois : les chambres Marcel-Pagnol, Frédéric-Mistral et Paul-Cézanne. "Nous sommes très attentifs à la modernité et à la qualité, nous préférons ainsi restreindre notre offre mais monter en gamme", assure Jean Paraque. Une qualité que l'on retrouvera dans des petits-déjeuners "faits maison" : crêpes, gâteaux ou bien confitures artisanales.

► PANORAMIQUE

Fin de l'évasion avec une vue panoramique sur la Méditerranée et les calanques. Nichée au cœur du parc national des Calanques, la villa d'Orient dispose d'un emplacement idyllique. La petite plage n'est qu'à quelques mètres à peine. Pour les plus sportifs, il faudra emprunter le sentier de randonnée, s'étendant sur près de 22 kilomètres. Autant d'atouts naturels qui ont valu à la villa d'Orient d'être labellisée cette année "Esprit parc national". Quatre chambres sont proposées avec vue mer ou vue sur le jardin exotique.

Seule ombre au tableau : les maisons d'hôtes subissent de plus en plus la concurrence déloyale des locations chez l'habitant. Mais qu'importe, chacune sait très bien user de ses charmes.

A. La. et B.Ma.

Les hôtels veulent se faire une place au soleil

Des plages privées pour les établissements de luxe? La Ville y est favorable

Les Catalans, jusqu'à présent, c'était des "mamies caramél" à la peau grillée par 40 ans de soleil, des minots et des machos chahutant en bande, des familles nombreuses étalant leur marmaille entre pizzas et thermos. À partir de l'été prochain, ce sera peut-être aussi... de riches Américaines trinquant au champagne en attendant leur *french manicure*, pendant que leurs voisines de matelas revêtiront leur *facekini*, ce masque anti-UV qui fait fureur en Chine...

Marseille, ville de contrastes jusque sur ses plages: c'est le scénario qui se dessine avec le plan municipal de privatisation d'une partie de l'espace littoral (20% maximum, comme le prévoit la loi). Ce projet défendu depuis de nombreuses années par l'adjoint à la mer Didier Réault vient d'être complété par l'adjointe au tourisme, Dominique Vlasto veut ouvrir les délégations de service public (DSP) aux hôtels, en particulier les établissements haut de gamme qui expriment une forte demande en ce sens.

L'Intercontinental aux Catalans?

L'hôtel C2 offre déjà à ses clients une plage sur l'île Degaby, dans la rade en face du port de Malmousque. Depuis l'été dernier, le Mama Shelter travaille en collaboration avec Le Rivage, une plage de l'Escale Borely. Ses clients sont accueillis comme des princes saoudiens au Mama Beach, sa quarantaine de transats, sa douche, ses toilettes privatives, sa musique d'ambiance. Le tout proposé pour 15 euros. "Un tarif qui res-



Comme les restaurateurs à l'Escale Borely, les hôtels de standing marseillais veulent exploiter leur plage pour y bichonner leur clientèle.

/ PHOTO PATRICK NOSETTO

te accessible, cela fait partie de la philosophie de notre enseigne", souligne Cyril Denoix, directeur du Mama Shelter. Mais les prix resteront-ils modiques si ce sont des palaces qui s'installent sur les plages? "Cela fera partie des négociations", promet Didier Réault. Le Radisson (4 étoiles) et l'Intercontinental (5 étoiles) sont déjà demandeurs. "Le but est d'installer une zone protégée sur une partie d'une ou de deux plages afin de constituer un endroit propre, offrant un ser-

vice qu'attendent nos clients et qui pourrait également intéresser les Marseillais", explique Madelijn Vervoord. La directrice de l'Intercontinental se dit prête à travailler avec d'autres hôteliers, "éventuellement avec notre voisin le Sofitel". Et privilégie une exploitation de la place sous forme de sous-traitance, confiée à un prestataire extérieur. L'Intercontinental lorgne clairement sur la plage des Catalans: "C'est la plus proche de notre hôtel, c'est une plage de sable,

et elle est située à côté du Cercle des Nageurs avec lequel nous avons déjà un partenariat". Mais on ignore qui a candidaté l'appel d'offres (à présent clos) pour l'attribution de l'espace privé à un délégataire. Celui-ci sera connu avant la fin de l'année et proposer ses matelas l'été prochain. Quant aux tarifs proposés, ce sera la surprise: rien n'est indiqué à ce sujet dans l'appel d'offres.

Sophie MANELLI
avec Philippe GALLINI

Carton plein de touristes!

Marseille fourmillait encore de visiteurs hier après deux bonnes semaines de fréquentation pour la Toussaint

Des parcs noirs de monde, la Corniche envahie de piétons et cyclistes, les parkings du bord de mer affichant quasiment complet, des restos plein de touristes aux Docks de la Joliette et aux Voûtes de la Major... Et même si on gardait le tee-shirt sur les plages, elles ont été bien fréquentées ces deux derniers week-ends. Sur le port, côté mairie, le soleil cognait tellement hier qu'au Miramar, on avait même prévu des chapeaux pour éviter l'insolation aux clients. Malgré deux ou trois jours pluvieux en début de vacances, et après un mois de septembre record en terme d'affluence, l'été indien a joué les prolongations, les températures se maintenant à une moyenne de 20°C l'après-midi.

Le bilan n'est pas encore officiel mais les professionnels semblent satisfaits de cette Toussaint. A commencer par l'Office de Tourisme, où se pressent encore tous les jours 1 000 à 2 000 personnes (4 à 6 000 l'été). "A cette période, on a surtout des gens de la région, qui se renseignent sur les classiques, Notre Dame, le Mucem, le Panier... le stade et le Corbusier en visites guidées. Les étrangers sont originaires des pays limitrophes, Italie, Espagne, Allemagne. Notre clientèle est aussi constituée en partie des croisiéristes, qui ne restent que 5 heures

Ces vacances ont bénéficié de la clémence de la météo.



Quand l'été indien joue les prolongations comme ces deux dernières semaines, les touristes envahissent Marseille. Hier après-midi, sur le Vieux-Port, comme sur les navettes en partance pour les îles du Frioul ou les Calanques, du côté des Terrasses du Port et du Mucem, même au soleil couchant, les visiteurs étaient encore nombreux.

PHOTOS ALFRED BREL



Jusqu'à 2 000 visiteurs par jour sur les îles du Frioul et le Château d'If.

dans la ville et n'évaluent pas forcément les distances". L'un d'eux a demandé à notre agent la direction de Monaco!

L'une des balades phares de la Toussaint reste encore le Château d'If et le Frioul. Là aussi, "la quinzaine sera à peu près au même niveau que l'an dernier, confirme Gilles de Santis, directeur de l'armement de Frioul If Express. On a eu quelques journées pluvieuses que le beau temps a compensées. Le plus important pour nous, c'est l'absence de vent, indispensable pour accoster au Château d'If, et on a vécu une Toussaint idéale. Entre 1700 et 2000 voyageurs par jour". Rien à voir toutefois avec les 5200 visiteurs enregistrés le 12 août dernier, un record. Ce week-end de la Toussaint signalait aussi la fin des 20 rotations journalières le week-end avec les îles. A partir de ce 2 novembre, elles entrent dans une configuration hivernale avec 12 rotations par jour, jusqu'au 31 mars.

Chez les hôteliers, comme à la Résidence, on affichait aussi le sourire. "On a fait l'équivalent de l'an dernier en nombre de jours où nous étions presque complets". D'après Eric, le réceptionniste, pour que le séjour des touristes soit parfait, "il faudrait que la ville soit davantage propre". Mais ça, c'est une autre histoire...

Corinne MATIAS

L'hôtel des Feuillants, c'est signé

Un hôtel Mercure, une brasserie et un spa ouvriront en 2017 sur la Canebière. Le signe d'un renouveau de la rue ?



Le groupe Fondeville va porter sur la Canebière un programme à 14 M€ d'investissement. Et transfigurer ainsi cette "porte" d'entrée dans le très populaire Noailles. / PHOTO DR

Sur le papier, l'encre a à peine eu le temps de sécher. Signée le 2 décembre pour 2,5 M€, la vente de l'îlot Feuillants - acquis par la Ville il y a déjà plus de 15 ans - à la société Fondeville a été présentée à la presse, hier après-midi en mairie. Accusée de favoriser l'essor commercial des seules lisières de son "centre-ville élargi, des Docks au Vélodrome", la mairie n'allait pas passer à côté de cette occasion de rétorquer. "Il nous reste des efforts à faire sur le centre-ancien", a admis Laure-Agnès Caradec, adjointe LR à l'Urbanisme. La future installation d'un cinéma aux Réformés, "et au-delà, d'un véritable outil culturel", comme l'a souligné Sabine Bernasconi, la maire de secteur, qui va, l'an prochain laisser ses bureaux à Artplexe, marque cette "ambition". "Cette Canebière, on n'y va pas encore assez par choix, a-t-elle ajouté, avec une petite moue navrée. Je ne veux plus qu'on me parle de cette rue comme d'une ligne de division" entre le Nord et le Sud de Marseille.

Mais revenons à l'îlot Feuillants. "Un symbole de la rénovation du cœur de la Canebière", a salué Gérard Chenoz, adjoint LR également président de la Soléam, qui a mené les transactions pour la Ville. Ce pâté d'immeubles "de type haussmanniens", entre la Canebière et la place des Capucins (1^{er}) sera transformé d'ici fin 2017 en hôtel Mercure 4 étoiles de 81 chambres, brasserie ouverte 7 jours sur 7 et spa de 200m²; trois établissements autonomes, mais qui tisseront forcément des liens. Un projet qui aura, aussi, pris près de deux ans de retard, en raison d'un recours, "frauduleux, mais désormais purgé", accuse le président de la Soléam. Fondeville, et l'architecte marseillais Emmanuel Dujardin

(Tangram) avaient en effet remporté l'appel à projet de la Soléam en 2012.

Il faut encore beaucoup d'imagination pour parvenir à voir au-delà des palissades crasseuses, encombrées de déchets. Mais les derniers locataires ayant été "relogés", comme l'a assuré hier la Ville, les grandes manœuvres vont pouvoir démarrer: "Il y aura 18 mois de travaux, forcément un peu de nuisances", reconnaît Matthieu Blanc, à la tête de la filiale Arrelia, spécialisée dans la gestion d'établissements hôteliers et de services. "Nous ferons une réunion pour l'expliquer aux commerçants alentours", promet l'investisseur. Fondeville va mettre 14 M€ dans cette "très lourde rénovation". "On veut un hôtel non-standardisé", précise Matthieu Blanc. Pour la brasserie, "le projet est encore en cours de réflexion", même si de nombreux chefs locaux auraient déjà marqué leur intérêt pour ce rez-de-chaussée où l'on attend "de 100 à 120 couverts par jour, à des prix raisonnables, dans les 25-30€". Dans l'assistance, on interroge Matthieu Blanc sur la proximité avec le très populaire Noailles, et cela le fait sourire: "A Montpellier, nous avons mené un projet entre la place de la Comédie et la gare, un quartier qui était chaud, avec des trafics. Mais la population est enchantée. Et ici, on est super bien placés: les hôtels qui marchent le mieux sont près du Vieux-Port, c'est ici que les gens ont envie de descendre." Aux journalistes perplexes, il l'assure: "Cette question, je vous assure qu'il n'y a que des Marseillais pour me la poser..."

11 LE CINÉMA

1 **Marseille et le 7^e art, l'amour fou**

La Provence - 15.09.2015

2 **« Marseille », Netflix connection**

Le Journal du Dimanche - 27.09.2015

3 **Netflix-Canal + : la guerre des séries**

La Provence - 01.11.2015

4 **Sur la Canebière, le cinéma passe à l'action**

La Provence - 09.11.2015

5 **Hollywood-sur-Méditerranée**

Le Point - 03.12.2015

Marseille et le 7^e art, l'amour fou

Dix cinéastes stars, un même thème : après Paris et New York, le projet "Cities of love" arrive dans la cité phocéenne

Martin Scorsese dirigeant ses équipes sur la Canebière, Ken Loach tricotant une fable sociale sur les quais de La Joliette, Guillermo del Toro faisant jaillir des créatures mutantes des eaux troubles du Vieux-Port : même pas en rêve, ce fantasme dingue de cinéphile ?

À voir : car si Marseille est désormais une terre de tournages reconnue (lire aussi ci-dessous), le projet *Cities of Love* pourrait encore davantage la faire rayonner sur les écrans de cinéma. Après Paris, New York et Rio de Janeiro, avant Londres, Berlin et Shanghai, elle a en effet été choisie comme nouveau terrain de jeux - amoureux - par le producteur Gilles Caussade (*Le Fabuleux destin d'Amélie Poulain*, *La Cité des enfants perdus*), détenteur de la licence d'exploitation de la franchise *Cities of Love*.

Lancé en 2006 à Paris par un autre financier du cinéma, Emmanuel Benbily, ce concept consiste à proposer à des réalisateurs de renom de tourner un court-métrage sur le thème de l'amour, dans le cadre de grandes villes du monde. Un fonds de dotation, COL-France, alimenté par des partenaires de prestige, finance chaque film, réalisateurs et comédiens acceptant de rogner sur leurs cachets

"Cette ville est un terreau fertile pour le cinéma et la fiction."



habituels. Les pastilles, ou "segments" de six minutes, mis en boîte, montés les uns à la suite des autres, formeront finalement un long-métrage. *Marseille, je t'aime*, vise d'ores et déjà une présentation en avant-première au Festival de Cannes en 2018, ainsi qu'une diffusion en salles obscures.

Il évoquera comme les précédents opus *L'universalité de l'amour* en prenant pour cadre "une ville identifiée internationalement pour la spécificité de son caractère et son rayonne-

ment", Et c'est ce qui a séduit Gilles Caussade ici : bien que modeste dans ses dimensions, à côté des précédentes métropoles choisies, Marseille est en pleine reconquête de son image. Le tourisme y explose et jamais la ville n'a accueilli autant de tournages (séries, publicités, cinéma).

C'est aussi, toujours, "une ville dure, parfois sulfureuse, qui assume des réalités disparates et inégalement appréciées et demeure donc un terreau fertile pour le cinéma et la fiction", sou-

ligne-t-on du côté de la production. Une ville, aussi, que ses habitants défendent viscéralement devant "l'étranger" tout en lui taillant des croupières à longueur de journée : bref, un pur objet de passion.

Que feront de ce piment-là les réalisateurs de *Marseille, je t'aime* ? On peut espérer qu'ils sauront se détacher du cliché football-aïoli-Kalachnikov.

Trois cinéastes ont déjà confirmé leur participation : il s'agit du Mauritanien Abderrahmane Sissako (*Timbuktu*), de

l'écrivain et cinéaste afghan Atiq Rahimi (*Syngue Sabour*), de la Tunisienne Raja Amari (*Satin rouge*). "Nous avons aussi pressenti de grands noms tels que Martin Scorsese, Atom Egoyan, Fatih Akin, Ken Loach...", des noms parfois déjà associés aux précédents épisodes de *Cities of Love*. La production estime, grâce à son réseau, pouvoir convaincre quelques géants du cinéma contemporain de prendre part à l'aventure.

Nouveauté dans le projet, ces

géants pourront travailler avec l'assistance de réalisateurs marseillais, émergents ou vrais inconnus. "Dix jeunes talents locaux seront sélectionnés sur la base d'un concours de scénarii, ouvert au printemps 2016", poursuit la production. Le tournage du film, lui, est envisagé pour 2017. Une grande partie des équipes sera d'ailleurs recrutée sur place.

Formidable coup de projecteur, *Marseille, je t'aime* c'est aussi une plateforme digitale, dont le lancement s'effectuera

en janvier prochain. Expérimentée à Rio, où elle dispose de plus d'1,5 million d'utilisateurs, celle-ci a permis l'objectif de *Cities of Love* en mettant en valeur, voire en accompagnant, des projets de développement locaux. En attendant, une page Facebook, créée il y a deux semaines, commence à fédérer une communauté autour de cette dynamique, que Gilles Caussade espère créer dans le sillage de Marseille capitale de la culture 2013.

Delphine TANGUY
dtanguy@laprovence-presse.fr

LE CONTEXTE

30 M€ de retombées économiques

Les projets se bousculent. Alors que l'énorme équipe de Netflix met en ce moment en boîte les huit épisodes, très attendus, de la série *Marseille*, avec Gérard Depardieu en tête d'affiche, publicités, clips, films et séries s'enchaînent toute l'année. Cette semaine démarre ainsi le tournage de *Corniche Kennedy*, l'adaptation du roman de Maylis de Kerangal par Dominique Cabrera.

En 2013, la ville avait ainsi accueilli quelque 342 tournages mais surtout développé un vrai pôle d'emplois : réservations d'hôtels et de restaurants, locations de lieux, de matériel, emplois directs ou indirects (régisseurs, assistants réalisateurs, figurants, techniciens, chauffeurs...), la Ville estime qu'un euro d'argent public investi dans le secteur en rapporte... 18 en termes de retombées économiques ! Soit environ 30 M€ par an.

Cette même année 2013, 10% des tournages français et 22% des tournages étrangers en France s'étaient déroulés en Paca. Une manne pour laquelle la Ville de Marseille se met en quatre, afin de faciliter la vie aux équipes.

Ce qui les attire ? Sans surprise, d'abord la météo clémente qui permet aux productions de sacrées économies (tournages plus courts, en extérieur plutôt qu'en studio), mais aussi une vaste palette de paysages (urbains, naturels, pittoresques, etc.), des conditions d'utilisation de l'espace public moins coûteuses qu'à Paris, etc. Mais aussi, depuis quelques années, l'organisation d'une véritable filière marseillaise : loueurs de matériels, catering, techniciens ou cascadeurs sont disponibles sur place.

D.Ta.

L'ANALYSE

Du glamour mais aussi des clichés



La divine Natalie Portman dans le premier "épisode" de *Cities of Love*, "Paris je t'aime", en 2006. /PHOTO DR

Avec une diffusion dans 65 pays, le film *Paris, je t'aime*, présenté en avant-première dans la sélection "Un Certain regard", au Festival de Cannes, avait créé l'événement mais avait été accueilli par la critique de façon plus mitigée.

Certes, le sentiment amoureux - cœur des 18 "segments" - y déployait toutes ses variations, ses possibles inattendus ou plus convenus, dans le cadre forcément photogénique de la capitale française. Mais justement, le côté carte postale de l'ensemble semblait rarement évité. À New York, en tout cas, malgré le talent de Fatih Akin, Andy Garcia, Orlando Bloom et autre Christina Ricci, le constat de la critique semblait encore plus sec : "Un film touristique pour amateurs d'images

léchées", notait ainsi, sévère, le magazine *Les Inrockuptibles*. En sera-t-il autrement dans la cité phocéenne ? "Le problème, y estime un familier des tournages, c'est que ces films restent majoritairement des œuvres de commande. Les tournages sont extrêmement courts, l'investissement artistique sur le projet est de fait très inégal de la part de réalisateurs souvent très pris par ailleurs sur des projets personnels."

Le concept a toutefois aussi recélé de bonnes surprises : dans l'opus inaugural, c'est le film réalisé par la sublime actrice Natalie Portman, pour la première fois de ce côté-ci de la caméra, qui révélait un vrai talent.

D.Ta.



Gérard Depardieu, la semaine dernière en plein tournage de la série "Marseille", produite par Netflix. /PHOTO LAURENT D'ANCONA

Le géant américain Netflix produit un thriller politique en huit épisodes sur la cité phocéenne, écrit avec Gérard Depardieu, Benoît Magimel, Géraldine Pailhas... **Reportage sur un tournage haut**

par Dan Franck,
en couleur

«Marseille», Netflix connection

AIX-EN-PROVENCE (BOMMES-OU-RHON)
ENVOYÉ SPÉCIAL
ÉRIC MANDEL

Ce soir, M. le maire est de sortie. Calé dans le fauteuil d'un auditorium classieux, Robert Taro, archétype du notable local truculent, assiste à un concert de musique classique. Le visage renfrogné, il semble bien trop préoccupé pour apprécier la suite n° 5 de Bach interprétée par son épouse violoncelliste. À voix basse, il entame une conversation avec un homme à ses côtés. Il est question d'exams médicaux, d'une ordonnance de complaisance, d'une photo compromettante envoyée par Internet. De vieux secrets refont surface... Un « coupez » interrompt la séquence. Le réalisateur, Florent-Emilio Siri, rejoint Gérard Depardieu et Hippolyte Girardot assis dans la salle du conservatoire Darius-Milhaud d'Aix-en-Provence. Débuté fin août dans la cité phocéenne, le tournage de la série événement Marseille se déroule ce jour-là dans la ville de Paul Cézanne.

La scène sera tournée en trois prises seulement. Le jeu de notre monstre sacré national était d'une gravité palpable. Inutile d'en faire une de plus. Et puis Gérard Depardieu aurait sans doute rechigné, grogné... Avec lui, il faut aller vite. Sans temps mort, sinon il s'ennuie ferme, et fatalement il finit par faire son cinéma entre deux prises : il fanfaronne, tonne avec sa voix de stentor en italien ou en russe, parle de pieds de porc, taille un costard à Hollande, vitupère contre « la presse bâillonnée », délivre une leçon de géopolitique « hallucinante » racontée par son « ami Poutine ». Et quand il se plaint de la chaleur, c'est avec une formule grivoise à faire se gondoler Frédéric Dard, impossible à retranscrire. « Il est drôlement insupportable, résume un technicien avec diplomatie. Et encore, il est calme, là. Il est seulement 16 heures... »

« Dispersé et dans l'émotion »

Un animal fascinant à observer, le Gérard. « Toutes ses rodomontades lui permettent de se protéger de la foule et de l'adulation », sourit Hippolyte Girardot. « Il est dispersé et déconnant, mais au moment de tourner, il est là, dans la justesse de l'émotion », poursuit Géraldine Pailhas, l'épouse de l'édile. Volubile, Depardieu décline en revanche toute interview. Une demande expresse de Netflix – rebaptisé « Nesquick » par Gégé devant l'assistance hilare. Trop imprévisible pour le géant américain. Seule exception, un entretien accordé à La Provence (partenaire de la série), dans lequel il évoque son amour pour Marseille et son personnage, Robert Taro, maire de la ville depuis vingt-cinq ans, le héros tragique de la première série produite, écrite et réalisée en France par Netflix pour une diffusion internationale (encadré).

À la caméra, on retrouve donc Florent-Emilio Siri (Cloelo, L'Ennemi intime, Hostage avec Bruce Willis). À l'écriture, le romancier



8 septembre, Gérard Depardieu, au centre du plateau, incarne le maire de la cité phocéenne. ROBERT POULAIN/VISUAL PRESS AGENCY

Dan Franck, également auteur de séries télévisées (Carlos, Les Hommes de l'ombre, Résistance). « Sur les cinquante propositions que nous avons reçues, nous avons choisi le projet Marseille, explique un représentant de Netflix venu de Londres. Cette ville possède toujours son aura internationale et l'histoire développée est suffisamment universelle pour intéresser nos 65 millions d'abonnés dans le monde. » L'enjeu est de taille et le tournage verrouillé. Chaque membre de l'équipe s'est engagé à ne communiquer aucune information à des personnes extérieures.

Entre Gaudin et Tapie

Le budget reste secret (10 millions d'euros pour huit épisodes ?), le scénario ultra-confidentiel. On en connaît les grandes lignes : Taro, un croisement improbable entre Jean-Claude Gaudin et Bernard Tapie, a préparé sa succession, mais un événement le pousse à se présenter aux prochaines élections, au grand dam de son premier adjoint, Lucas Barres, incarné par Benoît Magimel. « Une histoire de lutte de pouvoir assez classique. On montre le côté off de la politique, les rivalités, la manipulation, les trahisons », précise Dan Franck.

De son propre aveu, le scénariste connaissait peu la cité

UN COLOSSE EN PLEINE EXPANSION

UN AN APRÈS son arrivée en France, le site américain de vidéo à la demande par abonnement (SVOD) continue de tisser sa toile dans l'Hexagone. Le géant américain compterait déjà 700.000 abonnés payants, au coude-à-coude avec CanalPlay, l'offre de Canal+. Le groupe coté aux États-Unis entend conquérir 30 % du marché français, soit environ 10 millions d'abonnés à l'horizon 2020-2025. Pour ce faire,

il mise sur la production de contenus exclusifs, à l'image de la série culte House of Cards. Marseille est ainsi le second projet européen produit par Netflix, après The Crown sur la reine Élisabeth II (diffusion en 2016). Autre axe de développement poursuivi : la production de films originaux comme le prochain long métrage de Sofia Coppola, A Very Murray Christmas, et celui d'Angelina Jolie au Cambodge. E.M.

phocéenne, « l'une des villes les plus mystérieuses du monde », dit Blaise Cendrars. Il s'est d'abord replongé dans l'œuvre de Jean-Claude Izzo, le romancier emblématique de Marseille, pour ensuite entrer dans le vif du sujet : « Je me suis nourri de ses habitants. J'ai rencontré des politiques, des sociologues, des dealers, des éducateurs sociaux, des barbus, des caïds en cavale. Nous avons tourné à la mairie, dans les quartiers chics, mais aussi au quartier Félix-Pyat, réputé pour être la cité la plus pauvre de France. » Marseille est l'autre personnage principal de cette fiction, pour Flo-

rent-Emilio Siri : « Elle a connu son âge d'or, la crise, mais elle s'est toujours relevée. Elle est sans doute moins atypique que par le passé, mais demeure extravagante, latine et cinématographique avec ses paysages urbains et sa nature environnante, sa lumière blanche et brûlante. »

Gérard Depardieu et son oreillette

Et comment se passe la collaboration avec le géant américain ? « Comparé aux séries hexagonales, tout va plus vite, il n'existe pas de bureaucratie. J'ai bénéficié d'une liberté totale avec pour seule consigne d'être trans-

gressif », assure Dan Franck. La série s'annonce donc sans concessions, une tragédie cornélienne, avec en toile de fond certains particularismes locaux : les collusions historiques entre le monde politique et le milieu, les achats de voix dans les quartiers populaires, la paix sociale assurée grâce au trafic de drogue dans les cités. Au risque d'enfoncer le clou quant à la mauvaise réputation de la ville ? « Jean-Claude Gaudin craignait le "Marseille-bashing", sourit Dan Franck. La cité phocéenne ne saurait être réduite à ces travers, dont elle n'a d'ailleurs pas le monopole. J'en parle, mais ce n'est pas l'élément central de l'intrigue. » Florent-Emilio Siri confirme. « Nous sommes dans la modernité. On raconte une ville en mutation avec ses nouveaux projets, ses débats brûlants, notamment la création d'un casino. » C'est l'enjeu de la scène tournée dans la soirée.

22 heures, l'équipe s'est installée dans la salle de réception du conservatoire où patientent une trentaine de figurants sur leur trente et un. Une séquence relativement simple : après le concert, Robert Taro retrouve son épouse, la félicite puis l'abandonne pour lancer une offensive de charme

auprès d'une autre femme : « Elle est juge et son vote est indispensable pour mener le fameux projet de casino », dit Florent-Emilio Siri. Dans un coin, Gérard Depardieu relit son texte à voix basse. Moment de calme relatif, mais assez vite le festival reprend de plus belle... Entre deux prises, il assure le spectacle, trépigne d'impatience, imite Gaudin en pâmoison devant une toile de Napoléon, secoue les figurants trop mous à son goût : « Allez, du nerf derrière, faut se gratter un peu. » Suggère une distribution collective de stupéfiants ou propose élégamment de leur filer son « slip à mâcher ».

Un peu plus tard, Depardieu se lance avec le directeur du conservatoire dans une discussion érudite sur le répertoire classique pour lâcher : « Moi, je n'apprends jamais mon texte, tout est là », en pointant la petite oreillette calée dans son lobe droit. « Il connaît sa partition, nuance Hippolyte Girardot. Cette petite machine lui permet de se libérer de la contrainte de la mémoire coercitive. » La séquence est bouclée dans les temps, à minuit et demi. Le tournage se terminera en novembre. ●

Diffusion mondiale en mars 2016.

Netflix - Canal+ : la guerre des séries

Le choc des titans entre les Français et les Américains passe par la cité phocéenne avec "Panthers" versus "Marseille"

Dans le coin droit, un champion US à l'appétit féroce, bien décidé à croquer le marché français. 200 000, 500 000 ou beaucoup plus ? Pour l'heure, le groupe californien Netflix, géant de la vidéo à la demande par abonnement (SVOD), garde jalousement secrets ses chiffres d'abonnés en France. En débarquant dans l'Hexagone il y a un an, il a cassé les prix du marché en permettant au grand public d'accéder à un catalogue illimité de films et de séries en ligne à partir de 8€ par mois. Il serait au coude à coude avec Canal Play, qui revendique 700 000 abonnés. "En France, notre meilleur ennemi reste Canal+", commentait laconiquement Reed Hastings, le patron de Netflix lors d'une halte à Paris la semaine dernière.

On l'aura compris, dans le coin gauche, on trouve donc Canal+, un colosse français échaudé par des audiences en baisses ces derniers mois. Et d'autant plus déterminé à ne pas céder un pouce de terrain à l'adversaire US sur le marché à fort potentiel de développement de la Vidéo à la demande.

Au-delà des tarifs, le nerf de la guerre, c'est bien

la fiction originale, produite par et pour eux, plébiscitée par les téléspectateurs. C'est dans ce domaine que la très télégénérique cité phocéenne, une usine à images, fantasmes et clichés, se trouve propulsée au point névralgique de ce duel au soleil. C'est qu'après avoir amorcé la contre-offensive avec Versailles, fresque historique version sex, drugs and rock'n'roll diffusée le mois prochain, la chaîne cryptée a mis le paquet sur Panthers. Un polar ultra-réaliste tourné entre Marseille, Londres et les Balkans, dont deux nouveaux épisodes seront diffusés demain soir.

De son côté, le groupe californien, déjà auteur des séries cuites House of Cards, ou Orange is the New Black, a décidé de franciser son catalogue pour séduire les consommateurs hexagonaux et européens. Et c'est encore Marseille qui se trouve sous les projecteurs et donne son nom à la série, servie par un casting franco-français cinq étoiles, avec Depardieu en tête d'affiche dans le rôle du maire de la ville, entouré de Benoît Magimel, Nadia Farès, Géraldine Pailhas. "Cette ville est à la fois forte, violente, attachante, son décor et son atmosphère vont donner une force incroyable à

l'écran", s'exclame Pascal Breton, patron de Fédération Entertainment qui a séduit les Américains avec son pitch. "On a eu totalement carte blanche, le seul mot d'ordre était d'être transgressif."

Plus de 3 millions par épisode

Point de vue budget, pas de doute, Panthers écrase son concurrent. Un seul épisode de cette série franco-britannique au générique de feu se chiffre à près de 3,3 millions d'euros. Contre 1 million pour Marseille. Celle-ci reste dans la fourchette des séries françaises, bien en deçà des productions américaines. D'autant que la production n'a pas touché un euro d'argent public. Pas question en effet pour le gouvernement socialiste de subventionner Netflix, basé à l'étranger et échappant à la fiscalité. "Marseille est un test pour Netflix, admet sans difficulté Emmanuel Jacquelin, le producteur exécutif. À nous de montrer aux Américains ce qu'on sait faire"

Côté scénario, l'écriture de ce thriller politique, qui raconte une guerre de pouvoir entre le maire et son premier adjoint (toutes ressemblances, etc...), a été confiée à Dan Franck, spécialiste de la fiction

historique, à qui l'on doit déjà les scripts des séries Carlos de Canal+ et Les Hommes de l'ombre de France 2. Le gage d'un réalisme et de dialogues tranchants. "Je suis allé partout, à la mairie, dans les mosquées, les quartiers. Tout ce que j'ai écrit aurait pu être dit", avance le scénariste, qui s'est immergé dans la ville durant un an pour écrire.

Point de vue audience, Panthers a commencé fort la semaine dernière (lire ci-dessous) et, selon la production, "provoque un fort engouement des acheteurs et a déjà été vendue aux États-Unis." Pour Marseille, il faudra attendre la diffusion pour se prononcer, au printemps 2016.

Mais déjà, la force de frappe de Netflix ne laisse guère de doute sur son retentissement : 65 millions d'abonnés dans 40 pays. Autant dire que, si l'image de la ville ne va pas en sortir grande, l'impact devrait être énorme en termes de notoriété et pour l'industrie du cinéma. Alors que le tournage se poursuit jusqu'au 13 novembre, les auteurs pensent déjà à une suite. Dans ce combat des poids lourds, avec Marseille en arbitre, les coups n'ont pas fini de pleuvoir.

Marie-Eve BARBIER et Laurent D'ANCONA

MARSEILLE

Robert Taro (Gérard Depardieu), maire de la ville depuis 25 ans, a préparé sa succession. Mais un événement le pousse à se représenter aux prochaines élections, au grand dam de son premier adjoint, Lucas Barrès (Benoît Magimel). "C'est une histoire de lutte de pouvoir, avec ses rivalités, manipulations, trahisons", affirme Dan Franck, scénariste. "Ce thriller politique se double d'une tragédie familiale. Shakespeare, c'est de la politique ! Il est question d'une famille qui se déchire."

LE PITCH

Mythique gang de braqueurs formés dans la poudrière des Balkans, capable de monter les coups les plus insensés aux quatre coins du globe, les Pink Panthers resurgissent à Marseille en dévalisant une bijouterie de luxe. Khalil, un policier originaire des quartiers Nord aux méthodes borderline, se lance alors à leurs trousses. Et va en profiter pour régler ses comptes avec les malfrats qui englantent sa ville... Dans cette histoire tentaculaire, qui se déroule entre Marseille, Londres et Belgrade, on rencontre encore une experte en assurances et nombre de voyous en col blanc... Bouilliant !

LE SCÉNARISTE

Dan Franck, spécialiste de la fiction historique et politique. L'auteur de Carlos de Canal+, Les Hommes de l'ombre de France 2 et Résistance de TF1 s'est immergé dans la vie politique marseillaise, interviewant politiciens, syndicalistes et voyous pour écrire son scénario. "La seule consigne de Netflix, c'est d'être transgressif", aime-t-il répéter. Le gage d'un réalisme et de dialogues tranchants.

Son nom ne vous dit peut-être rien. Pourtant, le petit génie suédois Johan Renck est actuellement l'un des réalisateurs de séries que les producteurs s'arrachent. Au palmarès de ce virtuose des scènes d'action, disciple de l'immense Michael Mann, on trouve des épisodes de Breaking Bad, The Walking Dead, Bates Motel ou encore Viking... Que du cuit !

LE PRODUCTEUR

Pascal Breton, Président de Fédération Entertainment, il a convaincu les Américains avec le scénario de Marseille. À son actif, il a produit le jeu Koh-Lanta ou la série Sous le Soleil.

Coproduction internationale, tournée en trois langues, Panthers associe les chaînes Canal+ et Sky (Angleterre) et les boîtes de production Haut et court (Les Revenants, Entre les murs) et Warps Film (This is England, 71'...). Une entreprise européenne solide.

LE CASTING

Face à Depardieu, tonitruant maire de Marseille, Benoît Magimel incarne un jeune loup au sourire carnassier, prêt à tout pour arriver à ses fins. Nadia Farès (Nid de guêpes, Les Démons de Jésus, Les Rivières pourpres) fait son grand retour à l'écran : elle incarne Vanessa d'Ambrantes, présidente du Département. Du côté de la "tribu" Depardieu, Géraldine Pailhas incarne sa femme, violoncelliste virtuose. Pour l'actrice marseillaise, fille du galeriste Roger Pailhas, la série marque ses retrouvailles avec la cité phocéenne et avec Depardieu : elle jouait déjà son épouse dans Le Garçu de Maurice Pialat en 1995. On (re)découvrira Stéphane Caillard (vue notamment dans Les Borgias sur Canal+) dans le rôle de Julia, la fille du maire, jeune journaliste fraîchement embauchée à "La Provence". Elle détient un dossier explosif qui tiendra le spectateur en haleine toute la première saison.

C'est peut-être le principal atout de Panthers. À eux trois, Tahar Rahim (Un Prophète), Samantha Morton (In America, Accords et Désaccords) et John Hurt (La Porte du Paradis, Elephant Man) collectionnent six nominations aux Oscars, un Golden Globe et deux César. Excusez du peu... Dans le rôle d'un braqueur contraint de reprendre du service pour financer l'opération de son jeune frère, le Croate Goran Bogdan est également excellent.

COMMENT EST TRAITÉE MARSEILLE

"Ceux qui attendent les kalachnikovs seront déçus" prévient Pascal Breton, producteur, qui promet pour autant "d'être transgressif". Collusion entre le monde politique et le milieu, achats de voix dans les quartiers pauvres, paix sociale assurée grâce au trafic de drogue dans les cités : aucun sujet n'est tabou à l'écran. Dans l'une des premières scènes de la série, Robert Taro prend de la cocaïne dans sa loge du stade Vélodrome.

Dès le premier épisode, le décor est planté : "De tous les endroits du globe, il a fallu que tu m'en traînes ici. À Marseille, porte de l'Afrique et trou du cul du monde", crache John Hurt, en accélérant le pas dans les rues du centre-ville. C'est un fait : Panthers montre un Marseille sombre, gluant et crépusculaire. Un portrait adouci par la complexité humaine du personnage joué par Tahar Rahim et ceux de sa famille. "Où, on montre surtout la violence et le banditisme", reconnaît l'acteur. "Mais est autre chose que ça...". Ouf, l'honneur est sauvé.

NOMBRE D'ÉPISODES

8 de 52 minutes. L'ensemble de la saison sera mis en ligne au printemps 2016

Une mini-série, à l'Anglaise : six épisodes de 52 minutes, pas le temps de lasser. Une suite est déjà dans les cartons.

NOMBRE DE JOURS DE TOURNAGE À MARSEILLE

Deux mois et demi de tournage, du 1^{er} septembre au 13 novembre 2015, essentiellement en décors naturels : Netflix a posé ses caméras à l'Hôtel de Ville, au stade Vélodrome, à "La Provence", à la CCI (où a été reconstitué le bureau du maire) ou encore à la cité Félix Pyat (15')

Au total, 35 jours de tournage en décors naturels, entre le centre-ville, la Joliette, la Baie des Singes et les quartiers Nord... À un rythme effréné !

LE BUDGET

8 millions d'euros. Chaque épisode tourne autour du million. On reste dans la fourchette des séries françaises, bien en deçà du budget moyen des séries américaines.

20 millions d'euros soit près de 3,3 millions par épisode. Le record détenu par Versailles (2,7 millions par épisode) est battu à plate couture. Panthers devient ainsi la série la plus chère de l'histoire de la télévision française. Et ça se voit !

L'AUDIENCE POTENTIELLE

Les 65 millions d'abonnés de Netflix dans 50 pays. Des chiffres qui donnent le vertige : si la série marche, l'impact sera énorme sur l'industrie touristique et cinématographique marseillaise

Après l'échec des Revenants, le chiffre était attendu. Pour la diffusion des deux premiers épisodes du feuilleton, lundi dernier, Panthers a réussi son pari avec près de 900 000 abonnés scotchés devant leur écran, soit 17,5 % de parts de marché auprès des abonnés, une audience nettement supérieure aux Revenants. Mieux : la série doit être diffusée en Angleterre et a été vendue dans de nombreux pays, dont les États-Unis.

LA BO

Elle est signée Alexandre Desplat. Son nom ne vous dit rien ? Mais vous avez sans doute déjà entendu la musique de The Ghost Writer, Twilight, chapitre II, Harry Potter et les reliques de la mort, mais aussi, pour le cinéma français, Un Prophète, Cloco, toutes écrites par Alexandre Desplat. Il a été oscarisé l'an dernier pour The Grand Budapest Hotel de Wes Anderson. Dans Marseille, la femme du maire étant violoncelliste, on devrait y entendre du Bach.

"Au début, on n'arrivait pas à y croire !", se rengorge Caroline Benjo, la productrice. Mais oui, c'est bien l'immense David Bowie qui a accepté de signer la chanson du générique. Un thème gothique et envoûtant qui apparaîtra sur son prochain album, en janvier 2016.

Fin 2017 (ou début 2018), la mairie du 1^{er}/7^e devrait déménager dans un immeuble du centre Bourse et laisser la place à un grand complexe voué au cinéma et aux arts.



Sur le Canebière, le cinéma passe à l'action

L'enquête publique pour la construction d'un complexe culturel à la place de la mairie de secteur a commencé

RAPPEL DES FAITS

Après l'échec de l'implantation d'un complexe MK2 en lieu et place de l'actuelle mairie de secteur, "La Provence" révélait en avril dernier le projet d'un cinéma d'art et d'essai sur le même site porté par la société Artplexe. Le principe était acté quelques jours plus tard par le conseil municipal. Pour quelle suite ?

À nous de faire de la Canebière un Broadway marseillais ! Claironnée en plein conseil municipal, le 13 avril dernier, la phrase de la maire du 1^{er}/7^e Sabine Bernasconi (LR) a pu faire sourire. En particulier les habitués de la plus emblématique avenue de la ville, plongée dans la torpeur et la morosité dès la nuit tombée. Mais aussi, ravivée la nostalgie des trois décennies 50-60-70 où la "Cane, Cane, Canebière" était un haut-lieu de la vie nocturne, du cinéma et du music-hall avec le Raimu, le Capri, le Capitole, le Meilhan, le K7, le Français, le Pagnol et une quantité impressionnante de cafés et de librairies...

Il n'en reste pas moins que, plus modestement, cette séance du 13 avril aura permis d'acter une petite révolution : plus de 8 ans après la fermeture du Capitole, le haut de l'avenue était enfin autorisé à renouer

avec l'industrie cinématographique. Sur la table, un projet porté par la méconnue société parisienne Artplexe. À construire : 7 salles Art et essai en lieu et place de l'actuelle mairie de secteur. "On aura une programmation éclectique, du film très pointu, du *Almodovar*, du *Woody Allen*, mais aussi du *Spielberg*, en version originale évidement", précisait dans nos colonnes, en mai 2015, Jean-Jacques Léonard, le directeur d'Artplexe. Une entreprise de substitution, en quelque sorte, après l'échec de l'implantation d'un complexe MK2 sur le même site. Las, l'imposant geste architectural demandait une révision en profondeur du PLU après s'être fait retoquer par les Bâtiments de France et aura également pâti de son étiquette "Mennucciste". En référence à l'ancien maire PS du 1^{er}/7^e à la base des contacts. "Lorsque nous avons appris que ce projet était tombé à l'eau, nous nous sommes renseignés. Et on a senti une réelle volonté du côté de la municipalité...", racontait encore Jean-Jacques Léonard.

Une ouverture fin 2017

Bonne nouvelle : six mois plus tard, l'affaire est très bien engagée. Ouverte fin octobre, l'enquête publique relative à la désaffectation du square Léon-Blum, préalable à l'édification du cinéma, est par-

tie sur des bases solides. En lieu de semaine dernière, des représentants d'Artplexe et Sabine Bernasconi sont allés à la rencontre du CIQ des Réformés. "Les habitants ont très bien accueillis le projet", se félicite l'élue dont la mairie déménagera dans un premier temps au Centre Bourse avant de s'installer à Belsunce. Et il est vrai que, si les premières images ne sont pas encore disponibles, l'idée de base à de quoi séduire. "Nous voulons édifier un véritable site culturel, de jour comme de nuit, avec 850 fauteuils, un restaurant, des galeries d'exposition, des commerces dédiés à l'art culinaire", promet Renaud Tarazzi. Une date? "Si tout se déroule comme prévu", croise-t-il les doigts, "on peut envisager une inauguration fin 2017 début 2018..."

"Au-delà de ce complexe" embraye la maire du 1^{er}/7^e, "c'est toute la Canebière qui doit retrouver son identité avec une brasserie, un hôtel, un spa, des résidences étudiantes..." Et de revenir à la charge: "La Canebière est déjà une marque dans le monde entier. Mais quand les gens viennent, ils sont déçus. Alors oui, on peut avoir l'ambition qu'un jour elle brille comme Soho ou Broadway..." Ou mieux, qu'elle colle à l'image de l'artère populaire et vivante qu'elle était autrefois.

Laurent D'ANCONA

Hollywood-sur-Méditerranée

Mégalo ?

La Belle de Mai inaugure le plus grand studio d'effets spéciaux d'Europe.

PAR AUDREY EMERY

Le huitième épisode de « Star Wars » sera-t-il tourné à Marseille ? Pour Didier Parakian, adjoint à la ville chargé de l'économie, cette question n'a rien d'incongru : « Avec 364 tournages en 2014, nous sommes déjà la première ville de tournages après Paris. Cet été, nous avons accueilli une production chinoise, "Family on the Go", et nous venons d'achever le tournage de la série "Marseille" pour Netflix. »

Depuis quelques semaines, l'élu dispose d'un nouvel argument de vente : le studio Mocap – pour Motion Capture –, inauguré le 8 octobre au pôle médias de la Belle de Mai. Financé à hauteur de 800 000 euros par la ville de Marseille, il est géré par le groupe Newen, dont la filiale Telfrance produit déjà sur place la série « Plus belle la vie ». Ce nouveau studio d'effets spéciaux, qui s'étend sur 700 mètres carrés, est le plus important de France et même d'Europe. Début 2016, il sera doté d'un fond vert de 300 mètres carrés – support indispensable aux incrustations – et de caméras permettant d'avoir des images en ultra haute définition. Une technologie encore très rare en France. « Nous ciblons avant tout le marché de l'entertainment, mais nous sommes ouverts à d'autres secteurs, comme la médecine ou le sport de haut niveau, nos installations permettant d'analyser les performances d'un athlète, par exemple », explique Marianne Carpentier, chargée du développement chez Newen. Selon le



groupe de production, le marché de la capture de mouvements s'élèverait à plus de 133 millions d'euros, avec une croissance de 10 % par an.

Avatars. En attendant de pouvoir exploiter toutes les potentialités d'avatars et autres décors virtuels, le nouveau studio a accueilli un premier tournage à des années-lumière des ambitions hollywoodiennes de la ville puisqu'il s'agissait du débat des régionales du 21 octobre. Toutefois, le groupe Newen a en projet une série d'animation pour une chaîne française ainsi qu'une série télévisée et deux documentaires. « Nous rencontrons les producteurs au tout début de leur projet afin d'intégrer la technologie dans la manière même d'écrire », poursuit Marianne Carpentier.

Pour attirer les productions françaises et étrangères, le groupe s'appuie aussi sur la cinquantaine de start-up du pôle médias afin de proposer une offre complète, du tournage à la postproduction,

Illusion. Le studio de capture de mouvements, qui s'étend sur 700 mètres carrés, sera bientôt doté d'un fond vert de 300 mètres carrés pour les incrustations d'images et de caméras à ultra haute définition.

30 millions d'euros

C'est le montant des retombées directes des tournages pour Marseille. Les retombées indirectes sont estimées à 168 millions d'euros.

« qui part souvent à l'étranger pour les productions internationales », précise Marianne Carpentier. Le groupe réfléchit par exemple à développer un partenariat avec l'entreprise Gobi Studio, fondée en 2013 par six anciens d'Action Synthèse (auteur de « Pollux – le manège enchanté ») et qui commence à travailler sur la réalité augmentée.

Le studio Mocap s'intègre aussi au projet de pôle médias 2.0 que la ville souhaite développer sur le site de l'ancienne caserne du Muy. « Il s'agit de répondre à la demande de nouveaux plateaux de tournage, les cinq existants étant tous utilisés par "Plus belle la vie" », explique Didier Parakian. D'ici à la fin du mandat, deux ou trois plateaux de 500 à 1 000 mètres carrés devraient être aménagés, ainsi qu'un backlot, zone de décors à ciel ouvert qui représente une rue entière. A l'image de Colonial Street, à Hollywood, où furent par exemple tournées les scènes de Wisteria Lane, de la célèbre série « Desperate Housewives » ■

12 LA CULTURE

1 « Je ne suis pas guide je suis comédienne »

La Provence – 06.08.2015

2 Au cours Julien, le street art devient un jeu d'enfants

La Provence – 06.08.2015

3 Gargantua chez les plasticiens

Le Monde – 29.08.2015

4 Voyage en art contemporain avec Art-O-Rama

La Provence – 29.08.2015

5 La rentrée des expos

La Provence – 31.08.2015

6 Le graffeur Jace fait de la L2 un jardin aquatique

La Provence – 07.09.2015

7 L'Espace Culture pourrait ne pas passer l'année...

La Provence – 16.09.2015

8 Art contemporain – Mécènes du Sud veut rassembler encore plus

La Provence – 28.09.2015

9 « Aux tableaux », c'est déjà fini

La Provence – 09.10.2015

10 Le Stadium de Vitrolles entame sa renaissance

La Provence – 19.11.2015

"Je ne suis pas guide je suis comédienne"

Visiter Marseille grâce aux Marseillais, Bénédicte en a fait son second métier

Musique d'opéra, étagères multicolores surchargées, des clients qui peinent à circuler dans le magasin. La visite commence dans une petite droguerie. Une femme se faufile derrière le comptoir à la place du gérant : "Je m'appelle Issam, je suis née au Caire où j'ai travaillé à la communication de l'opéra de la capitale". Se glisser dans la peau des autres, c'est le deuxième métier de Bénédicte Sire, comédienne et réalisatrice de documentaires. "Je rentre dans mes parcours comme je rentre dans un film : j'aime que ma

La comédienne et guide, Bénédicte Sire, veut "briser le miroir qui fait qu'on n'est jamais vraiment intégré au paysage".



Sous le regard complice de Issam, Bénédicte Sire se glisse dans la peau du commerçant pour faire découvrir son parcours étonnant, de l'opéra du Caire à sa boutique sur la Canebière.

/ PHOTO M.G.M

première séquence soit étonnante pour faire comprendre que je ne fais pas une visite guidée mais que j'emmène les gens dans une histoire".

Pour faire découvrir le quartier de la Canebière, de Noailles ou de Belsunce, elle introduit les portraits géopolitiques de ces habitants. Certains ont fui leur pays, "on se retrouve avec des marchands qui ont peut-être fait une carrière de roqueur international ou un double master de biologie et qui, par ailleurs, vendent du pain la porte à côté."

Si les clients de la droguerie fuient devant le show de la guide comédienne, elle inter-

rompt sa narration et les rattrape à coup de "Qu'est ce que vous cherchiez Madame ? Des bijoux fantaisie ? Il y en a ici et là à petits prix, ça vaut le coup !" Le temps d'une "mise en scène du réel", l'artiste et son petit groupe de visiteurs font partie du décor.

"L'idée d'être touriste quelque part m'insupporte", explique Bénédicte qui souhaite avec ses visites in media res "briser le miroir qui fait qu'on n'est jamais vraiment intégré au paysage."

Pour Pierre-Jeremy Gardinier, cofondateur du site Rendez-Vous Chez Nous sur lequel Bénédicte propose ses balades

urbaines, l'objectif est de "connecter des visiteurs curieux et des habitants disposant de savoir-faire particuliers pour découvrir et pérenniser l'authenticité de nos régions par des voyages immersifs."

Au Comptoir Dugommier, Bénédicte rencontre la cuisinière, Lucile, qui anime aussi des safaris photos dans "la ville brouillon qu'on ne peut, selon elle, que visiter avec un Marseillais." Le contact est facile ; elles sont toutes les deux hôtes sur le site de tourisme collaboratif. "Je suis cuisinographe, et pour rien au monde je n'arrêteraï de faire deux activités profession-

nelles, par peur de me lasser", précise Lucile. Plus que leur double vie, les deux femmes partagent une passion pour l'histoire, l'architecture et les hommes qui façonnent leur ville. Et elles ne sont pas les seules : selon elles, 80 % de leurs clients sont des Marseillais qui ne savent pas comment faire visiter la ville à leur famille ou qui souhaitent redécouvrir sous un autre œil certains quartiers. "Derrière les apparences de misère et de pauvreté, en rencontrant les gens on se rend compte que, finalement, on vit tous sur la même planète."

Manon GRARD-MANOUKIAN

Au cours Julien, le street art devient un jeu d'enfants

Cet été, pas question de rester enfermé, les yeux rivés sur un écran, à traîner à la maison ! Pour varier de l'option plage, l'Office de Tourisme propose un éventail d'activités pour occuper les enfants. Et parmi elles, la Ville met à l'honneur l'art urbain en proposant une visite "graffiti et street art au cours Julien" pour les minots de 6 à 12 ans, pour 9 €. Cette promenade ludique dans les ruelles colorées de ce quartier animé et artistique, connu dans le monde entier, permet de mettre en valeur l'art urbain. Art qui bénéficie au fils des années "d'une curiosité bienveillante", selon Alexandra Blanc-Véa, la guide passionnée. "Ce parcours est un moyen de fédérer, de créer du lien entre les enfants et les parents mais aussi

"On constate un intérêt croissant avec aussi un effet mode pour l'art urbain."

l'occasion de découvrir la ville sous un angle différent", explique-t-elle. C'est d'aussi l'avis d'Olga, venue avec sa fille Virginie, 8 ans : "Avec cette visite, on apprend plein de choses, je ne savais pas vraiment à quoi m'attendre mais maintenant je regarderai les créations urbaines d'un autre œil".

Proposée une fois par mois, la visite aborde pendant 1h30 environ, les différentes techniques, l'histoire du street art depuis sa naissance il y a 50 ans, les outils



"Graffiti et street art au cours Julien" propose, une fois par mois, une balade urbaine afin de rendre accessible et compréhensible l'art urbain aux enfants.

/ PHOTOS C.C.

utilisés, les termes techniques, les règles de cet art... Toujours avec pédagogie. Un carnet d'activités est remis aux enfants et leur assigne des missions durant toute la balade : trouver un tag ou dessiner son blaz (la signature de l'artiste).

Graff, tag, throw-up, fresque, collage, pochoir... Le petit groupe de 4 enfants, accompagnés par leurs parents, pourront se targuer d'être "des connaisseurs" une fois la visite terminée ! "C'est très intéressant et ça me plaît

bien. Je ne regrette pas d'être venu !" approuve Adrien, 9 ans.

Le parcours, à l'image de ces "interventions urbaines" éphémères varie selon les mois, suivant l'apparition ou la disparition des œuvres. "La demande est croissante. Au départ, il y a eu pas mal de réactions épidermiques mais maintenant on voit un intérêt croissant avec aussi un effet mode", constate Alexandra. Le street art gagne du terrain dans les esprits, tous âges confondus, contribue à animer

le quartier, certains commerçants font d'ailleurs appel aux artistes pour décorer leur façade.

La mairie de Marseille, elle, se montre tantôt tolérante, tantôt répressive face aux réalisations sur du mobilier urbain. Elle dépense chaque année quelque 900 000 € pour recouvrir tags et autres.

C.C.

Prochaine visite prévue en septembre, renseignements sur www.marseille-tourisme.com.



Trois des œuvres de Gilles Barbier, de 2013, exposées à la Friche Belle-de-Mai : à gauche, *Console au Canard* (détail), ci-dessus *Habiter la viande* (détail), à droite, *Le Tissage*.



ART

Gargantua chez les plasticiens.

PAR ROXANA AZIMI

Ne cherchez pas Gilles Barbier dans les sauteriers parisiennes : l'artiste français, qui expose depuis le 29 août à la Friche Belle-de-Mai, à Marseille, est un insulaire. Né il y a cinquante ans à Vanuatu, en Mélanésie, où il a vécu jusqu'à l'âge de 20 ans, cet anticonformiste s'est établi à Marseille, loin du cœur du réacteur artistique. En vingt-cinq ans, cet héritier d'Alphonse Allais a construit une œuvre foisonnante et rabelaisienne, piégeant le spectateur par sa cosmogonie délirante où se côtoient bananes, super-héros

fatigués, ivrogne lunaire, fromages à trous, lombrics ou orgue à pets. Dans l'archipel de Vanuatu, Gilles Barbier connaît une enfance sans télé, ciné ou musée. Pour s'occuper, il produit des fanzines où pointe déjà sa virtuosité de dessinateur. Arrivé en France, il a une ambition : faire de la bande dessinée. Il passe d'abord par la case histoire de l'art à Aix-en-Provence, sans y trouver son compte. *« Ça m'a immédiatement saoulé, dit en souriant l'intéressé. Je n'y comprenais rien. J'avais une iconologie dans la tête, celle de la BD, de l'image-temps, de l'action fracturée, de l'intégration du texte. »* Il s'ennuie tout aussi ferme à l'école des beaux-arts de Marseille. *« On me disait qu'il fallait une cohérence, une*

démarche, un noyau dur. J'étais loin de tout ça. » Lorsqu'il arrive sur la scène française vers 1994, il semble à nouveau... à côté de la plaque. L'heure est à la dématérialisation, à l'esthétique relationnelle que théoriserait l'année suivante le critique d'art Nicolas Bourriaud. Soit l'exact opposé d'un Barbier qui essaye *« d'allooler le langage, de le bourrer, de le faire brouter, de le mâchouiller »*. Sculptures et dessins grouillent de sens, fourmillent de détails qui donnent volontiers le tournis. Ses ressorts ? L'humour, le jeu, l'aléatoire, la combinatoire. On aura beau chercher ses référents dans les mouvements dada et Fluxus, lui se réclame plutôt des excentricités des Incohérents, mouvement loufoque de la fin du XIX^e siècle, et

de l'insolence de l'écrivain Alfred Jarry. Aussi se qualifie-t-il volontiers de clown, de pantin ou de toon, quand il ne crée pas une meute de clones en cire à son effigie. En 2004, il accouche d'une figure-clé de son répertoire, le ver de terre. *« Je cherchais quelque chose qui puisse me définir en un mot, explique-t-il. Ce fut ce consommateur, un personnage remplaçable, sécable, qui mange son réel dans un transit infini. »* Tout aussi infinie est cette œuvre gourmande, à multiples tiroirs, qui a l'art de ne jamais nous sevrer. ●

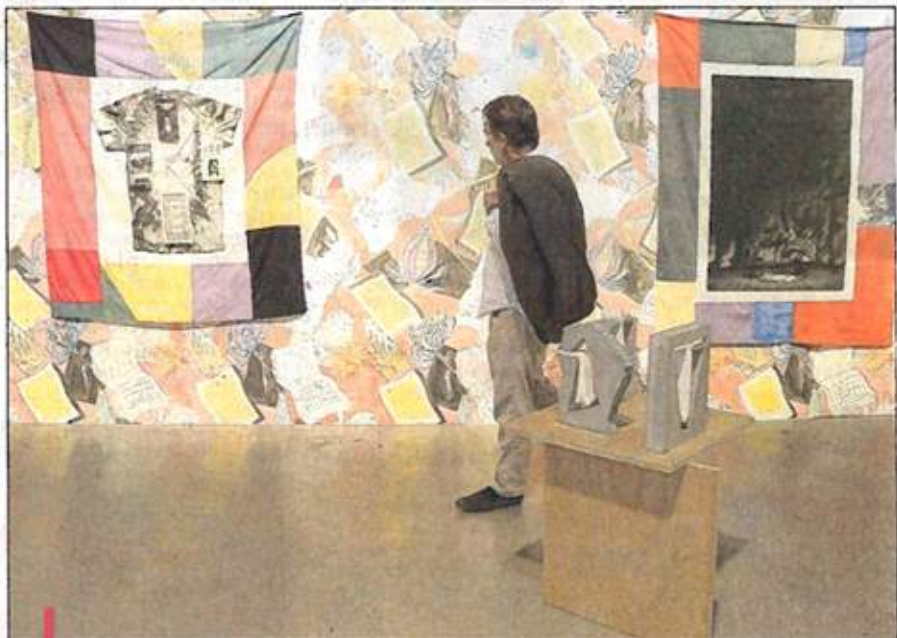
« ÉCHO SYSTÈME. EXPOSITION MONOGRAPHIQUE DE GILLES BARBIER », À LA FRICHE BELLE-DE-MAI, 41, RUE JOBIN, MARSEILLE 3^e, DU 29 AOÛT 2015 AU 3 JANVIER 2016. WWW.LAFRICHE.ORG

Voyage en art contemporain avec Art-O-Rama

Le salon international a ouvert ses portes hier à la Friche de la Belle-de-Mai

Le salon international d'art contemporain s'ouvrait hier pour une journée dédiée aux professionnels. Collectionneurs, galeristes, journalistes ont pu découvrir le travail des vingt-et-une galeries nationales et internationales, installées à La Cartonnerie de la Friche de la Belle-de-Mai jusqu'au 13 septembre.

Ces œuvres pop de la galerie coréenne Kim Kim aux jeux d'ombres et de lumières de la Française Deborah Schamoni présentée par une galerie munochoise, en passant par la chapelle très personnelle de la Hopstreet Gallery de Bruxelles, l'art contemporain présenté est multiple et international à Art-O-Rama. Sélectionnées avec soin par les organisateurs, les galeries veulent se faire connaître et présenter le travail de leurs artistes dans un cadre différent des foires habituelles. "C'est la deuxième fois que nous venons. Nous sommes surtout là pour attirer la clientèle française, explique Pascal Lambrecht de la Hopstreet Gallery de Bruxelles. Ici, nous avons la place de montrer le travail d'un ou deux artistes. Il y a peu de galeries présentes et nous avons de l'espace. Les autres foires sont plus commerciales. Pour Art-O-Rama, il faut venir avec



Le salon de l'art contemporain présente le travail de 21 galeries internationales.

/PHOTO DR

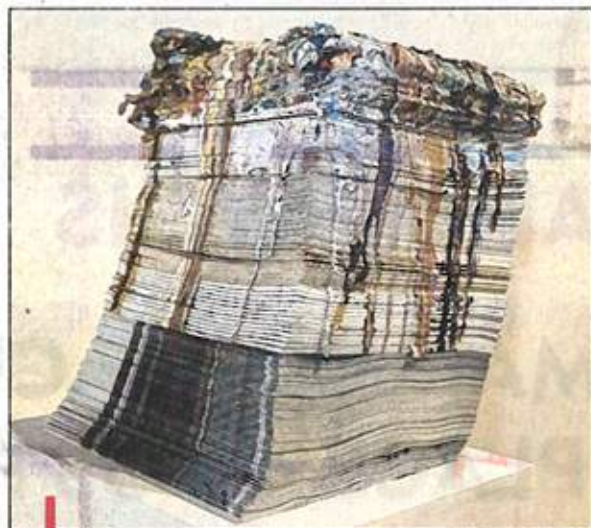
un projet." Pour Hannah Hooks, c'est la première fois dans ce salon: "C'est un terrain intéressant car il y a une approche très curatoriale. C'est une foire qui a son propre temps, à la fin de l'été, il n'y a pas d'autres. Il y a une énergie très

jeune et positive. Et comme nous sommes à Marseille, une ville que nous ne connaissons pas, ça nous permet de donner l'image que nous avons du sud de la France, avec du béton et beaucoup de couleurs." Pendant que les professionnels

scrutent les œuvres, les galeristes ont l'air conquis.

Sirine AZOUAOU

Week-end d'ouverture jusqu'à dimanche, 15h-20h, 3€. Expos jusqu'au 13 septembre, Friche de la Belle-de-Mai, Marseille (4e). art-o-rama.fr



Les œuvres d'une trentaine d'artistes sont présentées à La Cartonnerie, jusqu'au 13 septembre.

/PHOTOS VALÉRIE VREL

Au Box, le rouge de Jean-Pierre Bertrand



"Quand on m'a proposé de faire cette exposition, j'ai tout de suite accepté car ce lieu est magnifique", raconte l'artiste. / PH. P. NOSETTO

Jean-Pierre Bertrand expose ses "trucs" au Box-Fonds M-ARCO de Marc Féraud. "Je n'aime pas qu'on dise vos toiles, je préfère à la limite qu'on les appelle des trucs, explique l'artiste, moi j'utilise le mot format pour les qualifier. Des toiles ça s'accroche au mur, ce que je fais, c'est plus de l'ordre de l'installation, pour faire partie de l'espace." L'artiste y tient, ses œuvres sont accrochées au mur, les cadres en acier sont presque collés, pas simplement cloutés.

Red To Red, 6 x 3 formats + 1, est noté sur le mur blanc entouré de grands formats rouges. Des plaques rouges peintes et gravées, qui font face à des plaques de plexiglas recouvertes de ce que Jean-Pierre Bertrand appelle son "papier de miel", un papier trempé dans de l'eau et du miel collé contre le plexiglas. Des morceaux de couleur brillante, rouge bien sûr, mais aussi marron, noire, dessinés des bandes inégales sur les plaques dont la matière, les ombres, changent selon où l'on se

tient dans ce grand espace lumineux qu'est le Fonds M-ARCO.

"Quand on m'a proposé de faire cette exposition, j'ai tout de suite accepté car ce lieu est magnifique. C'est une œuvre en soi. L'exposition fait passer du rouge au rouge. Je joue d'un postulat : pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué, ou plutôt complexe", raconte Jean-Pierre Bertrand, heureux de voir ses formats dans cet espace. "J'ai envie que les gens voient ce qu'il y a devant eux, qu'ils se déplacent, sans se poser de questions." Les questions, l'artiste n'aime pas trop ça, ni expliquer ses œuvres. "Ce qui me fait peur c'est de devoir expliquer pourquoi j'ai fait telle ou telle chose." Ce qui intéresse surtout Jean-Pierre Bertrand, c'est occuper l'espace. À découvrir jusqu'au 18 octobre.

S.A.

"From Red to Red, 6 x 3 formats + 4"
Jusqu'au 18 octobre au Box - Fonds M-ARCO, Anse de Saumay, Chemin du littoral (16), m-arco.org

Gilles Barbier vous invite dans son "Echo Système"

Le plasticien marseillais présente vingt-cinq ans de création à La Friche

Connue pour ses pions en résine, l'œuvre de Gilles Barbier est en fait beaucoup plus étendue et protéiforme. Cette grande exposition, en deux volets, rassemble les délires de l'artiste marseillais, depuis ses débuts dans les années 90. Une rétrospective donc, qui n'en est pas vraiment une pour Gaël Charbau, commissaire de l'exposition. "C'est peut-être plus une introspection. Elle s'appelle Echo Système car ce sont des choses qui communiquent, des thématiques qui se répondent, il n'y a pas vraiment de début, ni de fin. Il faut faire l'effort d'accepter d'être perdu." Quand on entre dans la première salle, on passe par une porte spatio-temporelle, l'invitation est lancée.

Des énoncés comme points de départ

Sculptures, croquis préparatoires, peintures, moulages, photographies, installations, toutes les étapes de la création de l'artiste sont visibles, à l'image de ce croquis grand format, où sont écrites sous forme de recettes de cuisine, des consignes pour ses assistants. La construction intelligente de l'exposition n'est pas chronologique, elle permet de retrouver les thèmes et les formes qui traversent la pensée de Gilles Barbier, comme ces chaudrons dégoûtants que l'on croise à plusieurs reprises.

Une nappes de pique-nique où un papier timide essaie de se faire accepter des bouteilles de vin, moutarde, tomates... la bande dessinée d'un superhéros inventé, sa série sur l'habitation de la viande... On se laisse balader par cet univers multiple et inspiré. On voyage aussi dans le temps pour découvrir les débuts de l'artiste.

SALON

"Paréidolie", le dessin en force

Aux côtés d'Art-O-Rama, il faut désormais compter sur un autre salon d'art contemporain, tout à fait complémentaire. Dédié au dessin, Paréidolie, qui tient son nom d'une illusion d'optique qui consiste à associer une forme vague (comme un nuage) à une image humaine ou animale, l'a encore démontré ce week-end.

Pour sa deuxième édition, il a en effet réuni une douzaine de galeries nationales et internationales (Espagne, Angleterre, Slovaquie, Suisse, Maroc et France) dans les locaux clairs et lumineux du Château de Servières (boulevard Boisson, 4). L'an dernier, il avait déjà su fédérer les amateurs d'art. 1 800 personnes avaient défilé dans ses espaces et tous les galeristes avaient trouvé des acheteurs. Il est encore aujourd'hui un peu tôt pour faire le bilan de ce deuxième opus mais le monde était manifestement au rendez-vous. Il faut dire que ce salon est assez unique.

"Je souhaitais un salon qui soit accessible, confie Martine Robin, directrice du Château de Servières, à l'origine, entre autres, de Paréidolie. En dehors du fait que le dessin est mon médium de prédilection, il est un art plus abordable et plus facile à acheter. Et puis, à l'exception de Paris, il n'existe pas ou peu de panorama de cette envergure sur le dessin exclusivement". En pleine rentrée de l'art contemporain à Marseille, Paréidolie a su donc se faire une place.

Il le doit en partie, à son identi-



Bande dessinée, sculptures, peintures, installations, Gilles Barbier revient sur 25 ans de création multiforme à la Friche Belle-de-Mai. / PHOTO S.A.

Quand il sort des Beaux-Arts en 1992, Gilles Barbier invente une machine à produire des énoncés, qu'il met en œuvre. Un procédé qui est toujours le même aujourd'hui. "Tessaie de rester attentif aux détails. N'importe quelle idée peut devenir le point de départ d'un projet, ce qui m'intéresse c'est l'interprétation", dit-il. De l'énoncé de l'immortalité, Gilles

Barbier a inventé un lieu, le "Créatorium" et des portraits grinçants de personnages, des "abrutis éternels" devenus immortels après l'ablation d'une glande responsable de la mortalité mais aussi de l'intelligence. Enfin, on traverse les souvenirs de l'artiste et tout ce qui l'a inspiré dans une pièce tournoyante assez monumentale. Pour finir sur un jeu d'échecs façon Bar-

bier, composé de 24 personnages, ses fameux clones miniatures déguisés et chaussés de tongs Havaianas, que l'artiste ne quitte pas "jusqu'à octobre". L'Echo Système est à voir jusqu'au 3 janvier.

Sirine AZOUAOU

Jusqu'au 3 janvier, la Friche Belle-de-Mai (3). Tarifs 2/3€, billet toutes expositions 3/5€. friche.org



Paréidolie se prolonge par une saison du dessin à la Galerie du 5^e et au musée des Beaux-Arts. / PH. A.K.

té et à son exigence, entre sensible et concept. Les galeries présentes ont été rigoureusement sélectionnées dans le but "d'offrir une diversité" des techniques, des couleurs et des sentiments, par des artistes confirmés et émergents, qui sont pour certains venus avec des créations.

Cette année, Paréidolie avait ainsi la particularité d'offrir à la galerie Karima Célestin, un espace de projections dédié au dessin vidéographique. Le salon invitait également Joseph Dadoune,

artiste multiculturel et visionnaire, vidéaste et photographe, qui vit à la frontière israélo-paléstinienne. Il offrait là un travail du quotidien, rare, opaque, jamais montré. Avec la présence de la galerie Kulte et la carte blanche donnée à Culture Interfaces, toutes deux venues du Maroc, Paréidolie affirmait ainsi son identité méditerranéenne. Mais pas exclusivement. Jérôme Zonder, représenté par la galerie Eva Hober établie dans le quartier du Marais à Paris, avait une place de

choix pour y dévoiler ses dessins noirs au fusain et mine de plomb, entre hyperréalisme et surréalisme.

Paréidolie se prolonge par une saison du dessin dont les premiers rendez-vous sont donnés à la Galerie du 5^e (aux Galeries Lafayette) avec une exposition de Lina Jabbour et au musée des Beaux-Arts au Palais Longchamp avec une sélection de dessins de Gérard Traquandi dans les collections des musées de la ville (jusqu'au 31 octobre). A.K.

Le graffeur Jace fait de la L2 un jardin aquatique

L'artiste, père des "gouzous", a entamé une fresque géante sur la rocade



Jace, au premier plan, réalise la plus grande fresque d'Europe imaginée par un seul artiste, sur 3000 m².

PHOTOS VALÉRIE VREL

En ce vendredi après-midi, sur le chantier de la L2, il ne reste plus que quelques engins, au niveau de l'échangeur de Saint-Julien, dans le 12^e arrondissement.

Les travaux ont fini plus tôt ce jour-là, mais sous un soleil de plomb, d'autres hommes casqués ont pris possession des lieux. Ou plutôt des murs.

Sur des grues et armés de bombes, ils dessinent un monde aquatique, merveilleux mais menacé, dans lequel nagent des "gouzous", ces petits personnages jaunes, ludiques et tout simples, qui sont la marque de fabrique d'un artiste réputé internationalement, Jace.

L'homme est basé à La Réunion et ses "perso débiles" comme il le dit lui-même, ont fait le tour du monde. "De forme simple, facilement identifiables et rapides à faire", ses gouzous sont moins naïfs qu'il n'y paraît. Ils véhiculent toujours des

idées. En scrutant bien la fresque de 3000 m² en train de se faire avec le concours de 5 à 6 peintres, le message est clairement "écologique".

"Les murs de la L2"

Cela fait huit jours, ou plutôt huit nuits (pour ne pas gêner la conduite des travaux), que le street-artiste s'attelle donc à sa tâche. Il reviendra en novembre terminer son œuvre pour laquelle il a été sollicité. Après Acet1, Mégot, Stef ou encore Dire, Jace peint en effet ce mur de façon légère, invité à participer à un projet *Les murs de la L2* porté par Planètes Emergence et la société de la rocade L2 (SRL2) dont le but est de faire des huit échangeurs qui jalonnent la voie, le terrain de jeu des graffeurs.

Cette initiative, on la doit à Inouk Moncorgé, le directeur général de la SRL2. "Ce projet est parti d'un constat, explique-t-il. J'ai grandi à Marseille et cela fait

presque 40 ans que j'entends parler de la L2 comme d'un moyen de favoriser la circulation entre les quartiers et de faciliter l'entrée et la sortie de la ville. Mais sa construction entraîne la création de murs pour protéger la population. C'est un paradoxe. Et puis, les abords des grandes villes sont souvent rugueux et anxigènes, propices aux tags intempestifs qui accentuent ce sentiment. Alors, je me suis inspiré de ce qui s'est fait à Philadelphie, où j'ai vécu et travaillé, à partir d'une réflexion sur l'environnement urbain. En 25 ans, 3000 fresques murales ont été réalisées. On s'est alors retrouvé avec Planète Emergences sur ces mêmes enjeux".

Pour la petite histoire, Jace et Inouk Moncorgé se connaissent bien... d'une certaine façon. "Une nuit, il a peint illégalement un mur de la Route des Tamarins à La Réunion, dont je dirigeais la réalisation !" plaisante

désormais le directeur général.

A Marseille, les deux hommes se retrouvent sur le bitume et en plein jour. "Faire appel aux expressions artistiques de rue, c'est une bonne chose. Cela montre qu'il y a une prise de conscience. Mais c'est un art qui doit garder son énergie brute du départ, sa liberté", explique Jace.

Ainsi, sur la L2, même si la fresque a été "commandée", elle est en grande partie improvisée. "La mer, parce que cela fait partie de l'identité de la ville. Et puis le bleu et le blanc, pour ses couleurs", explique l'artiste qui a déjà exposé à Marseille, au Dock des Suds (dont il a peint un portail) et Aux Tableaux (cette école abandonnée de la rue Dieudé dans le 6^e investie par des artistes). Sur la L2, on pourra voir sa pièce, la plus grande fresque d'Europe réalisée par un seul artiste, en juillet 2016 avec l'ouverture de la partie Est de la rocade.

A.K.

L'Espace Culture pourrait ne pas passer l'année...

Une fermeture au 31 décembre est évoquée devant les salariés. La Ville dément

Tous les Marseillais friands d'arts et de spectacles ont déjà pénétré, au moins une fois, dans les locaux de l'Espace Culture. On parle là d'un bâtiment coquet et parfaitement situé sur la Canebière (1^{er}), à proximité du Vieux-Port et non loin du nouvel Office du tourisme. Une "vitrine culturelle" de laquelle on ressort généralement le sac débordant de dépliants et de guides publiés par les structures marseillaises, petites et grandes : théâtres, opéra, cirque, salles de concerts...

L'Espace Culture, c'est encore une billetterie active jusqu'à la dernière minute (cas unique en région), de régulières conférences ou expositions intramuros, et, cerise sur le gâteau, l'organisation des Rencontres d'Averroès et de la Biennale des Jeunes créateurs. Deux événements au retentissement mondial... Le plébiscite public

"On nous a expliqué que les élus voulaient faire des économies."

ne trompe pas : au 1^{er} juillet dernier, ce sont près de 125 000 personnes, dont une grande partie de touristes, qui avaient franchi l'entrée de l'immeuble (contre 168 000 sur l'année 2014).

Des portes bientôt fermées à double tour ? En tout cas, la rumeur enfle. Selon diverses sources, cette structure fondée par la municipalité en 1976, sous le nom d'Office municipal de la culture et des loisirs, pourrait bien ne pas passer l'année. C'est du moins ce que les 16 employés de l'association, liée par une convention triennale avec la Ville, en ont conclu après une rencontre avec leur directeur, organisée en juin dernier. "Il nous a alors clairement annoncé qu'une fermeture est envisagée par la municipalité au 31 décembre", affirme un salarié. Qui remonte le fil des événements : "Déjà, en octobre 2014, le président de l'Espace Culture, Bernard Jacquet, nous avait réunis pour nous expliquer que les élus voulaient faire des économies importantes. Il nous a ensuite été demandé de remplir un ques-



Chaque année, l'Espace Culture de la Canebière reçoit la visite de plusieurs dizaines de milliers de personnes et vend des places de spectacle de plus de 150 structures, petites et grandes. / PHOTO P.N.

tionnaire individuel sur nos parcours et nos postes idéalement souhaités pour la suite..."

Bon gré mal gré, les agents culturels ont "répondu au formulaire". "Mais en y joignant un projet rédigé par nos soins sur l'évolution possible de l'Espace, à court et moyen terme". Un investissement mal récompensé. "Nous n'avons jamais eu de réponse !", s'étouffent les salariés. Pire : en février 2015, l'équipe apprend par la voix de son directeur, Jean-Jacques Gilliard, que l'association a fait l'objet d'un audit commandé par la Ville au cabinet KPMG. "Il se dit qu'on leur a aussi demandé de chiffrer le prix du licenciement des 16 employés...", glisse un témoin. Mais on n'a jamais eu de retour sur le contenu de cet audit.

Jusqu'à l'annonce d'une fermeture envisagée au 31 décembre, donc. Sans autre explication... Une communication incertaine dénoncée, en juillet, par une lettre recommandée envoyée au maire Jean-Claude Gaudin (DR) poin-

1 M€ DE BUDGET

Outre sa mission d'information, l'Espace Culture met en vente les billets d'environ 150 structures. L'an dernier, près de 12 000 tickets ont été vendus sur place. Le budget global est d'environ 1 million d'euros dont près de 85 % émanant de la Ville. La Région et le Département interviennent uniquement sur les Rencontres d'Averroès et la Biennale des Jeunes Créateurs.

tant "l'inquiétude des salariés pour l'avenir d'une association conventionnée par la Ville et les difficultés rencontrées (dans ce contexte) quant au bon fonctionnement de nos missions". Et de lister les conséquences factuelles de ce flou : "A titre d'exemple, le service billetterie travaille actuellement sur la mise en place des saisons 2015/2016, le pôle événement

met en place le programme Averroès Junior, le planning des vitrines et espaces d'exposition est en train de se faire et les structures en attente de nos réponses..." Une missive restée, elle aussi, sans suite. Contacté, Bernard Jacquet, visiblement irrité d'être interrogé sur ce sujet sensible, maintient sèchement qu'une fermeture n'est "pas à l'ordre du jour". Le même s'est pourtant montré moins définitif devant ses employés en assurant oralement, en mai dernier, que "quoi qu'il arrive, personne ne sera mis à la porte". L'avis de la municipalité ? Au diapason : "Non, il n'y a rien". Passez votre chemin... Et il est vrai que cette issue ferait tâche une paire d'années seulement après 2013 et son lot de discours triomphants sur la place "capitale" de la culture à Marseille.

Dernier indice troublant, le matériel de régie appartenant à l'Espace Culture et régulièrement prêté à des associations (Lenche, Archaos...) serait d'ors et déjà mis en vente.

Laurent D'ANCONA

Mécènes du Sud veut rassembler encore plus



Le nouveau bureau de Mécènes du Sud, présidé par Christian Carassou-Maillan (troisième en partant de la gauche).

/ DR

Après 2013, Mécènes du Sud qui existe depuis 2003, a entamé sa mue. Aujourd'hui, ce collectif d'entreprises principalement basées entre Aix et Marseille, soutient évidemment la création artistique contemporaine, plus spécialement les arts visuels. Ses 45 membres, curieux, dont un grand nombre de fidèles, poursuivent l'aventure innovante qui n'a pas d'équivalent en France. Et continuent aussi d'inventer l'après Marseille-Provence 2013, Capitale européenne de la culture avec l'envie de grandir encore. Une dynamique mieux ciblée et une activité recentrée par ce réseau d'entreprises *"qui cherchent à comprendre le monde d'aujourd'hui à travers l'art"*.

L'association concentre donc son mécénat sur le domaine plastique et consacre une part conséquente de son budget (d'environ 130000 €) à une exposition dans un des nouveaux lieux du territoire. Puis, des lauréats choisis par un comité artistique présidé par Josée Gensollen (ils sont neufs cette année Alexander Schellow, Benjamin Valenza, Eva Barto, Jean-Marc Chapoulie & Nathalie Quintane, Nicolas Giraud, Remi Bragard, Vincent Ceraudo, Wilfried Almendra, Yann Serandour) sont invités à créer ici des projets soutenus sur une période maximum de deux ans. Il y a aussi un coup de cœur, décerné

cette année à Pierre Malphettes. L'association est désormais présidée par Christian Carassou-Maillan, administrateur-associé de l'Hôtel Renaissance à Aix-en-Provence, et poursuit sa mission pédagogique. Le groupe de mécènes rentre d'ailleurs tout juste de la Biennale de Venise et se prépare à un autre voyage à Lyon, pour sa Biennale également. *"C'est important qu'ils se fassent l'œil, c'est l'un des volets de notre activité pour former les mécènes et leurs salariés. Il s'agit de faire en sorte que les entreprises deviennent perméables à notre projet"*, explique Christian Carassou-Maillan.

Une stratégie qui complète celle de porter un grand projet dans un espace créé pour 2013. *"On vient vraiment en aide aux événements structurants"*, explique Christian Carassou-Maillan. Cette saison c'est l'exposition de Gilles Barbier à la Friche la Belle-de-Mai à Marseille qui a été choisie (à voir jusqu'au 4 janvier 2016). A Aix, le collectif intègre également la manifestation Nouveaux Regards qui promeut les diplômés de l'école supérieure d'art d'Aix. Il invite notamment deux jeunes créateurs (Bastien Hudé et Clémence Marin) en résidence pour trois mois chez Vacances bleues. Tout cela par passion pour l'art.

G.G.

"Aux tableaux!", c'est déjà fini

L'exposition d'art urbain réunissant 40 artistes dans l'ancienne école St-Thomas d'Aquin a attiré 32 000 visiteurs

On voulait un projet d'envergure, à l'échelle nationale. On voulait faire briller Marseille. On voulait taper fort. La réalité a dépassé nos espérances". En ce mercredi après-midi, dans la cour de l'école St-Thomas d'Aquin qui ne désemplit pas, Karine Terlizi, co-fondatrice du projet et de l'association Juxtapoz, n'en revient toujours pas. "J'avais parié sur 5000 visiteurs, le résultat est au-delà de ce que j'espérais".

Sur quatre mois, l'exposition éphémère *Aux Tableaux!* qui a rassemblé 40 artistes de la "street culture" dans une école du centre-ville vouée à la démolition, a attiré plus de 32 000 visiteurs. Sur un bout de papier, celle qui a porté à bout de bras ce projet hors norme (avec Charlotte Pelouse et l'artiste Alexandre d'Alessio issu du collectif 9^e concept), a précieusement noté les chiffres de fréquentation: 4000 enfants, 450 visites scolaires, 16 000 Marseillais, 20 000 visiteurs issus des Bouches-du-Rhône et environ 1 500 touristes étrangers. "Ce qui prouve que les Marseillais ont envie, qu'il y a une demande des artistes et du public", précise-t-elle. Une envie qui n'a visiblement pas d'âge.

Un public intergénérationnel

"Ce qui est dingue, c'est que notre public est intergénérationnel. Une des forces de notre projet, c'est l'école, c'est un thème qui parle à tout le monde, on a tous fréquenté l'école. Et puis, c'est une expo que l'on peut tou-

cher. C'est idéal pour les enfants. Je me souviens d'un petit garçon qui s'était endormi dans "la salle des siestes". Les gens ont investi les lieux. Ils se sont sentis chez eux. Et nous aussi", poursuit Karine, qui fait partie des 12 personnes (9 adultes et 3 enfants) qui ont habité l'école à l'année, monnayant un petit loyer.

Car l'exposition n'est que la partie visible de l'avenue qui s'est jouée là. A la base, l'idée était de trouver un lieu vacant pour y mener une résidence d'artistes et une exposition. Dans leurs recherches, le trio est tombé sur cette école des sœurs dominicaines du St-Nom de Jésus, dont les 5000 m² ont projeté le projet dans une tout autre dimension. Il a fallu voir les choses en grand et penser un modèle économique permettant de répondre aux 6 000€ de charges et aux contraintes imposées par la vétusté des lieux. Ainsi, l'ancien collège est devenu une pépinière rassemblant 50 artistes louant pour 5€ le m² un espace de travail. Pour sécuriser le site et l'entretenir, douze personnes s'y sont installées. Une buvette et une restauration ont été assurées par l'association Relais et chariots. Et il fallait déboursier 2€ pour voir l'expo. Des mécénats privés ont permis la mise aux normes de sécurité des lieux, auxquels se sont ajoutés en cours de route 25 000 € de la Ville et 10 000€ chacun du Département et de la Région.

Mais le trio épaulé par Nicolas Brun, régisseur général, et



"Aux tableaux!" se termine demain dans une ambiance de fête de fin d'année d'école. / PHOTO DAVID ROSSI

Elodie Gaillard, chargée de communication, étaient sur tous les fronts. "C'était fatigant, intense, parfois dur, on travaillait entre 60 et 70 heures par semaine, mais je me suis éclatée, ce n'était que du bonheur, confie Karine. Ce projet nous a changés, professionnellement et humainement. Maintenant, on voit les choses en grand, on est en mode conquérant!"

L'avenir

La suite? Demain, ce sera donc le dernier jour de l'expo. Il restera alors quatre mois à l'équipe pour terminer avec le projet, par un documentaire et un livre ("entre le livre d'art, le catalogue et le cahier d'école") et puis déménager. En février, leur bail cessera. Et l'école qui a connu un second souffle, s'en remettra à un autre destin, dès le printemps: des logements portés par le promoteur immobilier Nacarart. Parce que la bastide du XVIII^e siècle est classée monument historique, il n'est pas question de démolition mais de rénovation. Et les travaux devraient durer 2 ans. "Le permis de construire a été déposé et le dossier est à l'étude, il y en a environ pour six mois, précise Karine. Bien sûr, les délais avant les travaux pourraient être plus longs. Bien sûr qu'au fond de nous, on aimerait rester. On va tous déprimés. Mais c'était prévu comme ça".

Alors Karine et les autres préfèrent se tourner vers d'autres desseins, le but étant de trouver un autre lieu vacant à investir pour une durée déterminée, à Marseille idéalement, "mais pourquoi pas ailleurs". Ils ont déjà eu des propositions de Tarascon, Grimaud. D'autres villes leur font les yeux doux? Espérons que Marseille saura les convaincre de rester. "On a bon espoir, sourit Karine qui a déjà visité l'ancien Hôtel de la Marine. Je pense qu'on a acquis une certaine crédibilité". Le public en est en tout cas convaincu.

JOURNÉE DE CLÔTURE

"On voulait une ambiance de fête de fin d'année d'école avec en après-midi, barbes à papa, crêpes, pop-corn, maquillage pour enfants, mur participatif...", explique Karine. Pour le reste, l'expo sera ouverte de 11h à minuit (dernière entrée à 23h).

Et les DJ se relaieront dès 14h (Audictive, Le Bijoutier, FeudJay, Imhotepe, Dub 4, Pola facette, MrikiOT).

+ 2 € d'adhésion (entrée libre et prioritaire pour ceux qui ont leur carte).

Places limitées à 600 personnes. 23, rue Dieué (6^e).

Le Stadium de Vitrolles entame sa renaissance

La Communauté du pays d'Aix avait la charge de la structure, créée il y a vingt ans et aujourd'hui à l'abandon. La municipalité de Vitrolles vient officiellement de la récupérer

C'est une toute petite annotation noyée au beau milieu des 33 délibérations du conseil municipal de Vitrolles qui s'est tenu mardi soir. Mais qui, pourtant, pèse très lourd. Il s'agit plus précisément de la délibération 12, celle concernant l'approbation des rapports de la Commission locale d'évaluation des transferts de charges (CLETC). Si elle concerne principalement des édifices aixois, comme le Grand théâtre de Provence ou la piscine du Val de l'Arc, à Aix-en-Provence, elle traite aussi du cas du Stadium de Vitrolles, site à l'abandon depuis 1999 et qui, jusque-là, était en grande partie sous la responsabilité de la Communauté du pays d'Aix (CPA).

Par le biais de cette fameuse CLETC, c'est aujourd'hui la ville de Vitrolles qui la récupère. Avec la ferme intention de revitaliser ce site, devenu, aux yeux de nombreux habitants, une véritable venue et pour d'autres, un joyau inexploité. Plus pour longtemps, si on se fie aux signaux envoyés par la municipalité, bien décidée à revitaliser cette enceinte au passif chargé.

Depuis plusieurs mois déjà, à sa demande, le cabinet d'audit, expertise comptable et conseil Pricewaterhouse Coopers, basé à Aix-en-Provence, planche, à

la demande de la Ville de Vitrolles, sur un objectif bien précis: rendre le site attractif, séduisant pour de potentiels investisseurs.

"Le Stadium présente de nombreux atouts, à commencer par un positionnement central plus qu'idéal, proche de Marseille, d'Aix, de la gare TGV, de l'aéroport et des grands axes routiers et le territoire manque de structures de ce type, avec ce genre de positionnement. En fai-

Des investisseurs chinois, anglais et canadiens se seraient déjà manifestés.

sant appel à ce cabinet d'experts, nous avons pris les devants et aujourd'hui, nous avons déjà quelques touches au niveau international", annonce Loïc Gachon, maire de Vitrolles.

Des "touches" chinoises, anglaises et surtout canadiennes. Selon nos informations, une rencontre aurait eu lieu entre une grande compagnie artistique d'un de ces pays, désireuse d'ouvrir un vaste complexe dans le sud de l'Europe. À ce hypothétiques partenaires, la



Depuis la fin des années 90, le Stadium de Vitrolles est laissé à l'abandon. Il pourrait devenir un complexe ludo-pédagogique. / PHOTO F.G.-Y.

commune a déjà indiqué ses souhaits. Le nouveau Stadium ne sera ni une enceinte sportive ni une salle de spectacle, la zone étant déjà bien pourvue de salles avec ce type de jauge (exemple: Le Silo à Marseille). "Il n'est pas question de faire ce qui a déjà été fait par le passé. On se dirige plus vers quelque chose entre le parc d'attraction et le musée, un lieu ludo-pédagogique destiné à un large public", explique le premier magistrat vitrollais qui a vu défiler dans son bureau un nombre important

de projets et de propositions, certaines très farfelues, d'autres plus sérieuses. Et de citer plusieurs exemples déjà présents sur le sol français et européen, comme Vulcania, parc d'attractions sur le thème des volcans en Auvergne, Europa Park, parc sur le thème de l'Europe en Allemagne et le Futuroscope de Poitiers. Le cabinet Pricewaterhouse Coopers s'est déjà penché sur ces sites, afin d'étudier leur fonctionnement. "Ils ont aussi étudié des cas de site de cette catégorie qui

ont été des échecs, notamment un en Alsace. On sait donc ce qu'il ne faut pas faire", glisse Loïc Gachon. Ce dernier sait surtout ce qu'il faut faire en premier lieu: remettre le site dans un état correct. Si sa structure ne semble pas subir les affres du temps, à l'intérieur, il part en lambeaux. Officiellement interdit au public, celui-ci est aussi accessible qu'un moulin et est régulièrement squatté. Le sol du site va aussi faire l'objet d'une étude approfondie, car à une cinquantaine de mètres se

situe le fameux crassier de Vitrolles, ce terril en pente constitué de résidus de fabrication d'alumine. Il résulte de dépôts de boues rouges, de 1953 à 1958 par l'usine d'alumine SFIA (groupe Alusuisse) de Marseille-Les Aygalades. "La dépollution du site n'est pas un obstacle majeur", indique-t-on à l'hôtel de ville. L'expertise de Pricewaterhouse Coopers, dont la première phase a coûté à la Ville près de 30000 €, pourrait encore durer plus d'un an.

Lionel MODRZYK

LE TÉMOIGNAGE de Rudy RICCIOTTI architecte du Stadium

"Les décideurs de MP 2013 auraient pu le remettre en valeur"

Stadium. Il suffit de prononcer ce nom pour que Rudy Ricciotti, l'architecte qui a conçu l'édifice, s'embrace. "Le Stadium était trop en avance sur son temps. À l'époque, il a fait bondir dans les rangs des architectes à la culture néoprovençale conservatrice qui ne pensaient qu'à séduire les promoteurs. Ce projet avait du cran, il s'inscrivait dans la thématique du land-art, la relation entre le paysage et l'artefact. C'était un carré noir, sur fond rouge, souligne le fantasme bâtisseur. En 1992, j'étais inconnu. Pourtant, le maire de l'époque, le socialiste Jean-Jacques Anglade, m'a fait confiance et ce fut une formidable aventure architecturale et humaine." Aventure qui s'est achevée dans la confusion la plus totale, avec l'abandon du site à la fin des années 90.



Rudy Ricciotti est aussi l'architecte du Mucem à Marseille. / PHOTO FRÉDÉRIC SPEICH

"Mais personne n'a eu le courage de le sauver, ce site!"

"Mais personne n'a eu le courage de le sauver, ce site! Pire, certains se sont même félicités de son abandon. Politiquement, il ne faisait pas l'unanimité. La droite m'accusait de faire l'apologie du stalinisme avec une telle construction, les communistes pensaient qu'il s'agissait d'un hommage au fascisme,

l'extrême droite le comparait à la Kaaba de La Mecque et, enfin, les Verts, drapés dans leur éternelle bêtise, affirmaient qu'il dénaturait le paysage", se remémore ce lauréat du Grand prix national de l'architecture. Car si le Stadium était une affaire d'architecte, il est rapidement devenu une affaire politique, avec en toile de fond les années Mègret. Le couple d'extrême droite à la tête de Vitrolles

y avait d'ailleurs autorisé l'organisation de concerts de rock identitaire.

"Des étudiants en architecture s'y rendent en pèlerinage"

"Ça suffit, le Stadium n'a pas à porter les oripeaux des années Front national! Surtout qu'aujourd'hui, il est cité en référence dans les écoles d'architecture et de nombreux étudiants s'y rendent en pèlerinage! À l'époque, le projet du Stadium était cité dans des salons d'architecture aux États-Unis, au Japon, en Russie..." Sur la possibilité que le lieu retrouve enfin la place qu'il mérite, le natif de Port-Saint-Louis-du-Rhône a aussi sa petite idée. "C'est l'édifice multifonctions par excellence. Il peut accueillir des grands concerts, comme des animations sportives de premier plan, type gala de boxe. Il a été conçu pour ça, il faut garder cet esprit-là. Si j'ai bon espoir que le Stadium reprenne un jour vie, je pense qu'il y a eu récemment des rendez-vous manqués. Les décideurs de Marseille Provence 2013 auraient pu garder un budget pour redonner, même momentanément, de l'attrait à ce site oublié. Ils ont loupé l'occasion de le remettre en valeur", estime-t-il.

L.Mo.

Depuis 1998, un site qui sert à tout... et surtout à n'importe quoi!

Si à son âge d'or, sous la municipalité Anglade, le Stadium a accueilli des événements sportifs de premier plan, comme les matches de handball de l'OM-Vitrolles, club de Jean-Claude Tapie et des concerts mémorables comme ceux de NTM ou IAM, il a ensuite servi à tout et n'importe quoi. Sous les Mègret d'abord, qui en avaient fait la salle de concert attirée pour les groupes de RIF (rock identitaire français), proches de mouvements fascistes comme le GUD (Groupe union défense). Ainsi, le 7 novembre 1998, avec l'accord de la municipalité, devaient s'y produire Vae Victis, In Memoriam et Ile de France, sous la houlette d'une obscure société parisienne, Memorial Records. Pour l'organisation, cette dernière avait reçu la somme rondelette de 80 000 francs. C'était avant la nuit du 29 octobre 1998, où une bombe explose au Stadium, détruisant l'installation électrique nécessaire au concert. Un acte revendiqué par le groupe FTP (Franc tireur partisan) qui sonne le glas du Stadium. Depuis, si l'intérieur de l'enceinte n'a plus servi, ses abords ont accueilli de nombreuses manifestations. Comme un festival de "Trucks", ces énormes camions customisés. Des exhibitions de voitures "tuning" s'y sont aussi déroulées. En 2008, le Salon de l'automobile d'occasion s'est également tenu autour du Stadium. Son vaste parking a été régulièrement utilisé par les écoles de conduites de la région, notamment pour des cours et le passage des épreuves du permis poids lourd. Régulièrement, il sert aussi de "spot" d'entraînement à de nombreux graphes qui viennent y apposer leurs signatures, à l'intérieur, comme à l'extérieur.

L.Mo.

13 LES INTERVIEWS

1 **L'électro marseillais de Jack**

La Provence - 30.07.2015

2 **Stéphane Soto « Le numérique peut tirer toute notre économie »**

La Provence - 19.10.2015

3 **Raymond Vidil « La croissance bleue est un espoir »**

La Provence - 02.11.2015

4 **L.-A. Caradec « 50 000 habitants de plus en 2030 »**

La Provence - 30.11.2015

5 **D. Raoult « Marseille, tais-toi, Marseille, tu cries trop fort » (Barbara)**

Le Point - 03.12.2015

6 **« On rentre dans le vif du sujet »**

La Provence - 17.12.2015

L'électro marseillais de Jack

Le DJ Jack de Marseille fête ses 25 ans de carrière à la Friche de la Belle de Mai et au Cabaret aléatoire ce week-end

Pour ses 25 ans de carrière, le pionnier marseillais des musiques électroniques investit la Friche de la Belle de Mai et le Cabaret aléatoire. Jack de Marseille invite des amis de longue date, comme la star des DJs Laurent Garnier ou l'anglais Luke Slater, et des artistes dont il se sent proche musicalement. L'occasion d'évoquer les débuts de l'électro en France et à Marseille.

■ Vingt-cinq ans de carrière, ça se fête comment ?

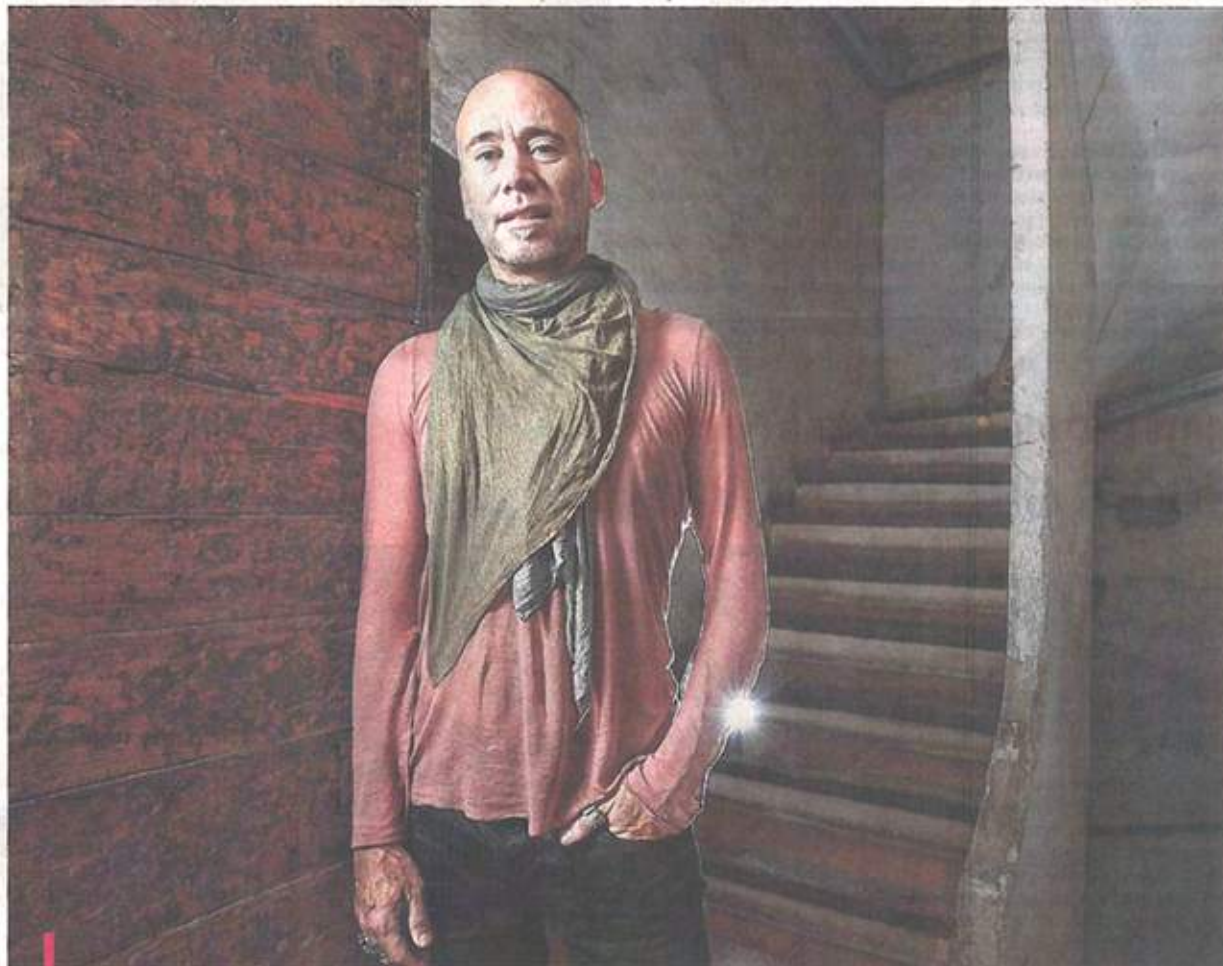
La programmation a été faite pour le clin d'oeil. La première soirée, c'est avec Laurent Garnier, ce soir, toute la nuit. Le lendemain, ce sera deux artistes allemands. Il y aura, entre autres, Marc Housson de l'association Seconde Nature à Aix, Luke Slater avec son nouveau projet LB Dub Corp, un des parrains de l'électro anglais. Ce sera très représentatif, il y aura un voyage à travers le temps. Un spectacle sonore et visuel aussi, avec des images psychédéliques.

■ Pourquoi organiser cet événement à la Friche de la Belle de Mai ?

C'est là que j'ai commencé au mois de mai 1992. On y avait organisé une rave party, pour la première fois à Marseille, en tout cas dans une friche industrielle. C'est la première fois que j'ai rencontré Laurent Garnier. C'est un lieu culturel, d'art contemporain, de musique, de skate... Comme on peut en voir à Berlin. Faire cet événement là-bas, c'était la suite logique.

■ Votre carrière est très liée à ce lieu...

C'est à la Friche que j'ai fait mes premiers pas sur Radio Gre-



La carrière de Jack de Marseille est très liée à la Friche de la Belle de Mai. C'est là qu'il a commencé en 1992.

/ PHOTO GUILLAUME RUOPOLO

nouille. Le studio se trouvait dans un bloc qui a maintenant été rasé pour construire la gare TGV. Il n'y avait pas de bureau. Il y avait des studios où IAM enregistrerait. Il y avait Fred Berthet qui donnait des cours de logiciels pour le hip-hop. Il se pas-

sait beaucoup de choses là-bas.

■ Vous avez invité des amis de longue date comme Laurent Garnier. Quel est votre rapport avec lui ?

Laurent, c'est comme un frère, on a partagé des moments de

vie ensemble en dehors du milieu musical et professionnel. On se fréquente depuis 23 ans. Il fait des choses magnifiques, notamment avec son festival Yeah à Lourmarin.

■ Comment percevez-vous

l'évolution de la scène électro à Marseille ?

Depuis deux ans, elle ne s'est jamais aussi bien portée. En 1992-95, la période des prémices et des rave party, il y avait quelques lieux où on pouvait organiser des événements. De-

"La scène électro à Marseille ne s'est jamais aussi bien portée."

puis la capitale de la culture, il y a plein de nouveaux endroits et de nouveaux festivals, entre le Baby, la Dame Noir, les Docks, le Cabaret, les Terrasses du Port... Il y avait Paris et Lyon, maintenant il y a Paris-Lyon-Marseille, les trois grands axes de la scène électronique française.

■ Le public a-t-il changé ?

Grâce à internet, le public a des goûts plus pointus et variés. Il y a quelques années, on ne pouvait pas programmer des musiques aussi engagées, ça ne ramenait pas autant de monde. Avant, il y avait les magazines et les magasins de disques, c'est tout. Aujourd'hui, le public a accès à beaucoup plus d'informations.

■ Pendant toutes ces années, vous êtes resté à Marseille...

Cette ville, tu l'aimes ou tu la détestes. Ce n'est pas qu'en tant qu'artiste. C'est une ville très intense. Professionnellement, c'est elle qui m'a faite. À l'époque, on n'était pas nombreux, j'étais un peu le Laurent Garnier du sud. Si j'en suis là, c'est parce que j'étais dans cette ville.

Recueilli par **Sirine AZOUAOU**

Jusqu'au 1er août au Cabaret aléatoire et sur le toit-terrasse, Friche de la Belle de Mai.

Ce soir, Laurent Garnier vs. Jack de Marseille de 23h à 5h. 14€ en prévente. Toutes les infos sur lafriche.org

Stéphane Soto

"Le numérique peut tirer toute notre économie"

Stéphane Soto, directeur de la French Tech, détaille les contours du label numérique qui va doper la Métropole

■ La "French Tech" Aix-Marseille, tout le monde en parle, mais peu de gens en connaissent la véritable définition. Pouvez-vous nous expliquer de quoi il s'agit ?

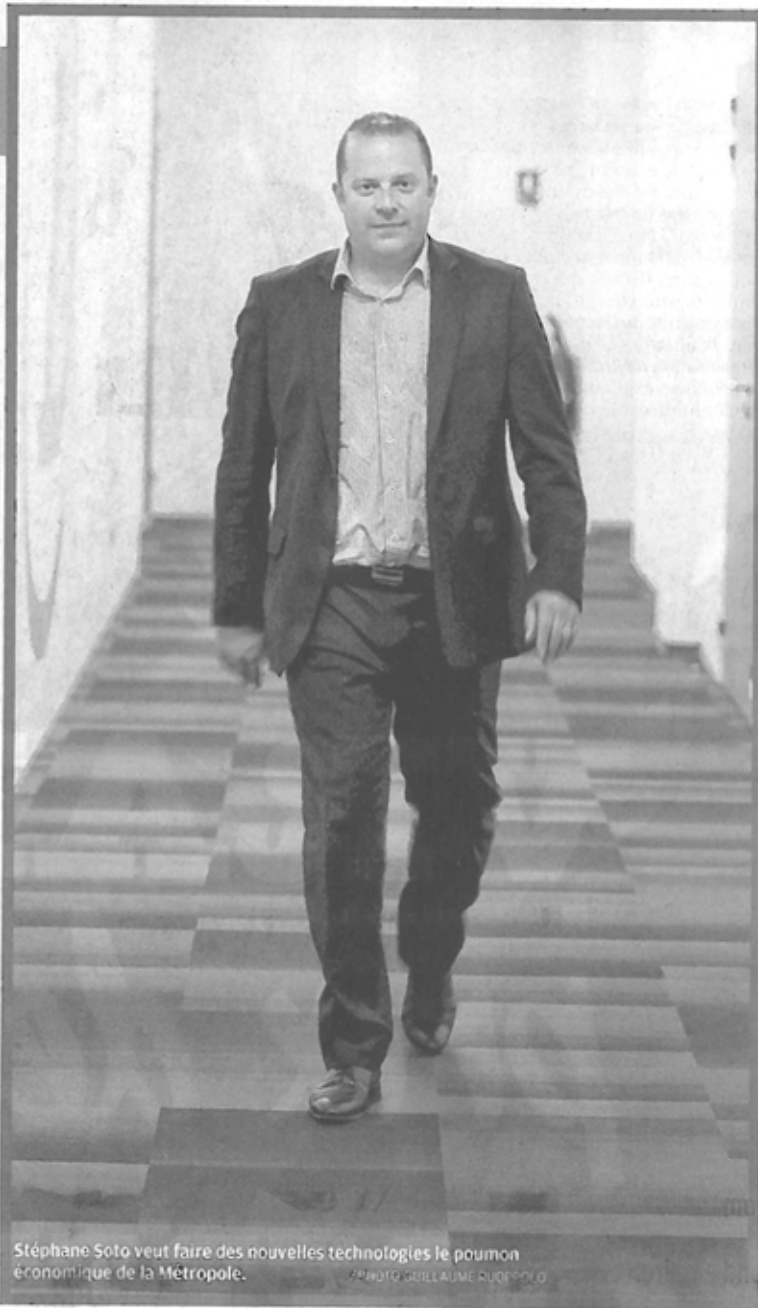
"C'est une initiative lancée par l'Etat il y a deux ans et visant à faire émerger les start-up, c'est-à-dire les entreprises innovantes, des nouvelles technologies. Il y a eu un appel à candidatures pour les métropoles et nous nous sommes dit qu'il fallait absolument que nous soyons dans cette aventure. Nous avions déjà engagé cette démarche il y a 10 ans avec *Med in soft*."

■ Aujourd'hui, l'élan est donné, sans doute parce que vous avez réussi à dépasser les clivages politiques de la Métropole...

"À la base, il y a effectivement la volonté politique de collaborer. Tous nos élus ont parfaitement identifié qu'avec un secteur de 44 000 employés, 7 000 entreprises, 8 milliards d'euros de chiffre d'affaires et une croissance forte, nous sommes la planche de salut de l'économie de la Métropole. On ne connaît quasiment pas le chômage : dans notre domaine, il n'y a que 1 442 inscrits à Pôle emploi."

■ Plus précisément, quels sont vos axes de travail pour favoriser l'émergence d'une économie numérique métropolitaine ?

"La feuille de route, c'est quatre points. Créer des entreprises innovantes, en diminuer la mortalité, qui est de l'ordre de 80%. Ensuite, il faut les mettre en situation de croissance ou d'hypercroissance. Notre temps n'est pas le temps terrien. Un an, c'est trois ans. Après, il y a l'internationalisation. Notre marché, c'est le monde. Et enfin, il faut fixer les entreprises sur le territoire. Pour réussir tout cela,



Stéphane Soto veut faire des nouvelles technologies le poumon économique de la Métropole.

PHOTO GUILLAUME RUFFINO

on a un leitmotiv : nous ne visons que l'excellence."

■ Vous avez aussi la chance de vous appuyer sur un territoire qui vous offre des avantages exceptionnels. Pouvez-vous les lister ?

"Nous sommes d'abord à la confluence de l'Afrique et de l'Asie, c'est fondamental. L'autre grand atout, c'est que nous avons tous les très gros tuyaux internet ici, chez

nous. C'est ce qui fait que depuis le *data center* jusqu'au commerçant en ligne, on est sur un domaine où tout est lié. Nous sommes arrivés à une situation où l'économie numérique peut tirer toute l'économie régionale."

■ Y a-t-il des signes qui vous laissent imaginer que la French Tech est déjà sur les rails ?

"Le plus flagrant, c'est la prise de conscien-

L'entretien du lundi

ce qui permet de faire collaborer tout le monde. Les leaders sont là, comme Voyage privé, DNX, Allo Pneus. Ce sont des entreprises peu visibles mais fondamentales, comme peut l'être PFactory, présidée par Patrick Siri, qui est un accélérateur d'entreprises. C'est le cœur de la French Tech. Et puis il y a des signes, des échos venus de la Silicon Valley, la référence. L'ambassade des Etats-Unis en France fait passer le message que c'est ici qu'il faut être désormais. Aix-Marseille Université, avec ses 75 000 étudiants, est la première grande université francophone, cela ne laisse pas indifférent."

■ Quelle est la prochaine étape à franchir pour faire exploser l'activité ?

"Il faut une visibilité forte sur le plan mondial, avec des événements "produits". Le *Consumer electronic show*, qui a lieu début janvier, c'est 190 000 visiteurs et 800 millions de dollars échangés en trois jours. Pourquoi ne pourrions-nous pas organiser nous-mêmes ce genre d'événement ? Nous serons d'ailleurs très présents à l'occasion de la prochaine édition. Sur les 100 start-up françaises représentées à Las Vegas, il y aura une quinzaine venues d'Aix-Marseille. Il y a une présentation mercredi à Paris, avec 40 entreprises, dont 5 de la Métropole Aix-Marseille !"

■ Les French Tech Weeks, avec une série de manifestations qui ont permis de mettre en lumière votre secteur, se sont achevées la semaine dernière. Quel bilan en tirez-vous ?

"Cela a été un super succès. La fréquentation et l'adhésion du public ont été au-delà de nos espérances. Au Salon des Entrepreneurs du parc Chanot, on a eu 6 800 visiteurs, 1 000 au forum Smart City... Sur les trois semaines, on a rassemblé au moins 15 000 personnes et présenté plusieurs centaines d'entreprises, sur une vingtaine d'événements différents. On a même pu totaliser 420 embauches en contrat à durée indéterminée. C'est un bilan pharaonique !"

■ Comment vous classez-vous dans la liste des 18 métropoles labellisées French Tech ?

"Nous avons commencé en juillet, six mois après les autres et nous sommes dans le top 3 en termes de visibilité, derrière Rennes et Nantes. Mais au rythme où nous sommes en ce moment, on ne va pas tarder à rattraper tout le monde."

Propos recueillis par Romain LUONGO

"La croissance bleue est un espoir"

L'armateur marseillais, qui participera aux Assises de l'économie de la mer, milite pour une ambition maritime

11^e ÉDITION

Après Nantes l'an passé, c'est demain dans l'enceinte du parc Chanot, que va s'ouvrir la 11^e édition des Assises de l'économie de la mer. Une manifestation organisée par *Le Marin* et le Cluster Maritime Français, la structure qui rassemble tout ce que le secteur compte de compétences. L'objectif: parler de l'avenir et des développements, de manière à montrer "que la France maritime est une force en marche." Une force faite de diversité, dont les compétences doivent être mises au service de la connaissance d'un milieu encore méconnu et fragile, qu'il faut valoriser mais aussi préserver. À la clé, une croissance bleue dont dépend notre avenir.

A la tête de la compagnie maritime Marfret, une entreprise familiale fondée à Marseille en 1951 par son père Claude, Raymond Vidil est un armateur militant. Jusqu'en avril dernier président d'Armateurs de France, il n'a de cesse de marcher hors des sentiers battus, préférant la taille PME à celle de poids mondial. Sa devise, empruntée à Sénèque et devenue celle de Marfret (300 salariés, 200 millions d'euros de chiffre d'affaires, une flotte de 30 navires dont 5 en propriété, à laquelle s'ajoutent 10 barges fluviales): "Il n'est pas de vent favorable pour qui ne connaît pas son port."

Les Assises s'ouvrent demain au parc Chanot. Mais a-t-on aujourd'hui pleinement pris conscience de l'importance du milieu maritime, tant sur le plan environnemental qu'économique?

Je dois avouer que je perçois une contradiction. D'un côté il y a notre pays et ses dirigeants qui se réjouissent de l'importance de notre domaine maritime. On vient d'ailleurs de le voir avec la multiplication des commentaires glorieux sur les presque 500 000 km² gagnés grâce à l'élargissement du plateau continental au large de la Martinique et de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Nouvelle-Calédonie et des îles Kerguelen. Cette nouvelle cartographie fait que nous disposons du deuxième domaine maritime au monde derrière les États-Unis, avec quelque 11 millions de km². Ce n'est pas rien. Mais d'un autre côté, je trouve bizarre qu'on tire comme cela une gloire de ce que le Bon Dieu nous a donné. Il y a une différence entre la géographie et ce qu'on en fait. Et là je trouve que nous ne sommes pas à la



hauteur, qu'il nous manque une ambition. Alors pour répondre à la question, je trouve que nous avons conscience de l'existence d'un potentiel, mais que cela n'est pas suffisant.

Plusieurs mesures ont été annoncées par le gouvernement concernant le maritime; un débat s'est ouvert à l'Assemblée pour ce qu'on appelle le projet de loi sur la croissance bleue: votre sentiment?
Le projet de loi porté par le député Arnaud Leroy sur ce qu'on appelle effectivement la croissance bleue, est un espoir pour nous. Le but est de gagner en compétitivité pour restaurer notre pavillon et dévelop-

per l'emploi maritime. C'est bien beau d'investir dans des navires modernes qui sont des concentrés de technologies, d'innovation et sont conçus pour préserver l'environnement. Mais encore faut-il aussi pouvoir disposer des équipages qui vont avec. Nous demandons que soit appliquée la règle du salaire net, qu'il soit exonéré des charges. Le gouvernement a aussi instauré une mesure d'assurance-crédit en faveur des armateurs qui font construire leurs navires en France. C'est pertinent, mais cela ne concerne que les navires permettant le transport de passagers ou bien la croisière. Mais rien pour ceux qui sont obligés de faire construire à l'étranger

L'entretien du lundi

pour la bonne et simple raison qu'il n'existe pas de chantier en France qui soit en mesure de répondre à leurs besoins. Nous attendons aussi des mesures de simplification.

Vous regrettez que Ségolène Royal, ministre de tutelle n'assiste pas à ces Assises?
Oui. Deux mille personnes, des professionnels du monde maritime y sont attendus, tous nous attendons un signal fort. Je crains que ce ne soit pas le cas.

Vous décrivez en fait une frilosité à l'égard du maritime. Comment l'expliquez-vous?
Je n'ai pas de réponse là dessus. La mer est ce qu'on a dans le dos quand on regarde la plage. Et devant c'est l'hinterland avec les ports et toute une filière. La mer est une frontière mais n'est pas que la plage. Il faut la franchir et avoir une vision globale, de tout ce qu'elle peut offrir. C'est un potentiel. Encore une fois il faut une ambition.

Pouvons-nous devenir une Nation de marins?
Mais nous sommes une nation de marins! Et même une grande nation. Notre histoire en témoigne. Mais aujourd'hui il faut faire davantage.

Quelle est la place de Marseille dans le monde maritime?
Elle est de premier rang et reconnue. Ce n'est pas parce que les urbanistes ont enlevé les drapeaux que nous autres armateurs avons sur la place de la Joliette que nous n'existons pas! Il y a ici dix armateurs, dont des leaders mondiaux. C'est une chance extraordinaire. Qui plus est, le port va mieux et a fait de grands progrès ces dernières années avec le retour du calme social. Un seul d'entre-nous a des difficultés, c'est la SNCM. J'espère de tout cœur que cette compagnie aura un repreneur pour la développer. C'est crucial pour Marseille et pour la Corse.

Un mot sur Marfret. Quels sont vos axes de développement actuels et futurs?
Depuis quelques années nous nous développons dans le fluvial, notamment sur la Seine, en mettant l'accent sur la maîtrise de la logistique. Côté mer, nous regardons les effets de la massification, l'arrivée des grands navires sur les lignes régulières. Mais il me semble aussi voir l'émergence d'une autre tendance portée par la relocalisation d'activités et la proximité. Marfret s'intéresse à cela.

Propos recueillis par Jean-Luc CROZEL

"50 000 habitants de plus en 2030"

La toute nouvelle présidente d'Euroméditerranée, élue vendredi, dévoile ses premiers objectifs.

LE PORTRAIT

À 46 ans, Laure-Agnès Caradec connaît une nouvelle accélération dans sa carrière politique. Vendredi, elle a été élue à la présidence d'Euroméditerranée, l'établissement public destiné à placer Marseille au rang des plus grandes métropoles européennes. Ces nouvelles fonctions lui permettent d'observer le développement de sa ville de façon transversale, puisqu'elle assure déjà les missions d'adjointe au maire (LR) en charge de l'urbanisme et de conseillère départementale déléguée à cette opération. Elle devient l'une des élues marseillaises les plus en vue, comme Martine Vassal, la présidente du Conseil départemental.

■ Quel est le principal enjeu de ce mandat que vous venez d'attaquer ?

C'est d'abord de fonder un pacte avec la Métropole et continuer le travail de partenariat mené entre l'État et les collectivités. À ce titre, je voudrais saluer le travail effectué par mes prédécesseurs, Renaud Muselier, Jean-Claude Gaudin, Guy Teissier, Michel Vauzelle et Bernard Morel qui ont œuvré pour que Euroméditerranée soit une réussite. Je vais m'inscrire dans cette continuité. Euroméd, c'est une mutation profonde qui en fait un accélérateur de la Métropole. Après, on a un port multifonctions, qui représente 74 000 emplois. Cela doit être facteur de développement.

■ Les mutations qui s'annoncent vont profondément modifier Marseille...

Nous construisons effectivement un gros morceau de ville. À l'horizon 2030, il y aura 50 000 habitants de plus. Et d'ici 2020 ou 2025, ce sont 20 ou 25 000 Marseillais supplémentaires, soit une ville comme La Ciotat, avec toutes ses composantes, ses infrastructures...

■ Justement, comment appréhender ces problématiques de développement globalement en prenant suffisamment de hauteur pour ne rien négliger ?

Mon objectif, c'est de ne pas raisonner qu'à l'échelle du périmètre d'Euroméditerranée, mais au niveau métropolitain et réfléchir aux connexions avec l'hinterland (*arrière-pays, Ndlr*). Pour avoir cette vision-là, il faut se placer à différentes échelles. Du local, jusqu'à Lyon, où d'autres échanges sont possibles. Aujourd'hui, le port de Marseille est le port avancé de Lyon. Le doublement du canal



Laure-Agnès Caradec préside désormais aux destinées d'Euroméditerranée, l'opération qui doit permettre à Marseille de doper son activité économique.

/ PHOTO VALÉRIE VREL

de Suez permettra d'augmenter le trafic maritime et profitera à Marseille.

■ N'avez-vous pas l'impression d'être au point de départ d'une mutation historique de notre territoire ?

Euroméd a 20 ans et à l'échelle d'une ville comme Marseille, c'est évidemment très peu. Mais c'est passionnant. C'est un cadeau que l'on me fait. Réfléchir à l'aménagement du territoire, c'est toucher à tout. En plus, on a aujourd'hui une maîtrise sur tous les aspects, on peut tout décloisonner. Pouvoir travailler avec tout le monde, c'est beaucoup plus efficace.

■ En même temps, l'établissement arrive aujourd'hui à maturité, avec des projets un peu plus délicats à mener à bien...

C'est vrai que l'on entre un peu dans le dur sur Euroméd 2. On arrive sur des dossiers plus complexes. La première phase, c'était pour beaucoup des équipements culturels et Marseille-Provence 2013 a permis de bien les faire avancer. Aujourd'hui, il faut être très pertinent sur les choix, pour mettre de l'argent où c'est nécessaire.

■ Quelles seront vos premières priorités ?

Nous allons travailler sur tous les enjeux du territoire. Mais il y a d'abord le chantier du terminal conteneurs de Mourepiane. Cela permettra de libérer l'espace de la gare du Canet, qui sera convertie en parc urbain. Et cela évitera le bal de camions. Les travaux ont débuté. Le conseil municipal de Marseille votera une nouvelle délibération le 21 décembre. Ensuite, il faut aussi

L'entretien du lundi

achever Euroméd 1, la première phase, avec le cinéma de Besson, dont les travaux doivent démarrer mi-2016 et le parc habité, au niveau du Dock des Suds. Et puis très rapidement, nous allons nous pencher sur Euroméd 2, avec l'îlot Allar et l'îlot XXL, autour du marché aux Puces. Il y a 230 000 m² à aménager. Enfin, il faut assurer la couture entre la ville et le port. Assurer une meilleure desserte pour les entrées et sorties, améliorer le terminal croisières. Il y a aussi beaucoup de foncier qui pourrait être optimisé sur le port.

■ Comment imaginez-vous la ville et la Métropole dans dix ou vingt ans ?

On a un objectif affiché de 5000 logements par an pour attirer des cadres moyens supérieurs. Il faut aussi améliorer les moyens de transport, qui peuvent être un frein à l'emploi. L'idée est de rapprocher l'habitat des pôles d'emplois, avec une vraie diversification de l'offre. Il est également nécessaire de renforcer l'attractivité du territoire, avec une aide à l'innovation. Aujourd'hui, on ne connaît que 5% des innovations qui se développeront dans 5 ans. L'avantage de cette économie numérique, c'est qu'elle est urbaine. C'est un atout pour Marseille.

■ Un effort d'autant plus important que le centre-ville marseillais souffre en déplaçant son cœur vers Euroméd et le Nord...

Tout l'enjeu est de savoir comment redynamiser le centre-ville en maintenant l'emploi sur place. L'activité numérique correspond aux centres-villes. Avec nos partenaires, on pourrait valoriser des îlots entiers dédiés à ce secteur. Sur la Canebière, on commence à le faire, avec l'îlot des Feuillants. Il faut homogénéiser tout cela. Le centre-ville s'est agrandi de façon très élargie, du Vélodrome jusqu'à Arenç. C'est une mutation importante qui prend du temps.

■ Y a-t-il déjà des signes encourageants qui vous incitent à imaginer un avenir plus radieux ?

Les indicateurs sont positifs. On a eu une année record en termes de création d'emplois privés salariés. Des investisseurs sont prêts à faire beaucoup d'efforts pour venir à Marseille. Sur l'îlot XXL, des groupes comme Bouygues, Nexity ou Eiffage considèrent que c'est ici qu'il faut être. On est bien sûr sur des points d'équilibre fragiles, mais la création de la Métropole sera un accélérateur.

Propos recueillis par Romain LUONGO

« Marseille, tais-toi, Marseille, tu cries trop fort » (Barbara)

Par le professeur **Didier Raoult***

Marseille a toujours été douée pour les débuts. J'ai une foi très modeste dans les prédictions, mais je suis très optimiste quant à la capacité d'innovation de cette ville, qui s'est sans cesse adaptée aux situations nouvelles. Marseille a toujours eu plus de problèmes avec les grandes organisations qu'avec les initiatives individuelles. Sa force, c'est son esprit aventureux, audacieux, pionnier, qu'elle puise dans son histoire et sa géographie.

Mère de toutes les villes françaises du littoral méditerranéen, cette cité-Etat créée par des migrants grecs d'Asie Mineure a toujours dû lutter contre les Empires et les Etats envahissants. Rome a fondé et développé Aix et Arles pour punir Marseille la rebelle, qui était fidèle à Pompée. Louis XIV a tourné les canons du port contre la ville pour la maîtriser. L'obtention d'une première faculté à la fin du XIX^e siècle a été l'objet d'un combat homérique contre Montpellier et Aix. Marseille a une attitude vis-à-vis de la loi qui lui est particulière. Les rapports entre humains sont privilégiés par rapport à la rigueur juridique. Marseille la rebelle, c'est aussi Marseille la résistante, Marseille la protectrice des juifs pendant la guerre, Marseille en partie détruite par un préfet français (René Bousquet) aux ordres des Allemands et libérée par un aristocrate (le général de Monsabert) à la tête de soldats algériens et marocains.

Sas européen des migrations du Sud et de l'Est, la ville a subi de nombreuses épidémies. Le premier enseignement moderne de Marseille a été celui de la médecine coloniale, et ce n'est pas un hasard si elle abrite un des plus vastes projets mondiaux de recherche et d'intégration des soins en maladies infectieuses

et contagieuses. Grande ville corse, comorienne, arménienne, la cité phocéenne a accueilli 100 000 juifs, 180 000 personnes d'origine maghrébine, auxquels s'ajoutent les descendants des Italiens et des Espagnols qui ont immigré deux générations plus tôt. C'est un vrai creuset qui pulse la créativité et c'est une leçon que Marseille peut donner au monde.

La révolution architecturale est aussi passée par Marseille, avec le conflit entre Fernand Pouillon, premier maître de l'architecture postmoderne (à qui on doit la reconstruction du Vieux-Port) et Le Corbusier, qui a malheureusement « inspiré » Marseille pendant les Trente Glorieuses. La ville s'est alors couverte de cités et d'immeubles gris et tristes dont on vantait la fonctionnalité. Le plus grand problème de Marseille, actuellement, c'est de devoir gérer les conséquences de cette architecture sans style, de ces tentatives de créer des cités qui, au lieu d'être « radieuses », sont devenues atroces. Fort heureusement, l'architecture renaît, en particulier grâce à l'ouverture des chantiers d'Euroméditerranée. Le littoral, qui était en ruine, se couvre de bâtiments tous plus originaux, tous plus étonnants les uns que les autres. Le Mucem, magnifique édifice postmoderne, est venu couronner cette renaissance avec un des plus beaux musées du monde. Au cœur du CHU de La Timone et aussi de la faculté, trois bâtiments ont vu le jour ces quatre dernières années. Chacun de style différent, chacun illustrant les

audaces de l'architecture contemporaine.

En pratique, pour moi, Marseille est donc la ville la plus moderne de France, vivante, désordonnée, active, sale, joyeuse, bruyante. Elle a un équivalent dans le Nouveau Monde: New York ■

*Directeur de l'IHU en maladies infectieuses.



Astrolabe, premier bâtiment du quartier Euroméditerranée.

« La force de Marseille, c'est son esprit aventureux, audacieux, pionnier, qu'elle puise dans son histoire et sa géographie. »

"On entre dans le vif du sujet"

MARYLISE LEBRANCHU À quinze jours du lancement de la Métropole, la ministre est à Marseille et Vitrolles

À quinze jours du lancement officiel de la Métropole Aix-Marseille Provence, près de 2 000 personnes sont attendues ce matin au parc Chanot pour en éclaircir les contours. "On entre dans le vif du sujet, dans le quotidien des gens", résume Marylise Lebranchu. La ministre de la Décentralisation qui s'est beaucoup battue depuis trois ans, souvent contre les élus locaux, pour imposer la vision gouvernementale de cette nouvelle institution, ne veut plus entendre parler de politique. Désormais, alors que la loi est votée et le président élu, certes dans des conditions rocambolesques, il s'agit de lancer les projets concrets. Trois seront notamment présentés aujourd'hui.

Cette conférence métropolitaine est-elle une grand-messe, une manière de réaffirmer un message politique ou le marqueur d'une nouvelle étape?

Nous avons, avec la loi, apporté une réponse institutionnelle à ce territoire. Nous avons réussi à mobiliser les élus, la société "civile" et les entrepreneurs autour de la Métropole. Nous avons réussi à faire un débroussaillage des différentes possibilités de développement économique, des transports ou du logement. Avec cette quatrième conférence métropolitaine nous passons de l'outil institutionnel aux projets.

Après les étapes politiques et institutionnelles, on passe donc au concret...

Oui, on a dit le pourquoi de cette Métropole. Maintenant les élus rentrent dans le vif du sujet

en se projetant vers l'avenir, pour répondre aux attentes de leurs concitoyens. C'est une belle étape qui s'ouvre le 1^{er} janvier 2016.

Parler aux gens de leur quotidien est plutôt opportun après le ras-le-bol exprimé lors des élections régionales...

Il y a une défiance du politique peut-être ici plus qu'ailleurs. C'est surtout là que j'ai entendu les gens critiquer les systèmes. Les politiques sont néanmoins confrontés à des décisions souvent difficiles à prendre. On l'a vu avec le projet métropolitain où nous sommes passés d'une situation accord/désaccord à un véritable projet collectif. Cela a été long, complexe, mais l'objectif a toujours été de prendre en compte la vie quotidienne des gens. Nous y sommes.

"Quand on est fier de quelque chose, on ne tombe pas dans le tous pourris."

Avez-vous été victime d'une trop forte défiance?

Je ne suis pas une victime. Je me suis engagée dans cette bagarre parce que j'aime ça et parce que j'ai toujours cru en ce projet. Et surtout je pense que quand les politiques savent parler d'un projet, à l'image d'élus comme Jean-Claude Gaudin, ils finissent par convaincre. Je veux que cette Métropole réussisse parce que ses habitants



Marylise Lebranchu et Jean-Claude Gaudin, ici lors d'une précédente conférence métropolitaine, ouvriront la journée de bonne humeur: la Métropole est lancée.

/PHOTO NICOLAS VALLAURI

sont en attente et pourront être fiers du résultat. Et quand on est fier de quelque chose, on l'a vu avec Marseille-Provence 2013, on ne tombe pas dans le tous pourris.

Quels gages financiers le gouvernement apporte-t-il à la Métropole?

Nous nous sommes engagés

auprès de Patrick Mennucci et d'autres parlementaires, à aller au-delà du cadre financier actuel et cet investissement sera efficace au centuple, j'en suis convaincue. Nous serons également, en plus des investissements prévus dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région, au rendez-vous financier sur les projets d'infrastructures de

transports. Nous avons poussé la mission Théry à continuer à travailler sur les projets concrets, pendant les périodes de tensions politiques, nous avons donc gagné du temps.

Vous vous rendez également à Vitrolles et sur le Grand port maritime aujourd'hui...

Oui, parce que je veux montrer

Une journée, trois projets

Quatrième et dernière du nom, la conférence métropolitaine sera à la fois l'occasion de tirer, à travers les discours, le bilan de près de trois ans de batailles politiques et juridiques et de se projeter.

Des tables rondes organisées autour de la "mission Théry", du nom du préfet qui a construit les schémas d'aménagement comme il l'avait fait auparavant à Nantes, permettront de voir ce qu'est la Métropole. Loin des querelles politiciennes qui ont confiné au ridicule, son objectif est de dessiner des infrastructures de transports communes autour des bassins d'emploi, de désenclaver le Port de Fos à Marseille et d'organiser l'espace. Trois équipes d'architectes présenteront en milieu de journée leurs projets intégrant transports, nature, logements, bassins d'emploi...

F.T.

que quand le gouvernement s'engage sur un important projet de rénovation urbaine comme c'est le cas à Vitrolles chez Loïc Gachon, ça marche. Pour ce qui est du Grand port maritime que j'ai déjà visité, je vais voir quels dossiers on peut accélérer.

Propos recueillis par François TONNEAU

14 DOSSIER COURRIER INTERNATIONAL

1 Marseille vue par la presse étrangère

Courrier International n°1299 – Du 24 au 30.09.2015

GRÈCE – POUR ALEXIS TSIPRAS, LE PLUS DUR EST À VENIR
DOSSIER – CES ALGORITHMES QUI NOUS GOUVERNENT



Courrier international

N° 1299 du 24 au 30 septembre 2015
courrierinternational.com
France : 3,70 €

Afrique CFA 3,800 CFA - Algérie 4,00 €
Arabie Saoudite 4,20 €
Canada 5,50 \$ CAN / DOM 4,40 €
Espagne 4,20 € / U.S. 5,00 \$ U.S.
G-B 3,50 £ / Turquie 4,20 € / Inde 4,20 €
Italie 4,20 € / Japon 7,00 ¥
Macao 3,50 MOP / Pays-Bas 4,20 €
Pays-Bas 4,20 € / Roumanie 4,20 €
Royaume-Uni 3,50 £ / Tunisie 3,00 T

**Cahier
SPÉCIAL**

Marseille

vue par la presse
étrangère

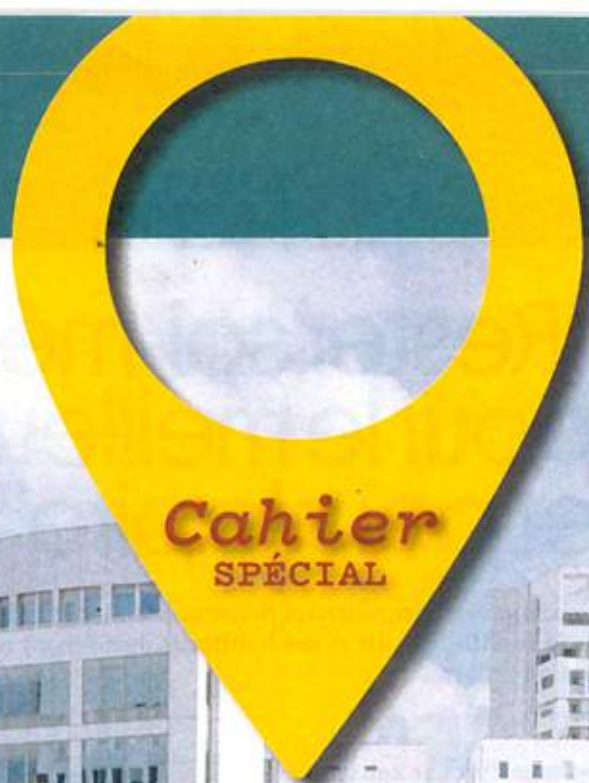
En partenariat avec



provence
alpes

M 03183 - 1299 - F: 3,70 €





Cahier
SPÉCIAL

Marseille

vue par la presse
étrangère

THEATRE JOLIETTE

“Rester soi-même, pour le meilleur et pour le pire” .. II
Et au milieu coule un ruisseau..... IV
La loi des Phocéens..... VI
La crème des supporters VII
Pitié pour ce diable de Bielsa ! VIII

“Rester soi-même, pour le meilleur et pour le pire”

Urbanistes et promoteurs peuvent bien tenter d'imposer leur vision de Marseille, la ville et ses habitants décideront toujours de l'âme des quartiers.

—Neue Zürcher Zeitung (extraits)
Zurich

Pouvez-vous m'indiquer le chemin pour aller au marché aux puces ?” En plein cœur du pimpant centre-ville de Marseille, le jeune homme de l'office de tourisme me regarde d'un air perplexe. “Mais monsieur, c'est dans les quartiers nord”, lâche-t-il. Ici, la visite du marché aux puces figure rarement au programme des touristes. Les escapades dans le nord de la ville sont plutôt déconseillées. La deuxième plus grande ville de France est divisée en deux. Les pauvres au nord, les nantis au sud, dans des villas avec vue sur la mer. Les immigrés et les habitants de longue date s'entassent, eux, dans le centre-ville avec son Vieux-Port au charme authentique.

Le déclin de l'activité du Vieux-Port s'est accompagné de celui de l'industrie locale, qui a vu près de la moitié de ses emplois disparaître entre 1975 et 1990. Résultat : un taux de chômage record dans les quartiers nord de la ville, des friches industrielles, une gare de marchandises désaffectée et des usines vides. Cela fait aujourd'hui vingt-huit ans que le marché couvert des puces s'est installé dans une de ces usines abandonnées. Chaque jour, des centaines de commerçants proposent leurs produits frais ou des articles pour la maison sur ces 16 000 mètres carrés de surface commerciale. La disposition et l'esthétique du bâtiment évoquent un souk africain à l'extérieur duquel on aurait adossé des cafés et des salons de thé. Un peu plus loin sur le terrain se trouvent un supermarché Lidl et une mosquée. Les antiquaires et les brocanteurs ont pris leurs quartiers dans un bâtiment de taille plus modeste. Ils travaillent surtout le dimanche, lorsque se tient le véritable marché aux puces et que la rue se remplit de toutes sortes de marchandises. En semaine, ce commerce informel prend place aux alentours. Sur le parking, quelques vendeurs tentent – avec plus ou moins de réussite – de se débarrasser de cigarettes de contrebande.

Marchands et forains. En un quart de siècle, un véritable microcosme est apparu ici. Il remplit de nombreuses fonctions : les friches industrielles désertes se sont transformées en espace public où plus d'un millier de vendeurs exercent une activité régulière et proposent des produits à des prix défiant toute concurrence. Ce marché est né à l'initiative des marchands et forains qui

se sont constitués en groupe d'intérêt pour régulariser leur activité. Un exemple parfait de développement urbain porté par la base.

C'est exactement l'inverse qui s'est passé pour les Terrasses du port, ouvertes depuis fin 2014. Ce nouveau centre commercial imaginé par des promoteurs britanniques et situé à 2 kilomètres des puces est conforme à tous les standards du consumérisme mondialisé : vaste espace climatisé doté d'un parking de 2 500 places, 190 enseignes de commerce sur 61 000 mètres carrés, un service de sécurité privé et omniprésent, du fast-food standardisé au rez-de-chaussée aux installations sanitaires (dans un état lamentable) au troisième étage. Fini les longs séjours au café du coin, bienvenue dans l'univers des marques, comme à Dubaï ou Singapour. A la seule différence qu'ici on voit la mer. Aménagé en terrasse, le toit du centre commercial permet d'assister au coucher du soleil, parfois agrémenté d'un ferry passant au large.

Image de roman. La vue sur la mer est l'un des principaux arguments de vente du complexe Euroméditerranée, un des projets de rénovation urbaine les plus ambitieux d'Europe. Mais pour rendre possible cette opération, il a d'abord fallu obtenir une autorisation spéciale, il y a sept ans. En effet, ce projet a longtemps été combattu par les commerçants locaux et les socialistes. Les premiers redoutaient l'arrivée de nouveaux concurrents, les seconds s'élevaient contre ce qu'ils considéraient comme une gentrification du centre-ville. Sauf qu'à Marseille toutes les tentatives d'embourgeoisement de quartier ont échoué. La preuve rue de la République. Il y a un siècle et demi, près de 16 000 Marseillais ont été affectés par le percement de cette splendide artère bordée d'immeubles haussmanniens. A l'époque, ce chantier se justifiait parce qu'il était urgent de construire un axe reliant le Vieux-Port au nouveau bassin de La Joliette. Il s'agissait aussi de faire revenir les bourgeois, déjà réfugiés dans les quartiers sud, afin de reprendre le contrôle du centre-ville.

La stratégie du baron Haussmann, qui avait si bien réussi à Paris, échoua lamentablement à Marseille. Les riches Marseillais boudèrent ce quartier et ses 3 000 nouveaux logements tout confort et décidèrent de rester là où ils étaient. La nouvelle artère accueillit donc des ouvriers, des artisans, autant de nouveaux arrivants qui lui donnèrent son cachet. Censés embourgeoiser le



↑ Ruelle étroite et pentue dans le quartier Saint-Victor.
➤ Dans la rade sud de Marseille, l'île Degaby tient son nom d'une actrice de la Belle Époque.

← En couverture : le nouveau quartier de La Joliette.

quartier, les travaux eurent donc l'effet inverse. La rue de la République devint, comme les quartiers voisins du Panier et de Belsunce, une image de Marseille des romans et des feuilletons télévisés. Leçon d'urbanisation : la forme ne détermine pas le contenu.

Un siècle et demi après la rénovation haussmannienne, voilà que l'histoire se répète. Après les vastes travaux de réhabilitation de ces dix dernières années, les immeubles de la rue de la République resplendissent d'un nouvel éclat. Le trafic a été allégé et la nouvelle rue est aujourd'hui parcourue par une discrète ligne de tramway, un mode de transport revenu en grâce dans la ville. Les propriétaires – pour la majorité des institutions,



dont un fonds de pension américain – se sont débarrassés des locataires historiques pour attirer les boutiques chics et les foyers à hauts revenus dans cette nouvelle artère située au cœur du projet Euroméditerranée. Mais les résultats sont mitigés. De nombreux locaux commerciaux restent vides. Collées sur les vitrines condamnées, de grandes affiches colorées donnent l'illusion de boutiques de marques comme celles qu'on trouve non loin de là, aux Terrasses du port. Un grand nombre de logements vacants ne servent que de résidence secondaire. Quand les appartements sont occupés, ils ne le sont pas par des Marseillais de la classe moyenne supérieure mais par des Parisiens fortunés à la recherche

↑ **Le Rooftop R2, un des hauts lieux de la vie nocturne des Terrasses du port.**

⚓ **Le petit port de pêche du vallon des Auffes.**

d'un pied-à-terre. Car il y a l'effet TGV : il ne faut plus que trois heures pour rallier Paris depuis Marseille. Depuis le mois de mai, il existe même un train direct jusqu'à Londres.

Jusqu'à présent, cette facilité d'accès à Marseille a surtout profité au tourisme. En vingt ans, le nombre de visiteurs a doublé et dépasse aujourd'hui les 5 millions. La nouvelle promenade du Vieux-Port et l'ouverture en 2013 du musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (Mucem) ont été des facteurs déterminants. Autant de réussites importantes pour l'image de la ville.

Quiconque a un jour dégusté une bouillabaisse sur le Vieux-Port avant de passer en petit train dans les ruelles étroites jusqu'à Notre-Dame-de-la-Garde pourra confirmer que Marseille n'est plus la cité mafeuse et le carrefour du trafic de drogue qu'elle était il y a encore vingt ans. Les derniers chiffres de la délinquance placent Marseille à peu près au même niveau que les autres grandes villes françaises. Mais la cité phocéenne détient encore le record des vols de voitures.

Vaches maigres. Faut-il y voir le signe d'une renaissance ? Les spécialistes de la ville restent prudents. "Cette ville permet à tout le monde de rester soi-même, pour le meilleur et pour le pire", explique le sociologue Etienne Ballan. La gentrification du centre-ville ne contribue nullement à combler des inégalités sociales béantes. La population est structurée en clans, ce qui laisse peu de place au centralisme d'Etat. Pour le sociologue, il est peu probable que la classe moyenne vienne s'installer dans les nouveaux quartiers près du port, dans le nord de la ville.

Il est toutefois possible que la proximité de la mer se révèle déterminante pour le renouveau de Marseille. La ville compte parmi les meilleurs centres d'affaires européens pour les entreprises de service. D'après les déclarations de la banque Paribas, les locations d'espaces de bureaux sur la zone du projet Euroméditerranée ont été excellentes l'année dernière. Plusieurs multinationales ont ouvert des filiales dans cette nouvelle zone de développement. Reste à savoir si elles resteront et si elles trouveront une main-d'œuvre qualifiée sur le marché de l'emploi local.

Les chiffres de ces trente dernières années plaquent en effet Marseille parmi les métropoles françaises aux plus faibles revenus, avec une population au niveau de qualification particulièrement bas. Certains des quartiers les plus pauvres de la ville se trouvent juste à côté de la nouvelle zone aménagée près du port. Dans cette ville marquée par l'immigration, la proximité entre riches et pauvres a toujours été la règle. Il en résulte des tensions en partie contrôlées ces dix dernières années grâce aux aides sociales de l'Etat. Mais en période de vaches maigres, cela pourrait bien changer.

Que faire ? "Personne ne le sait", répond Nicolas Burlaud, réalisateur du documentaire *La fête est finie* (2014), qui raconte [le mouvement de résistance à l'événement 'Marseille, capitale de la culture', en 2013,] et à la gentrification de la ville qui en a découlé. "Où va-t-on mettre les perdants dans cette ville, demande-t-il. Dans des camps fermés ? Sur des terres où ils ne survivront que grâce aux aides sociales ?"

—**Martin Woker**
Publié le 2 juillet

Economie

FRENCH CONNECTION NUMÉRIQUE

Marseille, "ville de transit". L'expression évoque les flots de passagers débarquant des paquebots dans le port de la cité. Elle a aussi une connotation beaucoup plus technologique : 8 câbles Internet sous-marins arrivent en effet à la cité phocéenne, venant d'Afrique, du Moyen-Orient et d'Asie. Mais Marseille est en train de devenir plus qu'un simple point d'ancre – un véritable centre névralgique, indique la revue spécialisée **Computer Weekly**. L'hebdomadaire britannique recense plusieurs investissements récents, et notamment celui de la firme néerlandaise Interxion, il y a un an : 45 millions d'euros dans un data center flambant neuf, près du quartier de La Joliette. Mais surtout, rappelle-t-il, deux nouveaux câbles devraient être construits pour 2016 : Sea-Me-We5, financé par un consortium mené par Orange, et AAE1, pour lequel le consortium est mené par la firme omanaise OmanTel. Celle-ci a investi 35 millions d'euros dans la construction du câble et 27 millions supplémentaires dans la construction d'une station d'ancre, rappelle le quotidien **Times of Oman**.

SOURCE



NEUE ZÜRCHER ZEITUNG

Zurich, Allemagne

Quotidien, 155 000 ex.

www.nzz.ch

Publié dans la capitale financière du pays, c'est un titre de tradition (il est né en 1780) et de référence, à tendance centriste et libérale. En pointe sur l'international, il est lu par l'ensemble des germanophones.

Les photographies de ce supplément ont été réalisées par Valentine Vermeil. Installée à Marseille depuis 2014, elle découvre la ville à travers son objectif. Ses clichés, très urbains, témoignent du développement chaotique de la cité : les juxtapositions de projets architecturaux créent une multitude d'identités visuelles. Mais Valentine Vermeil n'oublie jamais la nature, cadre exceptionnel où s'épanouit cette ville remuante, baignée de mer et de soleil, dont les calanques forment l'écrin.

Et au milieu coule un ruisseau

Et si un petit filet d'eau nourrissait la résistance des habitants les moins bien lotis de la ville ? C'est la thèse de ce chercheur américain engagé, qui, pour appréhender Marseille, suit le cours des Aygaldes.

—Dissent (extraits) New York

Quand on vit près des côtes, comme les New-Yorkais, on a lieu de s'inquiéter de la montée des eaux de la mer. Mais à Marseille, où le littoral est assez élevé, un tel danger n'existe pas. Ici la préservation des splendides paysages passe par d'autres voies : création de parcs et de paysages protégés, traitement des produits toxiques accumulés depuis plusieurs générations au fil de l'expansion du port, rénovation écologique des anciennes zones industrielles afin d'améliorer le bien-être de leurs habitants.

Vers le sud-est de la ville, le littoral est crénelé de falaises, de corniches et de criques, les célèbres calanques. Ces canyons côtiers de taille variable, aux sommets souvent très élevés et aux pentes abruptes, plongent droit dans une mer d'un bleu presque insoutenable. On peut les explorer par bateau, mais la plupart sont accessibles en voiture et par les bus qui desservent les petits ports de pêche et de plaisance. Les militants écologistes de la ville et de nombreux autres citoyens informés et engagés sont fiers – à juste titre – de leur nouveau Parc national des calanques, premier parc national périurbain d'Europe. Mais ils craignent que les effluents des usines proches ne continuent à s'y déverser. Même avec la création d'un tel parc, les querelles ne sont jamais entièrement terminées, comme c'est souvent le cas en milieu urbain.

Pour les populations défavorisées des quartiers nord de Marseille, problèmes écologiques et sociaux se cumulent. Une situation qui n'est pas sans évoquer celle que dénoncent sans relâche certains écologistes des quartiers du Bronx à New York, de South Side à Chicago ou de Richmond en Californie. Je suis venu à Marseille étudier la vie le long d'un fleuve pollué qui traverse tous les quartiers nord, puis s'écoule par une conduite souterraine jusqu'au port. Ce cours d'eau urbain s'appelle le ruisseau des Aygaldes, un fleuve dont le destin est inséparable de l'expansion du port de Marseille, de son développement et de son déclin industriel, de l'isolement plus récent de ses quartiers ouvriers. Les nouvelles mesures d'assainissement du fleuve et de réhabilitation des quartiers qui l'environnent confrontent le visiteur curieux

à presque tous les grands problèmes écologiques que connaissent bien des villes du monde.

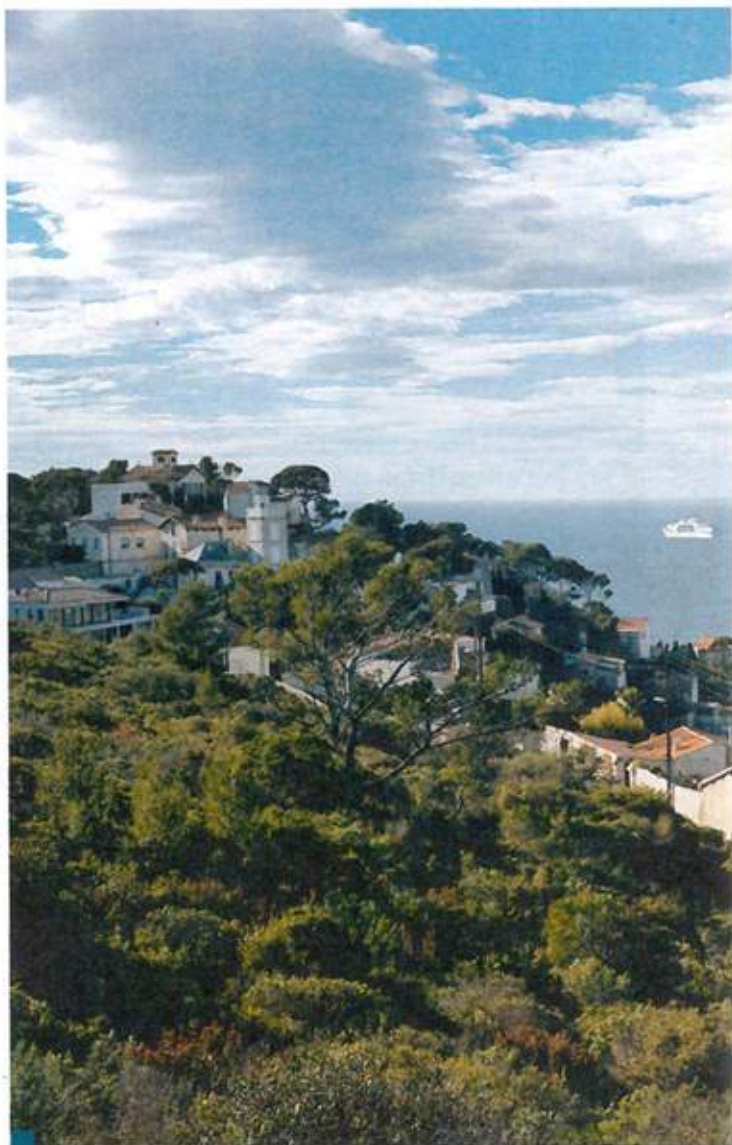
Ma guide, Christine Breton, est marseillaise de longue date. Militante, aussi. Elle a récemment pris sa retraite de chargée du patrimoine des quartiers nord. Elle fait l'admiration de tous les Marseillais que j'ai rencontrés, notamment ceux qui travaillent dans le social. Surtout pour avoir cofondé Hôtel du Nord, une coopérative urbaine unique en son genre.

Au marché aux puces des Crottes, devant un couscous fumant préparé par un ami algérien, Samir, elle évoque le projet Hôtel du Nord et ses rapports avec les cités qui bordent le ruisseau des Aygaldes.

Mobilisation. L'Hôtel du Nord, c'est une coopérative qui recrute des habitants de ces immenses tours et barres d'immeubles qu'on appelle en France – en particulier quand elles hébergent des pauvres – des cités. Dans les quartiers nord de Marseille, des dizaines de cités se dressent sur les collines, au-dessus du port à conteneurs et des quais où accostent les navires de croisière. Ces grands ensembles voisinent avec des usines, en activité ou désaffectées, perchées elles aussi sur les flancs des collines. Ici, le paysage urbain mêle sites industriels et résidentiels, formant un habitat torturé qui s'étend jusqu'à l'Estaque, le dernier port à faire partie de Marseille même, et qui a été rendu célèbre il y a un siècle par Cézanne et ses amis. Les habitants des cités qui travaillent pour la coopérative Hôtel du Nord proposent des chambres d'hôtes à des visiteurs désireux de découvrir un autre Marseille. Bon nombre d'appartements étant des logements sociaux, les locataires n'ont pas le droit de sous-louer. Christine sourit d'un air assez satisfait en m'expliquant que, pour ne pas enfreindre les règles, les familles d'accueil sont rémunérées par la coopérative pour emmener les visiteurs dans des promenades locales d'information.

Christiane Martinez, une charmante militante locale rencontrée à la Visitation, une cité le long du ruisseau, m'a présenté à ses voisins et m'a emmené, avec d'autres participants, dans les rues en pente de son quartier. Elle et d'autres militants soulignent les problèmes écologiques créés par les usines locales. Mais ils saluent aussi la démarche positive de certaines entreprises qui ont amené dans leurs bagages des projets culturels et sociaux, souvent grâce à la mobilisation de la coopérative Hôtel du Nord.

Ces promenades longent souvent le ruisseau des Aygaldes. Mais il arrive qu'on ait du mal à en suivre le cours. A la Visitation, j'ai pu seulement



↑ De Marseille, les ferries voguent vers la Corse, l'Algérie et la Tunisie.

l'apercevoir ici et là, depuis un terril envahi par la végétation ou à travers les grilles de parking d'une usine.

Une fois revenus au marché aux puces, nous dégustons un verre de thé à la menthe brûlant servi par Samir. Christine m'emène alors pour une promenade le long du dernier tronçon du ruisseau des Aygaldes, plus près du port, dans les quartiers avoisinants des Crottes et de la Cabucelle. Là encore, le cours d'eau n'est pas toujours visible. Tantôt il passe sous une route, tantôt il coule tout au fond d'une tranchée. "Bill, tu arrives à Marseille à un très bon moment", me lance Christine. En effet, la deuxième phase du projet Euroméditerranée [Euromed II], un partenariat public-privé, prévoit la réhabilitation du ruisseau des Aygaldes. Mais on ne sait pas encore très bien qui seront les gagnants et les perdants.

Pour amener le cours d'eau à la surface, les urbanistes proposent d'agrandir un petit parc local à travers lequel il coule et de créer un lit qui puisse être inondé de temps à autre par des torrents d-

Malgré les tensions ethniques et religieuses, Marseille reste une ville socialement démocratique



montagne. Le projet est ambitieux et les plans des urbanistes et autres architectes parisiens ne manquent pas d'attrait. Mais ce dernier tronçon du ruisseau des Ayygalades passe par les Crottes et la Cabucelle, deux très vieux quartiers de la classe ouvrière maritime de Marseille. S'ils gardent le charme de l'authentique, en particulier pour un citadin sentimental à tendance socio-archéo-anthropo-écologique comme moi, il faut reconnaître que ces deux quartiers sont en piteux état.

Même lorsqu'il fait frais, les ciels de Marseille restent bleus et ensoleillés. Les rues sont pleines d'enfants qui courent, qui rient. Bon nombre des adultes que j'arrive à convaincre de quitter la lumière vive du dehors pour me suivre dans des cafés travaillent aussi sur des projets qui concernent les quartiers nord de la ville. Comme Christine Breton, ils cherchent à associer les mouvements culturels et écologiques. Ainsi, un jeune auteur et éditeur marseillais, Baptiste Lanaspèze, dirige Wildproject, une maison d'édition en plein essor. Il a publié des

... Actions de pionniers américains de la défense

de l'environnement, comme Aldo Leopold, ainsi que deux volumes de son cru sur les problèmes écologiques locaux. Les plus récentes publications de Wildproject portent sur la vie dans les quartiers nord et vont à contre-courant des stéréotypes habituels, à l'instar de cet ouvrage d'un ancien boxeur de la cité de la Castellane [*Comme des rois*, de Youssouf Djibaba, 2014]. En 2013, Baptiste Lanaspèze et Christine Breton ont travaillé sur une série extraordinaire de promenades dans et autour de Marseille : un périple de plus de 250 kilomètres au cours duquel ils ont exploré tous les habitats urbains et naturels possibles et imaginables qu'offre cette région.

Comme eux, Samia Chabini, de l'association Ancrages, concentre son action sur les quartiers nord. L'un de ses projets vise à préserver les archives du centre de rétention de l'Arenc. Démoli pour héberger le futur "Parc habité d'Arenc", en cours d'aménagement dans le cadre du projet Euromed, ce lieu a accueilli [à partir des années 1960] des Nord-Africains et autres travailleurs sans papiers. Jusqu'à une date récente, ces immigrés y étaient hébergés, avant d'être secrètement expulsés.

Les militants marseillais que je rencontre sont en colère face aux récents revers politiques. Pourtant, ils peuvent s'enorgueillir de bien des choses. Malgré les tensions ethniques et religieuses de la ville, malgré le défi économique majeur que représente le fort taux de chômage, Marseille reste, à l'aune américaine, une ville socialement démocratique. Ses habitants jouissent d'un système de santé presque utopique, de toutes sortes de crèches et de garderies publiques comme nous aimerions en avoir aux Etats-Unis. Quant au réseau de transports, il permet de se rendre n'importe où en un rien de temps. Bien sûr, certaines tendances inquiétantes menacent les perspectives d'innovation environnementale et culturelle. Mais ma liste de projets novateurs et de militants marseillais continue à s'allonger. A croire que le ruisseau des Aygallades, lui aussi, irrigue soterrainement la créativité et l'action sociale dans cette ville.

—William Kornblum (*University of Pennsylvania Press*)
Publié le 17 janvier



↑ Le bowl du Prado, connu des skateurs du monde entier.

La loi des Phocéens

Marseille, ville sans loi ? Pas tout à fait. Tout comme Palerme ou Chicago, elle décide de ses propres règles. Encore faut-il que ceux qui les édictent soient des enfants de la cité.

—La Vanguardia Barcelone

La réputation de Marseille, dite ville sans loi, était au rendez-vous hier avec une fâcheuse ponctualité : deux heures avant l'arrivée du Premier ministre Manuel Valls et du ministre de l'Intérieur Bernard Cazeneuve, qui se déplaçaient précisément pour féliciter les forces de l'ordre de leurs succès dans la lutte contre la délinquance, une grande fusillade a eu lieu dans l'une des cités les plus défavorisées de la ville." C'est ainsi que commençait la chronique de Rafael Poch, correspondant de *La Vanguardia* en France, le 10 février 2015. La fusillade a eu lieu à la Castellane, dans le nord de la ville. Environ 7 000 personnes habitent dans cette cité classée zone de sécurité prioritaire (ZSP) en 2013. La présence policière y est renforcée, ce qui n'empêche pas ce quartier d'être le centre du trafic de drogue par excellence. Il est probable qu'il le restera, car après tout, comme l'a écrit Rafael Poch, c'est l'une des zones les plus défavorisées de la ville.

La cité phocéenne est-elle hors la loi ? Oui, absolument, comme Chicago au temps d'Al Capone ou Palerme sous l'influence de Cosa Nostra. Il existe une riche littérature sur cette facette de Marseille, ainsi que de nombreux films, parfois heureux – mais pas toujours. Les gens aiment les histoires de gangsters et de règlements de comptes.

Mais il existe aussi une version de Marseille qui se soumet à une loi, une règle très particulière qu'une majorité ignore. Au milieu des années 1930, les conflits entre bandes marseillaises ont dégénéré au point que certains jours on découvrait plus d'une demi-douzaine de cadavres dans les rues. C'est alors que le préfet de police – dit Grand Poulet dans l'argot local – a décidé de convoquer les trois chefs de ces mafias : René "Patacrac" Tozza pour les Corses, Salvatore Lucidi pour les Calabrais (famille qui comprend les Siciliens) et Salvador "Doigt Coupé" Bonavella pour les Catalans.

SOURCE



DISSIDENT

New York, Etats-Unis

Trimestriel, 40 000 ex.

www.dissentmagazine.org

"Pilier de la provocation intellectuelle de gauche", selon *The New York Times*, Dissent propose des articles de fond relativement longs sur la politique américaine ou internationale. Lancée en 1954, cette revue revendique son indépendance d'esprit : elle se veut progressiste, polémique et incisive. Le site propose des articles en ligne, ainsi que des archives accessibles gratuitement. Il n'est pas organisé en rubriques, mais permet simplement d'accéder à six ou sept des articles parus dans le magazine en cours.

Ce préfet de police n'était autre que Pascal Mattei, originaire de Propriano – un petit port du sud de la Corse. Une fois qu'il a eu devant lui les trois parrains et après leur avoir passé un savon phénoménal – il n'était pas Grand Poulet pour rien –, il leur a dit : "Ça fait quelques années que vous vous entre-tuez et il est temps que ça cesse. Comment ? Organisez-vous à l'américaine et divisez la ville. Chacun aura sa zone où contrôler la prostitution, les jeux d'argent, la drogue, etc. Mon souhait – et le vôtre, j'espère –, c'est de normaliser la criminalité pour normaliser mon travail de chef de la police." En d'autres termes, Marseille s'est apaisée sous le règne du Grand Poulet.

Gaston Defferre n'a jamais été emmerdé par une fusillade à la kalachnikov

Cette stratégie a fonctionné quelques années. Puis sont arrivées la guerre et l'occupation nazie, et les familles se sont de nouveau déchirées : certaines soutenaient le régime de Vichy, d'autres la Résistance. C'est cette dernière – avec les Américains et les forces alliées – qui est sortie vainqueur. Gaston Defferre, une grande figure de la Résistance, a alors été élu maire de Marseille. Il a occupé cette fonction en 1944 et 1945, alors qu'il était également avocat et patron du journal *Le Provençal*. En 1953, il a été élu une deuxième fois et il est resté en poste jusqu'au 7 mai 1986, date de sa mort, à 76 ans. C'est lui, le "vieux lion", qui a dirigé la mairie de Marseille le plus longtemps. Au cours de ses mandats, beaucoup d'événements ont eu lieu, comme à l'époque du Grand Poulet, mais il n'a jamais – à ma connaissance – été emmerdé lors d'une visite dans une école ou un hôpital par une fusillade à la kalachnikov. C'est parce que Gaston Defferre, selon les termes de son épouse Edmonde Charles-Roux, était "l'homme de Marseille" – titre de la biographie qu'elle a consacrée à son mari.

Manuel Valls est certes un Catalan de Barcelone – comme Mercedes, jeune femme du quartier des Catalans et fiancée d'Edmond Dantès, futur comte de Monte-Cristo –, mais il n'en est pas moins un jeune énergique et percutant, et surtout un Premier ministre venu de Paris. Et à Marseille on se fiche bien de ce type de jeune. Beaucoup de Parisiens n'en pensent pas moins des Marseillais – il n'est pas inutile de le préciser. Le général de Gaulle, originaire de Lille, estimait quant à lui que l'Afrique commençait au sud de Lyon.

—Joan de Sagarra
Publié le 15 février

La crème des supporters

Le récent match contre Lyon l'a montré : ils sont violents, ils sont fervents. Mais vous ne trouverez pas plus fidèles que les ultras marseillais, affirme ce journaliste britannique.

Série

UN "HOUSE OF CARDS" À LA FRANÇAISE ?

Un budget de 10 millions d'euros, Gérard Depardieu en tête d'affiche aux côtés de Gérard Meylan et Benoît Magimel. Pour les huit épisodes de *Marseille*, sa première série française, Netflix n'a pas lésiné sur les moyens. L'ambition ? "Créer le *House of Cards* français, et pour ça nous avons carte blanche", répondait en août 2014 le scénariste Dan Franck à *Hollywood Reporter*. C'est effectivement une histoire de pouvoir et de politique que Netflix entend diffuser sur l'ensemble de son réseau dès le printemps 2016. Celle d'une rivalité entre le tout-puissant maire de la ville, incarné par Gérard Depardieu, et son poulain, Benoît Magimel, avec en toile de fond "l'une des villes les plus fascinantes et vibrantes au monde", selon le directeur des programmes Ted Sarandos. Le tournage a commencé le 30 août.

—These Football Times (extraits)
Londres

Bienvue à Marseille, berceau du plus ancien groupe français d'ultras : le Commando Ultra' 84. Depuis la naissance de l'association, en 1984, ces fervents supporters sont classés parmi les plus ardents d'Europe. Leur réputation est entachée de violence mais le plus grand groupe d'ultras en France est loin de se résumer à cette brutalité. Même si ces passionnés, qui peuvent aller au-delà de ce qu'un supporter de football est prêt à faire, ont fait couler le sang à plus d'une occasion, le Commando Ultra' 84 est avant tout une famille qui, par définition, incarne l'unité et la solidarité et accueille tous ceux qui chérissent autant le club que ses idéaux.

Malgré les succès de son ennemi juré, le Paris Saint-Germain (PSG), ainsi que le retour en force de l'AS Monaco, Marseille a de beaux arguments à son actif pour alimenter le débat sur le plus grand club français. Toutefois, pour ce qui est des supporters et de leur culture, les Olympiens sont un cran au-dessus du reste. Ce sont eux qui démarquent réellement les géants de la Méditerranée du reste du football français.

Quiconque a déjà mis un pied dans la cité phocéenne peut confirmer que le football y est omniprésent. On peut certes attribuer cette caractéristique à des dizaines de grandes villes, mais la deuxième métropole française n'héberge qu'un seul grand club, ce qui a nettement cultivé l'adulation pour l'Olympique de Marseille (OM) et, surtout, orienté le fonctionnement du Commando Ultra. Qu'on ne s'y trompe pas, les scènes de férocité sauvage ont accentué la mauvaise réputation des supporters de Marseille dans le monde. L'incident qui a eu lieu à Naples lors d'un déplacement en Ligue des champions [début novembre 2013] n'est qu'un exemple des violences ayant fait les gros titres après des affrontements entre les supporters des deux équipes et la police. Cette fois-là, plusieurs fans ont été blessés, mais l'ampleur de cet épisode était négligeable par rapport aux confrontations récentes avec leurs féroces homologues du PSG.

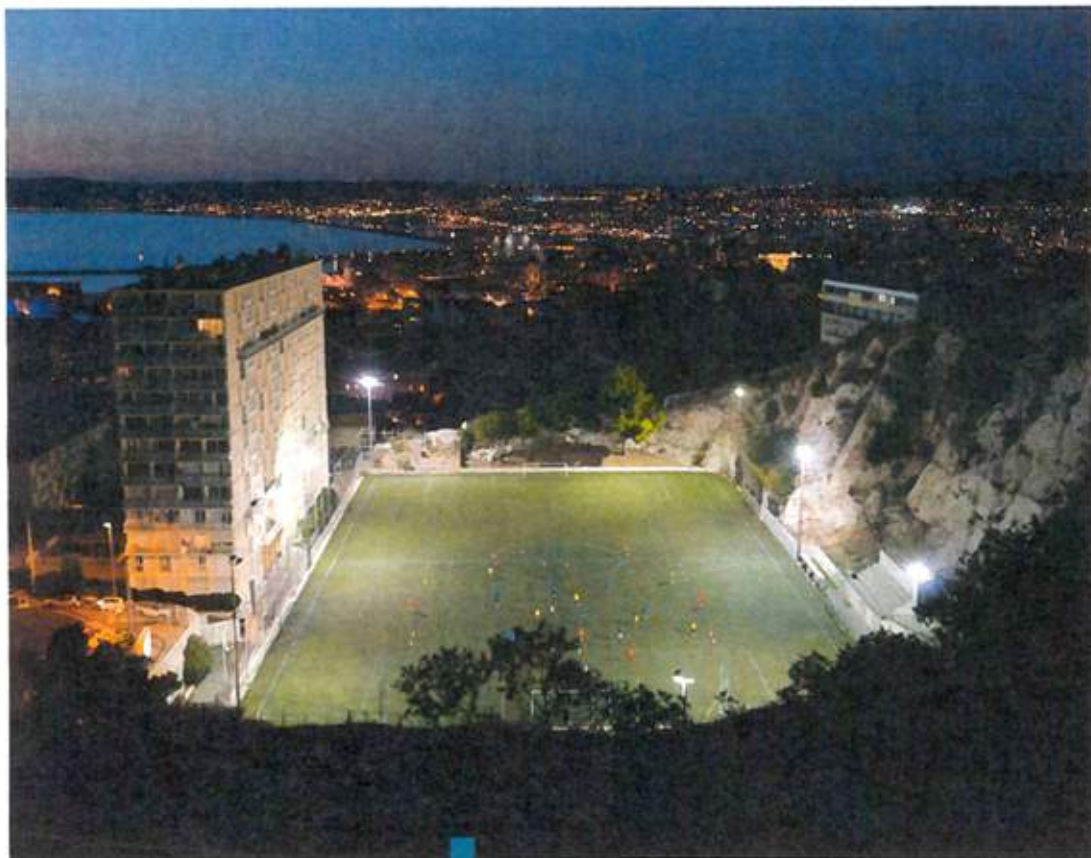
Il n'y a rien d'extraordinaire à la rivalité qui oppose les clubs des deux plus grandes villes d'un pays, notamment lorsqu'on tient compte des succès respectifs de chaque équipe. Néanmoins, l'opposition de Marseille et Paris n'est pas seulement née du football ou de leurs emplacements géographiques. C'est également une lutte des classes. Si la capitale est le cœur du style à la française, Marseille représente la classe ouvrière, et ces idéaux divergents enveniment cette bataille sans fin et enracinent les haines.

Ces conflits médiatisés donnent une image plutôt grossière des Olympiens, mais ils ne révèlent qu'une partie de l'histoire. L'OM est sûrement la seule chose qui empêche la ville de plonger dans l'abysse. Marseille n'est pas seulement la deuxième ville de France, c'est aussi un important foyer d'immigration. Le port méditerranéen demeure le principal point d'entrée dans le pays et il est ainsi devenu un centre cosmopolite, creuset de multiples nationalités et religions.

Communions. Souvent négligée par ceux qui n'y sont jamais allés, Marseille est pourtant un lieu magnifique. Culture accessible à tous et fabuleux climat justifie facilement sa popularité. Malheureusement, le chômage y est très élevé, notamment chez les jeunes, ce qui entraîne des taux inquiétants de criminalité. La drogue, la violence et les meurtres ont anéanti la réputation de la ville. Le football, en revanche, offre un véritable refuge et l'OM est une pierre angulaire de la communauté – un statut égalé par peu d'autres équipes dans le monde.

Malgré les connotations négatives que conservent les personnes étrangères à ce milieu, le terme "ultra" n'est pas directement synonyme de hooligan. A Marseille, le football constitue une échappatoire tout autant qu'une pause qui, ne serait-ce que pendant quatre-vingt-dix minutes, permet à la population locale de s'unir. Ce sentiment est parfaitement incarné par le Commando Ultra.

Le cœur de ce fervent soutien est le magnifique stade Vélodrome, dont l'architecture amplifie les sons et alimente les rêves. Dans cette ville



multiculturelle, le foot est la religion commune et les fans font en sorte que les nombreux supporters venus d'ailleurs sachent que le Vélodrome est leur temple sacré. Il est rare que le football français soit cité pour l'ambiance de ses matchs, mais Marseille fait figure d'exception et le tumulte aux deux extrémités du terrain est assourdissant. Le Commando Ultra est installé dans le virage sud avec les South Winners, tandis que d'autres groupes dissidents sont côté nord, près des fans venus de l'extérieur. Cette disposition crée un bruit qui va crescendo, qui l'emporte facilement sur n'importe quelle autre équipe française et fait de ce stade l'un des plus chauds d'Europe.

Et les fans marseillais n'y vont pas de main morte en matière d'effets visuels. Fusées éclairantes, bannières, pyrotechnie et chorégraphie contribuent à l'effervescence, pendant que des chants constants garantissent une ambiance bouillonnante. En tant que visiteur, on comprend vite qu'assister à un match de l'OM au Vélodrome est une expérience unique et que cet enthousiasme contamine joueurs et entraîneurs – ce qui est après tout l'objectif des ultras, qui veulent propulser leur camp vers la victoire. Non seulement les supporters de Marseille sont les plus anciens ultras de France, mais ils sont sans conteste les meilleurs. Ce mélange de cultures et de parcours, cette ville dévouée à une seule grande équipe confèrent à l'OM une position unique pour profiter de ses supporters. Ils sont parmi les plus spectaculaires, les plus bruyants et les plus loyaux d'Europe occidentale.

—Liam Newman

Publié le 15 octobre 2014

↑ Le stade Di Giovanni accueille les entraînements de l'US Marseille Endoume Catalans.

Pitié pour ce diable de Bielsa !

Vilipendé par l'OM, l'ex-entraîneur, qui a claqué la porte en août, est toujours resté fidèle à lui-même. Du moins pour la presse argentine.

—La Nación (extraits) Buenos Aires

Le jeune couple a reconnu l'homme au regard perdu dans le vide. Ils ne s'attendaient pas à rencontrer Marcelo Bielsa à Ezeiza [l'aéroport de Buenos Aires]... et encore moins à lui sauver sa matinée : le portable de l'entraîneur est en rade et les jeunes lui prêtent le leur, abrégant ainsi une attente exaspérante. Bielsa note leur numéro de téléphone et leur promet de renvoyer l'ascenseur. Il ne manquera pas de les rappeler. Il leur donne sa parole. Un engagement de fer.

"Je rentre dans mon pays", avait-il lancé le 8 août, au grand dam de Marseille, et il se retrouvait seul ce lundi-là, dans le crachin, sous un ciel plombé.

Entre les portes qui claquent et les impertinences, il s'est retrouvé partie prenante d'un cirque qu'il déteste

[Au lendemain de l'annonce], Marseille avait accusé le coup. Certains supporters s'en sont pris au président Vincent Labrune, lui reprochant de ne pas avoir su comprendre Bielsa. Mais la plupart d'entre eux étaient furieux contre l'homme de Rosario [capitale de la province de Santa Fe]. Ils se sentaient abandonnés. Ils ont alors commencé à écouter la direction du club, qui s'était employée à diaboliser Bielsa.

"On était dans le chantage permanent. Ça n'aurait pas pu durer éternellement. Bielsa menaçait de partir dès que quelque chose ne lui plaisait pas. [...] On vivait dans la peur de le froisser." La France a choisi de lui tirer dessus à boulets rouges : selon *L'Equipe*, tout serait parti d'un différend sur la rémunération de son équipe technique. En mai, après la première saison, deux de ses plus proches collaborateurs avaient démissionné, et Bielsa aurait prétendu se faire reverser leurs émoluments et avantages – salaires, voitures de fonction, loyers, voyages et même téléphones portables. Ces allégations ne cadraient pas avec la rectitude de l'homme de Rosario.

Démons. Il serait peut-être prudent de s'arrêter sur un article publié par le quotidien marseillais *La Provence*. On y apprend qu'entre mai et août, du fait de l'incertitude sur l'avenir de Bielsa à l'OM, il s'est produit un vide contractuel évalué à près de 300 000 euros. L'entraîneur aurait refusé de réclamer cette somme, comprenant qu'elle ne lui revenait pas, et aurait proposé de l'investir dans la création d'un service de recherche de talents : un pari sur l'avenir de l'équipe. Vincent Labrune était d'accord.

Bielsa n'a qu'une parole et il est très attaché aux détails. Quand il a répondu à l'appel du club pour consigner par écrit ce qui avait été conclu verbalement, les 300 000 euros n'apparaissaient plus nulle part. Il a alors compris qu'il ne pouvait faire confiance à personne. Il ne lui restait plus qu'à partir.

Bielsa retombe parfois sous l'emprise de ses fameux démons. Et entre les portes qui claquent et les impertinences, il s'est retrouvé partie prenante d'un cirque qu'il déteste. Quand le club a écrit dans un communiqué officiel que "*Olympique ne peut être en aucune façon prisonnier des exigences de quelqu'un qui place ses intérêts personnels bien au-dessus de ceux de l'institution*", Bielsa a compris qu'il avait bien fait de s'en aller.

Dirigerait-il une équipe dans notre pays ? Non. Un homme à ce point attaché aux projets ne pourrait pas travailler dans ce royaume de l'improvisation. Beaucoup continueront à penser que Bielsa est incompréhensible, incorrigible. En réalité, une fois de plus, il est resté fidèle à lui-même. Si vous croyez qu'il changera, sachez qu'il n'en est pas à sa dernière folie.

—Cristian Grosso

Publié le 10 août

REVUE de PRESSE

Marseille et ses environs



Photos : Laurent Carte