

Antoine Viallet
➤ Acteur en Immobilier d'Entreprise

REVUE DE PRESSE Toulon et ses environs



ÉDITION N°12
ANNÉE 2013

SOMMAIRE

- I. L'AMENAGEMENT URBAIN**
- II. LES PROJETS**
- III. L'IMMOBILIER**
- IV. LE COMMERCE**
- V. DOSSIER METROPOLE – LA RADE DE TOULON**
- VI. L'ECONOMIE AUTOUR DE LA MER**
- VII. DOSSIER LE POINT – TOULON 24H DANS LA VIE DE L'ARSENAL**
- VIII. LE TOURISME**
- IX. LA CULTURE**
- X. LE RCT**

I. – L'AMENAGEMENT URBAIN

- **1.** La Seyne : un grand chantier démarre dans la zone Léry
Var Matin – 16.01.2013
- **2.** La vieille-ville poursuit sa (lente) métamorphose
Var Matin – 25.01.2013
- **3.** Quel avenir pour le fort du Grand Saint-Antoine ?
Var Matin – 19.03.2013
- **4.** Toulon : l'autoroute vers l'Est bientôt à trois voies
Var Matin – 06.04.2013
- **5.** Un îlot va disparaître puis renaître au cœur du Las
Var Matin – 03.08.2013
- **6.** Grandes manœuvres pour dynamiser le cœur de ville
Var Matin – 16.08.2013
- **7.** Les « Portes d'Ollioules et de Toulon » sont ouvertes
Var Matin – 05.09.2013
- **8.** Première pierre posée sur l'îlot Consigne
Var Matin – 07.09.2013
- **9.** Echangeur Ollioules-Sanary : l'enquête publique est lancée
Var Matin – 10.09.2013
- **10.** Exit la gare, bienvenue au « Pôle d'échanges multimodal »
Var Matin – 29.11.2013
- **11.** Rudy Ricciotti, pour changer le regard sur Berthe
Var Matin – 12.09.2013

La Seyne : un grand chantier démarre dans la zone Léry

D'importants travaux de voirie débutent aujourd'hui, avec la création de deux giratoires et une meilleure desserte d'Auchan. Un chantier qui va s'étendre sur les six prochains mois

A compter d'aujourd'hui, un gros chantier est mis en route du côté de la zone Léry. Il s'agit de l'aménagement d'un grand giratoire à la place du carrefour à feux existant entre le boulevard de l'Europe et l'avenue Bertolini (entre Auchan et Leader Price/Renault). Le rond-point actuel qui se trouve sur le boulevard de l'Europe (sous le pont de la RD 26) va être supprimé et recréé un peu plus loin en direction du lycée Langevin. Une voie partant du parking d'Auchan jusqu'à la RD 26 – sans passer par le giratoire – va aussi être créée ainsi qu'un accès direct depuis le rond-point du 11 novembre (Mc Donald's) vers l'hypermarché.

Pourquoi un tel chantier ?

Cette zone a été identifiée comme un point noir en termes de circulation. Le boulevard de l'Europe est souvent très engorgé aux heures de pointe et le carrefour à feux n'arrange rien.

De plus, le projet d'extension de l'hypermarché Auchan, qui va débuter cette année (inauguration prévue en avril 2014), va créer du trafic routier supplémentaire. D'où la nécessité de réorganiser la desserte et de fluidifier la circulation dans ce secteur.

Quels travaux ?

Le chantier va se dérouler en trois phases. D'abord, la prépara-

Boulevard de L'Europe : deux nouveaux giratoires



tion et le dégagement des emprises au sol pour organiser la circulation en fonction des nouveaux giratoires. La nouvelle voie d'accès à Auchan sera créée en même temps. La bretelle allant de la RD 26 pour rejoindre Auchan sera fermée cinq semaines, ce qui va engendrer quelques difficultés de circulation dans un premier temps. Des panneaux signalant la fermeture de la bretelle et indiquant la déviation se-

ront mis en place au niveau du giratoire du 11-Novembre et du giratoire du Pêlé-Mêle. Tous les autres accès seront maintenus. La seconde phase consistera à mettre en place une signalétique provisoire de chantier pour matérialiser les futurs giratoires. La bretelle de la RD 26 sera rouverte et la voie desservant directement Auchan sera opérationnelle. Enfin, la dernière phase concernera la mise en place de l'éclairage, les réseaux, les bordures, l'arrosage, les cheminements, le revêtement définitif et les espaces verts.

rage, les réseaux, les bordures, l'arrosage, les cheminements, le revêtement définitif et les espaces verts.

Quel calendrier ?

Les travaux auront lieu de jour comme de nuit et vont durer six mois. La première phase s'étendra du 16 janvier à fin février ; la seconde phase ne durera que deux nuits. La dernière phase s'étendra de fin février à mi juin.

À venir, l'élargissement de la RD 26

En complément du réaménagement de la zone Léry, le conseil général va engager, en mars 2014 (huit mois de travaux), une opération d'élargissement avec une deux fois deux voies de la RD 26, depuis le rond-point du 11-Novembre (Mc Donald's) jusqu'au lycée Langevin.

Dans le cadre du programme de rénovation urbaine de Berthe, il est également prévu de faire un giratoire pour remplacer le carrefour à feux De Latre de Tassigny, juste avant KFC (le feu tricolore le plus long de La Seyne !) avec un plateau traversant. Les travaux devraient commencer en septembre 2013.

Combien ça coûte ?

Au total, le montant de la facture s'élève à 2,35 millions d'euros TTC. Auchan prend en charge 64 % des dépenses, en particulier la voie de desserte depuis le parking jusqu'à la RD 26, que l'hypermarché prend totalement à son compte. TPM, à qui reviennent la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre, le conseil général et la Ville participent aussi.

MARIELLE VALMALETTE
mvalmalette@nicemat.fr

La vieille-ville poursuit sa (lente) métamorphose

Destiné à faire renaître le centre ancien, mais trop long aux yeux de certains, le projet de rénovation urbaine, conventionné depuis 2006 par l'Anru, doit s'achever fin 2015

La mutation s'amorce. D'îlot en îlots, les poutres et les toitures tombent. Comme des dominos. Les blocs de béton volent en éclats. Des cours sont créés pour attirer la lumière. On perce, on casse, on repeint, on fait les comptes. Mille six cents tonnes (t) de déblais, retirés côté mairie. Presque autant que l'îlot Ledeau et Cathédrale réunis. N'ayons pas peur des mots : ce chantier de rénovation urbaine, conventionné par l'Anru, est énorme, tentaculaire. Si long et complexe, qu'après onze ans d'études et de montages financiers – dix maîtres d'œuvre, 76 opérations et 168 millions de budget, au total – la moitié du chemin (lire l'interview ci-dessous) reste à parcourir. « Quarante-quatre immeubles sont en cours de démolition. Cela représente un volume énorme en terme de mètres cubes. Mais en fin de compte, c'est de la chirurgie fine. Les façades sont conservées et tout l'intérieur disparaît », détaille Christophe Clémencet, chef du projet de Var aménagement développement.

Un nouvel opérateur entre en piste

La société d'économie mixte du Conseil général espère récupérer, en bout de course, 21 millions d'euros liés à la revente du foncier. Mais pour l'heure, seuls 29 immeubles ont été cédés, pour un montant de 5,5 millions d'euros. D'autres biens ont, depuis, été mis sur le marché. Mais les promoteurs privés, frappés par la crise, hésitent encore à investir le centre ancien.



Globe Savonnières Nord
(Var Habitat)
- 15 logements sociaux et une maison de la vie associative de 800 m², sur deux niveaux.
- Livraison : Janvier 2015
- Coût : 4,1 M €

Friche Semard Larmodieu
(Foncière Logement)
- 11 logements locatifs
- Livraison : Fin 2014
- Coût : N.C.

Îlot Ledeau
- 16 logements sociaux
- Livraison : Janvier 2015
- Coût : 3,9 M €

Îlot Baudin
(Eriba)
- 106 logements étudiants, 42 sociaux et une micro-crèche de 9 places
- Livraison : Fin 2014
- Coût : 16,8 M €

Îlot Sud Equerre
(THM)
- 20 logements sociaux
- 1 micro-crèche de 9 places
- Livraison : Octobre 2014
- Coût : 6,6 M €

Tête d'îlot Paul Laugier
- 22 logements locatifs
- Livraison : Suspendu
- Coût : N.C.

Coeur d'îlot Paul Laugier
- 10 logements sociaux (THM)
- 14 privés
- Livraison : Juillet 2014
- Coût : 3,8 M €

Îlot Cathédrale
(Adoma)
- 21 logements sociaux
- Livraison : Janvier 2015
- Coût : 4,3 M €

lot Consigne
(Infinit)
- 21 logements et 200 m² de commerces
- Livraison : Février 2014
- Coût : 5,2 M €

Globe Savonnières sud
- 4 logements sociaux
(Var Habitat), et 20 privés
- Livraison : Janvier 2015
- Coût : 4,3 M €

Îlot Mairie
- 14 logements sociaux, 21 privés et 5 appartements en réflexion
- Livraison : Avril 2015
- Coût : 10,1 M €

« Ce secteur est tombé en désuétude, et a longtemps souffert d'une mauvaise image. La création de la Zone franche urbaine a servi de levier, et même si cela est difficile à planifier, je reste optimiste, et suis sûre qu'on y arrivera », tempère l'adjointe et présidente de VAD, Hélène Audibert.

L'arrivée annoncée en 2014 de l'en-

seigne Monoprix, sur l'ancienne bourse du travail, et les différents projets imaginés par la Société publique locale Méditerranée (SPLM), pour les Halles et l'évêché, serviront, très certainement, de locomotive.

Mais l'entrée en jeu de ce nouvel opérateur suscite autant d'espoirs, que d'interrogations, dans

les rangs de l'opposition. Premières victimes indirectes de ce changement de cap, les épargnants de la foncière « Habitat et Humanisme » ont vu leur projet capoter au tout dernier moment, rue des Boucheries, non loin des Halles. Cinq logements sociaux, destinés aux familles à très faible revenu, devaient être construits

dans ce petit immeuble en 2013. « Les études nous ont coûté 9 000 euros », indique Georges Monnoyeur. Le 2 janvier, TPM a rompu l'accord de principe, et annulé le projet de cession. En vue d'abattre la verrière, et de finaliser la percée, d'est en ouest.

SEBASTIEN BOTELLA
sbotella@nicematin.fr

La Foncière logement stoppe ses investissements

La commune ne pouvait pas imaginer pire scénario. « En l'absence de réponse des pouvoirs publics, sur la poursuite de la mission de rénovation urbaine », le conseil d'administration de l'action « Foncière Logement » – engagée dans trois programmes de construction à Toulon – a décidé, mardi, « d'abandonner la réalisation de plus de 15 000 logements, sur les trois ans à venir », sur le territoire national. Selon nos informations, l'îlot Consigne ne serait pas concerné par cette décision. Mais deux autres îlots pourraient bien être touchés par ce coup de massue. À savoir : Sémard Larmodieu, et l'îlot Cœur Laugier. « Tout dépendra du montant des fonds accordé sur 2013-2014. Pour Laugier, le programme ne se fera certainement pas », a laissé entendre, hier, la direction de la Foncière.

Interview express

« Le plus dur est derrière nous »

Hélène Audibert, adjointe en charge du projet de rénovation du centre ancien

L'adjointe au logement, Hélène Audibert, également présidente la société d'économie mixte du conseil général (VAD) a répondu à nos questions.

À mi-parcours, quel bilan tirez-vous de ce chantier au maillage complexe ?

Le plus dur est derrière nous ! La requalification des îlots est en passe d'être achevée (44 immeubles sur 88 doivent encore être démolis, Ndlr). Et à l'exception d'une famille, rue Victor-Michole, 259 ménages ont été relogés, et 144 sont partis d'eux-mêmes. Tant que les immeubles n'étaient pas

vides, nous ne pouvions pas agir... Mais le projet connaît, cette année, une accélération marquée de son volet opérationnel. Avec le maintien d'un rythme soutenu jusqu'à la fin du chantier.

Un tel retard sur le calendrier initial peut-il remettre en cause l'aide de l'État ?

Cela ne se produira pas. Les exigences de l'Anru seront respectées et l'ensemble des travaux, engagés avant fin 2013.

Ce projet de rénovation semble parti pour durer...

Et nous irons jusqu'au bout. Il est impossible qu'on s'arrête là en 2015. Lorsque tout sera bouclé, d'autres interventions devront être menées. Je pense, notamment, à l'avenue de la République, ainsi que les deux îlots sur lesquels nous n'avons pas pu travailler après la révision du projet.

À court terme, d'autres aménagements sont-ils prévus ?

La Mission locale doit être transférée à la Visitation, et un appel à projets sera lancé, d'ici un mois ou deux, pour la réhabilitation d'une trentaine



(Photo André Dupeyron)

de pieds d'immeubles, rue Pierre-Sémard.

L'animation future du quartier fera-t-elle l'objet d'une concertation ?

Nous allons engager une réflexion, à ce sujet. Ce secteur est tombé en désuétude, et nous n'avons pas fait tout cela pour en faire un quartier dortoir. Nous voulons le rendre plus attractif et lui donner une identité particulière.

Quel avenir pour le fort du Grand Saint-Antoine ?

Libéré par la Marine en 2011, après le transfert de ses archives, l'ancien fort militaire du Faron devrait faire l'objet d'une vente par appel d'offres. Mais ses défenseurs s'y opposent



Construit en 1840, à l'ouest du Mont Faron, le fort Saint-Antoine est un lieu emblématique de l'histoire militaire de la ville.

(Photo S. B.)

Qu'advient-il du fort Saint-Antoine? Sera-t-il, comme le craignent ses défenseurs, « vendu à l'encan et privatisé »? Ou (re)tombera-t-il, *in fine*, dans le giron du domaine public? Plus d'un an après le départ de la Marine, et le transfert de ses archives à l'extrémité ouest de la Corderie, la question continue de préoccuper Michel Bonjardini, président de l'Association de défense et protection du Faron. « La 1^{re} adjointe Geneviève Levy nous a affirmé, le 18 octobre, que ni la commune ni TPM ne se porteront acquéreurs du fort. Ce refus nous a été confirmé par le ministère de la Défense. Ce bien sera donc prochainement remis au service France Domaine, en vue d'une cession », a-t-il écrit, le 21 février, au maire Hubert Falco.

Cession gratuite au Conservatoire?

Flanqué d'un pont-levis et de cinq bastions, ce fort est, à n'en pas douter, un bien d'exception. Situé, de surcroît, au pied du Faron. Dans une zone protégée. Et pourtant, l'État cherche à s'en séparer...

Fin 2011, la rumeur d'achat du site, par un milliardaire

belge, avait affolé ses protecteurs. Pour couper court à toute spéculation, Michel Bonjardini invite donc l'État à le céder, « pour un euro symbolique » au Conservatoire du littoral. « S'il en est propriétaire, ce fort pourrait devenir un lieu ouvert à tous. Pour cela, deux voies s'ouvrent. La préemption, et l'acquisition gratuite », explique-t-il, convaincu du bien-fondé de son argument.

« Un lieu chargé d'histoire »

« La convention qui lie le Conservatoire au ministère de la Défense rend la cession possible. Mais elle ne peut se réaliser que si une collectivité locale s'engage fortement à gérer, restaurer, valoriser le bien. » D'où sa requête, auprès de l'édile toulonnais. « Ce fort est chargé d'histoire et demeure facile d'accès, car la route est à double sens. Il pourrait servir de lieu d'exposition, accueillir des concerts en plein air, sans que cela ne dérange le voisinage. Le capitaine des pompiers, Albert Meuvret, a même proposé de créer un musée du casque », complète M. Bonjardini.

Le président du Comité d'intérêt local de Fort-Rouge,

Albert Tanguy, et Valentin Giès, de Toulon @Venir, souhaitent le voir intégré au cœur d'un « circuit touristique », axé sur les Forts du Faron. Mais la ville de Toulon – à qui l'État a notifié son droit de priorité – se heurte à un frein majeur. Ou plutôt deux : « Les risques d'éboulement posent un vrai problème. Et le fort est inclus, en partie, dans le périmètre du Plan de prévention des risques d'incendie », indique l'adjoint à l'urbanisme, Philippe Sans. Sans parler du coût financier qu'engendrerait sa mise aux normes. « Dans l'état actuel des choses, l'ouverture de ce site au public n'est pas envisageable », conclut l' élu. La création d'un hôtel de luxe ou d'un restaurant, avec vue sur la rade, paraît donc impossible. Dans sa réponse écrite (lire ci-contre) aux Verts, la ministre de la Culture, Aurélie Filipetti, l'affirme, d'un ton serein : « Le massif du Faron est classé au titre de la loi 1930 pour la protection des sites et monuments naturels. Il s'agit d'une protection forte, garantissant a priori la conservation du lieu, quel que soit son statut. »

SEBASTIEN BOTELLA
sbotella@nicematin.fr

Classé monument historique ?

Construit en 1840, à l'ouest du Faron, pour contrôler le débouché de la vallée du Las, le fort Saint-Antoine s'étale sur sept hectares. L'annonce de sa mise en vente, sur le site des cessions immobilières de Bercy (www.economie.gouv.fr), avait soulevé, en 2011, une vague de réactions. Des comités de quartier aux élus d'opposition, plusieurs courriers ont été adressés au ministère de la Défense et de la Culture. Dans sa réponse à Philippe Chesneau, co-président du groupe

Europe-Écologie-Les Verts en région Paca, Aurélie Filipetti affirme, en retour, que l'ensemble défensif du Faron pourrait faire l'objet, d'ici peu, d'un classement au titre des monuments historiques. « La question de la protection du fort pourra être étudiée par les services de la Direction régionale des affaires culturelles, ceci dans le cadre plus général d'une thématique de protection du patrimoine militaire de la côte provençale et azuréenne », assure la ministre de la Culture.



Libéré par la Marine, le fort est occupé, depuis 2011, par l'association diocésaine des Amis du fort Saint-Antoine.

Toulon : l'autoroute vers l'Est bientôt à trois voies

L'élargissement de l'A57 entre les échangeurs de La Palasse et du Tombadou débute. Elle est liée à la mise en service du second tube du tunnel, prévue pour janvier 2014

Les plus de 100 000 automobilistes qui empruntent quotidiennement l'A57 commencent à ne plus y croire. Annoncé, depuis 2008 à grand coup de réunions publiques, l'élargissement du tronçon autoroutier à trois voies, dans le sens Toulon-Nice, à l'est, entre le demi-échangeur de La Palasse jusqu'à l'échangeur du Tombadou (sortie Sainte-Musse) se fait désirer.

Si le projet programmé, depuis 2010, a été retardé pour des raisons administratives, il n'a jamais été remis en question. Il a été rendu obligatoire par la mise en service du second tube annoncée par l'État pour janvier 2014. L'élargissement est lié à la garantie de la fluidité de la circulation en sortie d'un tunnel urbain, et conformément aux recommandations ministérielles : éviter, dans le tube de la traversée souterraine, le risque de la remontée de files et de la congestion du trafic.

La mise à trois voies sur ce tronçon, pilotée sous maîtrise d'ouvrage de la Dreal Paca (1) n'est donc plus à présent au stade de l'étude. Les travaux débutent à partir de ce lundi 8 avril et s'étaleront jusqu'à fin août. Le chantier impose une phase de préparation (marquage et sol et la pose à l'aide d'une grue de la glissière en blocs de béton armé afin de sécuriser et de séparer la zone chantier des deux voies de circulation maintenues). Afin de limiter la gêne auprès des automobilistes, le balisage se fera les nuits du 8, 9 et 10 avril (voir ci-dessus).

4 500 véhicules par heure

Selon la Dreal, la phase d'élargissement est définie comme « transitoire » en attendant l'élargissement à trois voies depuis le Tombadou jusqu'à l'échangeur Pierre-Ronde dans les deux sens de circulation.

Prévu initialement horizon 2015-

2016, il est renvoyé à une date ultérieure. Un calendrier qui doit tenir compte d'une nouvelle donne avec l'entrée d'Escota dans les discussions avec l'État pour intégrer les infrastructures de l'A57 à leur concession (2).

Les 4 500 véhicules par heure en moyenne qui empruntent les deux

voies vont devoir cohabiter avec une zone de chantier sécurisée pour les personnels et sur un tronçon connu pour ses embouteillages monstres, et d'autant plus aux heures de pointe et lors du moindre incident.

À neuf mois de voir, enfin, le bout du tunnel, les automobilistes, en

provenance de l'ouest, sauront, sans doute, ronger leurs freins avec patience. Ils devront, aussi, conjuguer avec des interventions sur la voirie en entrée du tube sud, sur l'A50 dans le sens Marseille-Toulon.

CATHERINE PONTONE
cpantone@varmatin.com

1. Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement.

2. Le scénario retenu à l'issue de la concertation publique de 2008 est l'élargissement avec circulation facilitée des cars. Il s'agit, sur 7,33 km de l'échangeur de Tombadou, à Pierre-Ronde, de la 2x3 voies plus 3,50 m d'accotement permettant la circulation des bus en cas de ralentissement.

Projet d'élargissement de l'A57

Bon à savoir

- ✓ Deux voies de circulation maintenues jusqu'à Tombadou à 50 km/h, largeurs réduites, et sans bande d'arrêt d'urgence durant les quatre mois de chantier.
- ✓ 10 nuits de fermeture de l'A 57
Premier balisage avec trois fermetures de nuit de l'A 57 (Toulon-Nice) les 8, 9 et 10 avril, entre les échangeurs Léon Bourgeois et Tombadou de 21 h à 6 h.
- ✓ Déviation la nuit si A57 fermée
Dans le sens Toulon -Nice, la déviation se fera par : l'av. François Cuzin, le bd Maréchal Joffre, l'av. Joseph Gasquet, le bd des Armaris et l'av. Mirasouléou pour rejoindre l'échangeur de Tombadou.

Les Oliviers

A57
Entrée et sortie de la traversée souterraine

Benoît-Malon



Vitesse réduite du 9 avril à la fin août pour sécuriser le chantier Du Pont de Benoît Malon jusqu'à la Barentine-La Palasse, maintien des 70 km/h.

La Palasse



A partir de la Barentine-La Palasse, 50 km/h imposés à l'approche du chantier jusqu'à Tombadou.

Le Tombadou



L'élargissement sur l'emprise actuelle du pont n'aura aucun impact sur l'ouvrage ni sur la sortie autoroute La Palasse.



(Infographie : Philippe Langlade)



L'élargissement à trois voies depuis le Tombadou jusqu'à l'échangeur Pierre-Ronde dans les deux sens de circulation, prévue à l'horizon 2015-2016, a été repoussé. (Photo-P. Bl.)

Une petite portion restera à deux voies

Étalés jusqu'à la fin août, les travaux sont financés, selon l'État, à hauteur de 5 millions d'euros dans le cadre de l'opération du tunnel de Toulon. Ils sont pris en charge financièrement « 50 % par l'État, les 50 % restant étant partagés entre les collectivités locales (Région, conseil général et la communauté d'agglomération Toulon-Provence-Méditerranée. »

Silence radio, en revanche, sur les 27 millions d'euros TTC annoncés dès 2008 ? Qu'est-ce qui est passé à la trappe dans ces « travaux à minima » ? Rien ne filtre sur une réponse qui mériterait, pourtant d'être donnée à la population. Dès le départ, il n'a jamais été question, dans le cadre de cette première des trois tranches d'élargissement, de

prendre en compte la petite portion entre Tombadou et Les Fourches. Pourtant, cela aurait permis d'éviter le goulot d'étranglement à deux voies, et qui perdurera après l'élargissement à trois voies en sortie est du tunnel... Problème de coût ou d'études techniques complémentaires qui auraient retardé d'autant le lancement du chantier ? Rien ne filtre.

Un îlot va disparaître puis renaître au cœur du Las

L'îlot de onze immeubles, soumis au désamiantage à l'entrée du Pont-du-Las, va être déconstruit. Début 2014, commencera la construction de 53 logements. Livraison en juin 2015



L'ancienne salle du cinéma l'Eldo, avec son balcon en fer forgé, aménagée dans l'ex-salle évangélique, va vivre un second et dernier clap de fin. (Photos Luc Boutria et vue infographie Thomas Criado)

Un pan de l'Histoire de la fin XIX^e et mi XX^e siècle du quartier du Pont-du-Las, à l'entrée ouest de la ville, s'apprête à tomber d'ici à l'automne. L'îlot de onze immeubles, entre les n° 53 et 123, longeant l'avenue

du XV^e-Corps et à l'angle de l'avenue Maréchal-Bugeaud, et l'ancien hangar de la Caisse d'Épargne, vont disparaître du paysage urbain. En lieu et place de l'îlot, à partir de janvier 2014, un projet d'un « *nouvel esprit urbain*

pour améliorer la qualité de vie au cœur de l'agglomération ». Un renouvellement encouragé par la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée et la ville. Laquelle inscrit ce projet d'ensemble, au bâti frappé d'alignement, propre au

passage du futur transport en commun en site propre.

530 m² de locaux commerciaux

Anne Criado, urbaniste et aménageur, porteuse d'un projet mûri durant près de sept ans, a pour partenaire la société Erilia. À la clef, la naissance d'une résidence de 53 logements sociaux et 530 m² de locaux commerciaux aménagés en pied d'immeuble. Il fera, aussi, la part belle aux vitrines et aux arcades avec, en prime, la possibilité donnée à un restaurant donnant sur un jardin de s'installer.

Un espace paysager loin d'être absent à l'intérieur du site où un millier de mètres carrés de verdure viendra nicher en plein

« Respirer l'âme d'un quartier »

Une renaissance fidèle à un style architectural « *néoprovençal bien maîtrisé, aux façades et aux couleurs chaudes* », précise Anne Criado. Elle laisse, ainsi, la porte ouverte à des touches de couleurs « *violine et à un peu de rose* ». Avec des petits immeubles de quatre et cinq étages, longeant l'avenue du XV^e-Corps, le bâti se limite à « *une hauteur maximum de 20 mètres* », commente-t-elle, loin des 24 mètres autorisés. Elle est, une fois encore, en rupture totale, tout comme l'est la ville, avec « *l'urbanisme à grande barre* ».

« Préserver son cachet »

Cette urbaniste qui a déjà signé avec l'architecte André Criado plusieurs projets dans le quartier - îlot Bonnier de la place d'Espagne, les immeubles Althéa 1 et 2, le long de l'avenue du XV^e-Corps, tourne une page de l'histoire. Mais n'en oublie pas, pour autant, de « *préserver son cachet* ». « *On ne peut pas créer si on n'a pas respiré l'âme d'un quartier* », dit joliment

cette professionnelle. Elle s'est plongée, avant de germer son projet, dans les archives d'un quartier bâti entre 1830 et 1870, date de la naissance de l'emblématique place d'Espagne. Dans ce projet de renouvellement urbain, il s'agit, aussi, de « *conserver une touche de vie commerciale de ce quartier très vivant* ». Elle a été très présente par le passé. En témoigne à l'époque de l'âge d'or des cinémas à Toulon, le cinéma, l'Eldo. Avec sa démolition programmée de son balcon aux fers forgés désormais protégés, et celle déjà réalisée de la scène en bois, il signe son clap de fin. L'interruption du cinéma avait été actée en 1965, date du rachat par l'église évangéliste. La cité marchande et les halles du Las des années 30, à l'intérieur de l'îlot, abritant l'ancien hangar de la Caisse d'Épargne, derrière la vieille façade des années 1850, ne sera bientôt plus que souvenir. Mais le projet de demain ne sera pas exempt de clins d'œil architecturaux du passé.

cœur de ville. Avec, sous cette dalle verte, 107 emplacements de parking dont une partie réservée aux revendeurs du marché.

Depuis la fin avril, les équipes de l'entreprise « Marion », spécialisée dans la démolition, le terrassement et le désamiantage, s'activent donc. Désamianter, dépolluer, trier, évacuer les déchets dans les règles de l'art et les normes légales imposées : les équipes sont à pied d'œuvre derrière les palissades.

Un chantier sécurisé derrière les palissades

Loin du regard des passants et des automobilistes. Mais leur présence à proximité d'un marché

emblématique, à deux pas de l'église, renforce la volonté de sécuriser le chantier au quotidien. En témoigne le grignotage actuel de bordures de façade par la mini-pelle « *pour éviter le moindre risque de pierre rebondissant sur la chaussée* », lorsque la déconstruction sera engagée. Première pelle attendue vers la mi-août pour déconstruire les trois premiers immeubles du côté entrée de ville. À l'automne, fin de la déconstruction précédée d'un désamiantage, la voie sera alors toute tracée pour débuter les terrassements au début 2014, en vue de la construction confiée à la société Actibat.

CATHERINE PONTONE
cpontone@nicematfn.fr



Ci-dessus, le programme tel qu'il a été conçu par Anne Criado, urbaniste et aménageur, porteuse d'un projet mûri durant près de sept ans. La société Erilia en est partenaire.

Grandes manœuvres pour dynamiser le cœur de ville

Le projet phare de la Société publique locale Méditerranée (SPLM), vise à renforcer l'offre commerciale, hôtelière et urbanistique de Toulon. Neuf sites sont concernés

« **C**e projet urbain n'est pas sensible. C'est la période, qui l'est », confie-t-on dans l'entourage d'Hubert Falco. À l'approche des élections municipales de mars 2014, le maire compte, en l'occurrence, s'appuyer sur ce programme – validé le 26 octobre 2012 par le conseil municipal – pour « *surprendre les Toulonnais* ». C'est à cet effet que la Société publique locale Méditerranée (SPLM), dirigée par José Rossi, vise la réalisation de 1200 logements, un hôtel en centre-ville, 4000 m² de grandes enseignes et 1000 m² de bureaux, destinés à « *renforcer la centralité du cœur de ville* ».

Le coût du projet, dans son ensemble, pourrait atteindre les 220 millions d'euros, hors taxes. Un pool bancaire, constitué de cinq banques françaises, aurait déjà donné son accord pour débloquer 15 millions. Et un prêt de 5 millions vient d'être sollicité, auprès de la Caisse des dépôts et consignations afin de faciliter les acquisitions foncières de l'îlot des Halles. Preuve que le chantier est bel et bien en état de marche...

Sébastien BOTELLA
sbotella@varmatin.com



La bourse du travail

Les Toulonnais devront patienter encore un peu. Juin 2015, tout au plus. Car l'opération s'annonce lourde et complexe. L'appel d'offres, lancé cet été par la SPLM, porte sur la création d'une enseigne commerciale de 2366 m², et 779 m² de bureaux, rue Ferdinand-Pelloutier, dans l'ancienne bourse du travail. Le coût des travaux est estimé à 7 millions d'euros. Une fois livré, le bâtiment sera loué, comme prévu, à l'enseigne de distribution Monoprix.

L'ancien évêché

Un hôtel de 2000 m² doit être créé, à l'angle du cours Lafayette. Sur la place Paul-Comte, le chef Bruno, de Lorgues, table sur l'ouverture d'une brasserie italienne, imaginée par l'architecte Jean-Michel Wilmotte. « *Nous travaillons dessus. Les plats seront exécutés par des chefs venant d'Italie. Nous avons envie de surprendre* », se réjouit ce spécialiste de la truffe. Le volet hôtellerie sera confié à Jean-Pierre Pinelli, directeur de l'hôtel de luxe La villa, à Calvi.

Les halles municipales

Le festival TLN les a mises en lumière. Mais le renouveau des Halles n'est pas (encore) pour demain. Racheté en 2003 par la communauté d'agglomération Toulon-Provence-Méditerranée, ce bâtiment de style Art-déco, datant de 1929, a fait depuis l'objet de plusieurs études. La dernière en date porte sur la mise en œuvre d'un pôle commercial. « *L'objectif est de remplacer les commerces fermés ou peu qualitatifs par des commerces plus accueillants, correspondant aux demandes actuelles* », indique la SPLM. Des négociations foncières ont été engagées par la société pour l'acquisition des murs et les droits au bail.

Parc auto de l'avenue François-Cuzin

Un permis de construire a été accordé le 4 juin 2012 à la Semexval – société d'économie mixte de La Valette – pour la construction d'un immeuble de 63 logements et 228 m² de bureaux, « *qui valorisera l'entrée de Toulon, par son aspect novateur en termes de ligne architecturale* ».

L'avenue de la Victoire du 8 mai 1945

À l'horizon 2014-2016, les bâtiments communaux des Lices seront démolis et remplacés par 238 logements, dont 70 en locatif social, 36 en accession à prix maîtrisé et 132 appartements en accession libre. La Société publique locale Méditerranée espère en tirer 39 millions d'euros de recettes, hors taxes.

Centre archéologique

Le centre archéologique du Var, installé au 14, boulevard Bazeilles, sera-t-il contraint de déménager en 2015? Pour l'heure, le projet d'habitation demeure au stade de réflexion.

Îlot Casanova

À l'ouest du centre-ville, la commune dispose d'une « *réserve foncière potentielle* », le long de l'avenue des Dardanelles. Plusieurs réunions de travail ont été organisées en mairie, avec la Semexval, et une étude d'aménagement de cet îlot de 2,5 hectares – dont 11 255 m² à l'État –, confiée au Conseil d'architecture d'urbanisme et de l'environnement. Le pro-

gramme envisagé porte sur la construction de 580 logements, entre 2015 et 2022, selon le planning prévisionnel.

Dépôt de bus de Saint-Jean-du-Var

Si le programme se concrétise, le dépôt de bus centenaire de la Régie mixte des transports toulonnais (RMTT) accueillera 265 logements, – dont 78 locatifs sociaux – et 69 villas jumelées en accession libre supérieure. Ce terrain, situé à la limite des quartiers Brunet et Saint-Jean-du-Var, s'étale sur 2,5 hectares. Livraison prévue : 2015-2018.

Qu'est-ce qu'une SPL?

C'est le bras armé des collectivités. La Société publique locale d'aménagement (SPL) Méditerranée, créée en 2010, dispose d'un capital de 225 000 euros, réparti comme suit : La Valette (68 %), Signes (10 %), Toulon (20 %), Calvi (1 %) et Hyères (1 %). Deux élus toulonnais, Geneviève Levy et Robert Cavanna, siègent au conseil d'administration.

Les « Portes d'Ollioules et de Toulon » sont ouvertes

Un parc-relais de près de 300 places a été inauguré hier, en limite des deux communes. Objectif : inciter les automobilistes à utiliser les transports en commun



Après deux ans de travaux, le parc relais « Les Portes d'Ollioules et de Toulon » a été inauguré, hier, non loin du quartier de La Beaucaire.

(Photo TPM)

Un parking pour les usagers du bus

Depuis la fin juillet, tout un chacun peut se garer sur le parc-relais « Portes d'Ollioules et de Toulon », puisque les barrières de l'espace de stationnement sont levées. « Ça durera le temps que les usagers se familiarisent avec l'endroit », explique Yannick Chenevard. Mais dans quelques semaines, l'idée est bien de restreindre son accès et de permettre aux seuls usagers des transports en commun de pénétrer gratuitement sur le site vidéosurveillé. Ce, grâce à leur titre de transport. Ainsi, il en coûtera de 1 € à 1,40 € pour stationner son véhicule et utiliser ensuite la ligne 1, 12 ou 122 du Réseau Mistral, voire la ligne 8809 du réseau Varlib. Le tout, 7 jours sur 7, de 5 h 30 à 21 h 30, et jusqu'à 1 h les vendredis et samedis.

Un ruban tricolore, un pupitre et un buffet. Une quinzaine d'élus de l'agglomération; Hubert Falco, maire de Toulon et président de TPM; Robert Alfonsi, conseiller régional; Marc Giraud, vice-président du conseil général, Robert Beneventi, maire d'Ollioules... Et tout ce beau monde réuni en grande pompe pour l'inauguration d'un parking au pied du quartier de La Beaucaire. La campagne des municipales serait-elle déjà lancée dans l'aire toulonnaise?

À côté du Technopole de la mer

« Non », assure Yannick Chenevard, l'élus communautaire en charge des transports. « Si les différentes collectivités sont représentées aujourd'hui, c'est bien que cette réalisation est un dossier "œcuménique" et important, à deux pas du futur Technopole de la mer. Et qui a par ailleurs été financé par TPM (67 %), le conseil général (21 %) et la Région

(12 %). » Coût de l'opération : 6,5 millions d'euros tout de même. Car, évidemment, ce n'est pas un simple parking : « Ce parc relais de 293 places de stationnement s'inscrit dans une requalification plus large, insiste Hubert Falco. Avec un aménagement des

voies et un rond-point flamboyant neuf qui intègrent parfaitement le quartier de La Beaucaire. »

Un parc relais? « Une zone de correspondance qui doit permettre aux citoyens de laisser leurs véhicules aux portes de Toulon pour prendre les transports en com-

mun », explique encore le maire. En la matière, l'agglomération toulonnaise n'en est d'ailleurs pas à son coup d'essai. Quelque 2140 places réparties sur neuf sites ont déjà été réalisées depuis 2010, ou sont sur le point de l'être. Auxquelles s'ajoutent encore 1360 stationne-

ments aux abords des gares de l'agglomération aménagées en pôle d'échanges intermodaux.

À terme, un relais au TCSP

Concernant ce site ouvert à l'ouest de l'aire toulonnaise, le bien nommé parc-

relais des « Portes d'Ollioules et de Toulon », les usagers devront pour l'instant se « contenter » du bus pour expérimenter le concept « d'intermodalité » cher aux élus. Mais, à terme, c'est bien le Transport en commun en site propre (TCSP) qui doit le desservir, grâce aux aménagements de voirie spécifiques réalisés.

Et sur la question (sensible) du TCSP, Hubert Falco est formel : « Il faut d'abord que le second tube ouvre ses portes avant d'envisager un site propre sur Toulon. Mais je n'ai pas changé d'avis : j'ai toujours dit que je souhaitais un Bus à haut niveau de service et non un tramway. Le débat, c'est le citoyen qui le tranchera. »

À ses côtés, le socialiste Robert Alfonsi, grand partisan du rail – « ici pour représenter la Région, non pour polémiquer » – n'a pas sourcillé. La campagne n'a peut-être pas commencé... mais ça ne saurait tarder.



Le parking et les aménagements de voirie ont été cofinancés par TPM, le conseil général et la région.

(Photo Valérie Le Parc)

MA. D. mdalaine@varmtin.com

Première pierre posée sur l'îlot Consigne

Deux ans après la démolition de cet îlot de 700 m², les travaux peuvent (enfin) démarrer. La Foncière logement prévoit de livrer 21 logements de standing aux salariés du privé



Les principaux acteurs du projet Consigne (Foncière du Logement-Eiffage-Infinim) ont posé, hier, la première pierre de ce chantier aux côtés du maire, Hubert Falco et du sous-préfet du Var, Boris Bernabeu. La fin des travaux est annoncée pour 2015. (Photo S.B.)

La rénovation urbaine en chiffres

174 millions d'euros. C'est le coût total du projet de rénovation urbaine du centre ancien de Toulon.

762 logements créés, dont 514 sociaux et 136 logements étudiants au cœur de l'îlot Baudin.

29 procédures (dont 2 en cours sur Besagne) d'expropriation, sur 504 acquisitions foncières.

207 600 euros : le coût d'un immeuble, sis 41 rue Victor-Micholet, proposé à la vente par la société d'économie mixte VAD. La surface est de 202 m². Six autres biens sont encore sur le marché.

D'un côté : bar à filles, sex-shop et pubs déserts. De l'autre, rue Victor-Micholet, les façades fantômes du Mékong et du Charly Bar. Des commerces. Par-ci, par-là. Et au milieu : l'îlot Consigne. Avant démolition, neuf immeubles « denses et très compacts » occupaient cet espace de 700 m², cédé pour un euro symbolique à la Foncière logement. Début 2015, 21 logements locatifs – du T2 au T5 115m² –, seront mis à disposition des salariés du privé, aux « conditions usuelles du marché ». « Ce projet phare et

très visible – la façade conservée de l'îlot longe l'avenue de la République – donne une bonne image de la rénovation du centre ancien », assure l'adjointe à l'habitat, Hélène Audibert.

La première pierre de ce programme, inclus dans l'Anru (1) a été posée hier, par le maire, Hubert Falco, le sous-préfet du Var, Boris Bernabeu, le député Philippe Vitel et des habitants du port, tout proche. Ce parc neuf, conçu par l'architecte marseillais Patrice Laveze (Triumvirat), sera doté d'un patio de 100 m², d'un local commercial

de 190 m² (contre 400 m², initialement) en rez-de-chaussée et treize places de parking... en surface. Et non plus en sous-sol, comme cela était prévu à l'origine.

« Le béton coule enfin »

La stabilisation de la façade, et le diagnostic, réalisé par l'Inrap (Institut national de recherches archéologiques préventives), ont obligé, au fil du temps, le promoteur et la Foncière Logement à réajuster leurs plans. « Les investigations n'ont pu être menées à leur terme, du fait de la présence d'eau,

à 2 mètres, et le projet de parking enterré a été remplacé par des places en surface », précise la Ville. Le gérant d'Infinim, Christian Le Quellec se réjouit que « le béton coule enfin » après six ans de « mise au point, d'adaptation et de vicissitudes ».

« Le projet est prêt à démarrer, et l'entreprise Eiffage est sur le pied de guerre. L'opération sera menée sur un délai de seize mois », pour un coût total d'environ 10 millions d'euros (2). Sans compter les travaux de réfection des rues Consigne et Micholet – 2,4 millions

d'euros – prévus pour décembre. « Le plus difficile, c'était d'avoir la maîtrise foncière », concède Hubert Falco.

« Nous partions avec un handicap important [...] Il nous a fallu dix ans, beaucoup de volonté et de moyens pour donner à la vieille-ville ses meilleures chances ».

SÉBASTIEN BOTELLA
sbotella@nicematin.fr

1. Agence nationale de rénovation urbaine.
2. 6,4 millions d'euros pour la construction, 3,4 d'acquisition et 1 de travaux de démolition par la Société d'économie mixte Var aménagement développement (VAD).

Les avis contrastés des commerçants de la rue Victor-Micholet

Thierry Tranchida, du salon de coiffure « Chez Thierry » Il faut que le soleil se lève pour tout le monde... Si ce nouvel immeuble peut faire revivre « Chicago » et réanimer le quartier, tant mieux ! Car, à ce jour, les rues sont un peu mortes. Sans ma clientèle d'habituels, je serai déjà parti. Les prix des fonds de commerce sont trop élevés pour le secteur, et les jeunes ne peuvent pas tenir...

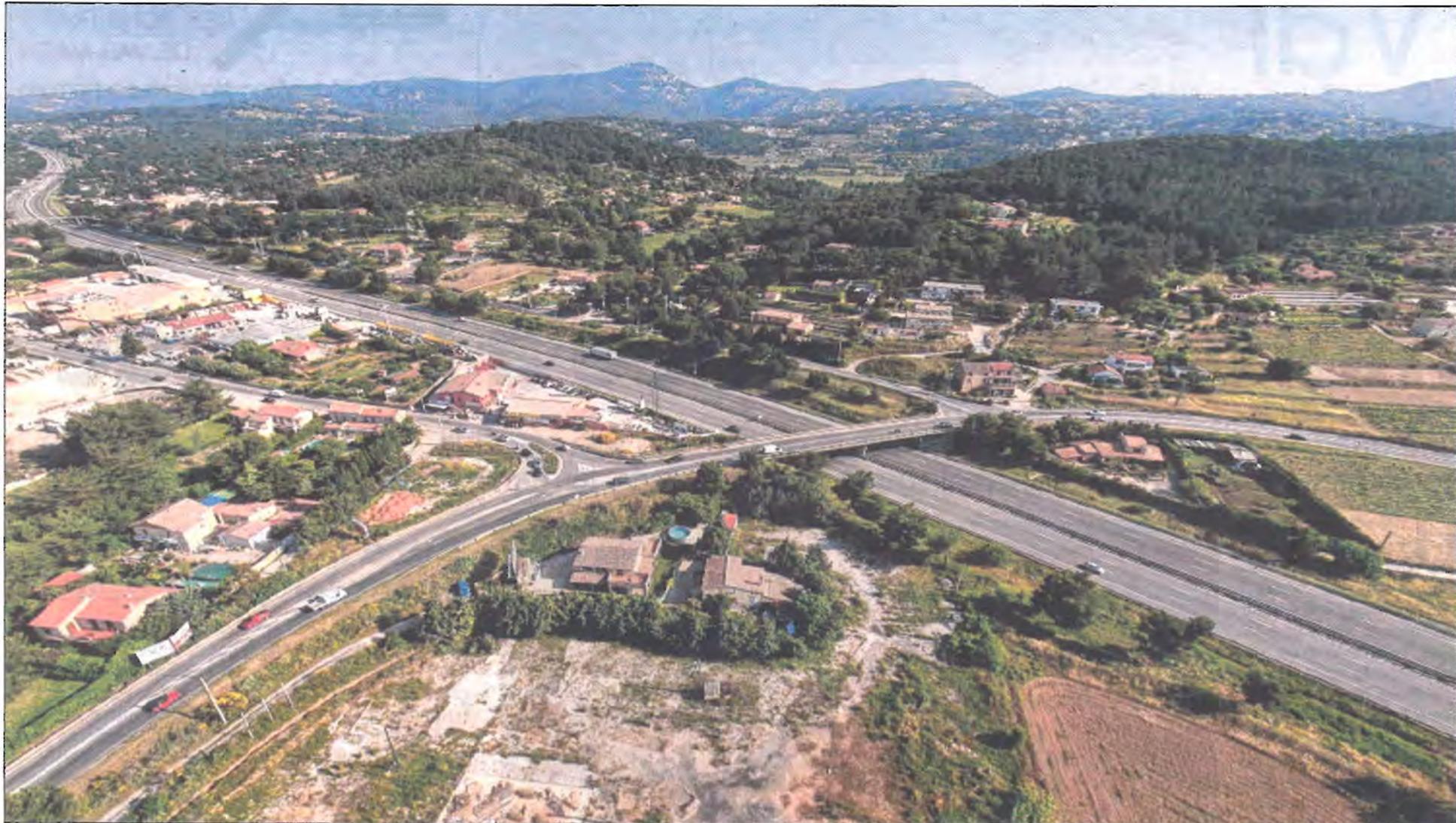
Vanna Khou, du restaurant Ken'Wok Nous sommes à la fois contents, et très étonnés que ce projet ait mis autant de temps (six ans, ndlr) à sortir de terre. Depuis quelques années, « Chicago » change, mais la fréquentation des rues reste faible. Il n'y a plus de commerces de proximité, ni de boulangerie. Pourquoi la

Ville n'instaure-t-elle pas une zone piétonne ? Cela pourrait peut-être attirer davantage de monde...

Patrick Di Mascio, de la pizzeria Messina L'attente a été tellement longue qu'on a fini par ne plus y croire... De nombreux immeubles ont été murés, démolis, et nous nous sommes sentis oubliés. Le soir, les rues ne sont pas assez éclairées et, depuis que les bars à filles ont fermé, il n'y a plus un chat... Je tiendrai deux ans, peut-être. Mais pas plus. [Le patron du restaurant désigne sa devanture]. Depuis le 24 mai, il y a cet échafaudage, et les travaux de ravalement n'ont jamais démarré. Vous trouvez ça normal ? Le courrier que j'ai adressé à la Ville est resté sans réponse.



La vieille façade, longeant l'avenue de la République, a été intégrée au projet, conçu par l'architecte Patrice Laveze, de la société Triumvirat. (Photo DR)



Pour rejoindre Toulon depuis ce « diffuseur » autoroutier Sanary-Ollioules, les automobilistes devront payer entre 60 et 80 centimes d'euro.

(Photo DR)

Échangeur Ollioules-Sanary : l'enquête publique est lancée

Dans les cartons depuis plus de vingt ans, le projet de nouvelle sortie d'autoroute entre La Seyne et Bandol franchit une nouvelle étape, avec l'ouverture de l'enquête publique

Le projet est presque aussi ancien que l'autoroute A50 qui relie Toulon à Marseille... Après plus de deux décennies d'atermolements, la construction d'un échangeur à l'est de Sanary semble (enfin) entrer dans sa phase décisive.

Après un nouveau retard de six mois, l'enquête publique, qui débute cette semaine, pourrait déboucher sur le lancement des travaux dans moins d'un an.

De quoi s'agit-il ?

Un temps appelé « échangeur », le projet est désormais intitulé « diffuseur » autoroutier. Une évolution sémantique qui ne change rien au fond. Il s'agit de réaliser une sortie 13 bis, située entre les sorties de Bandol (n° 12) et celle de Camp Laurent (n° 13). L'ouvrage doit se situer à l'endroit précis où la D11 qui relie

Ollioules à Sanary enjambe l'autoroute. Quatre bretelles seront créées afin de permettre aux automobilistes de rejoindre l'est (vers Toulon), comme l'ouest (vers Bandol).

Quel objectif ?

Outre le fait de permettre de rejoindre Ollioules et Sanary plus rapidement depuis l'autoroute, il s'agit de soulager le diffuseur de Camp Laurent, invariablement saturé aux heures de pointe, malgré quelques aménagements récents.

Qui pour financer ?

Le coût total était estimé à 30 millions d'euros en 2011. Le plan de financement prévoyait alors une grosse participation d'Escota (filiale de Vinci), le solde étant partagé entre les collectivités : le conseil général et la communauté

d'agglomération Toulon-Provence-Méditerranée doivent mettre au pot. La question d'une participation de la communauté de communes Sud-Sainte-Baume (dont Sanary fait partie depuis le 1^{er} janvier) ne semble pas tranchée.

Péage ou pas péage ?

Cette question a été tranchée, il y a plusieurs années déjà, malgré les protestations d'associations et les réticences affichées de certains élus. Pour rejoindre Toulon depuis le « diffuseur » de Sanary-Ollioules, il faudra payer une somme dont le montant n'a pas encore été défini (on évoque 60 à 80 centimes d'euro). En direction de l'ouest, en revanche, il n'y aura rien à régler, puisqu'il y a une barrière de péage dès Bandol.

Quel calendrier ?

Difficile d'avancer une date, tant les reports et retards ont été nombreux depuis les années 1990. Le dossier sur lequel porte l'enquête publique évoque 18 mois de travaux. Des travaux qui ne pourront débuter qu'après la déclaration d'utilité publique du projet (DUP) par les services de l'État. Entre-temps, les dernières expropriations auront été effectuées et les documents d'urbanisme d'Ollioules auront été adaptés. Échaudés par les différents reports, les interlocuteurs préfèrent ne pas avancer de date de mise en service de l'ouvrage. En tout état de cause, une ouverture avant fin 2016 ou début 2017 ne semble pas réaliste. **CHRISTOPHE GAIGNEBET** cgaigneb@varmatfn.com

Un mois pour donner son avis

- L'enquête publique se déroule en mairies de Sanary et d'Ollioules du 9 septembre au 10 octobre. (de 9 heures à 12 heures et de 17 heures à 20 heures), le samedi 28 septembre (de 9 heures à 12 heures), le jeudi 3 octobre (de 14 heures à 17 heures) et le jeudi 10 octobre (de 9 heures à 12 heures et de 14 heures à 17 heures). **Mairie de Sanary** le mercredi 11 septembre (de 15 heures à 18h30) et le jeudi 26 septembre (de 9 heures à 12 heures).
- Tout citoyen intéressé peut consulter le dossier ⁽¹⁾ et laisser un avis sur la réalisation du projet.
- Les commissaires enquêteurs (Marc Sorel, suppléé par René Tomi) se tiennent également à la disposition du public pour recueillir ses observations.
- Ils assureront des permanences aux dates suivantes : **Mairie d'Ollioules**, aujourd'hui (de 9 heures à 12 heures et de 14 heures à 17 heures), le lundi 23 septembre

1. Le dossier est consultable en mairie d'Ollioules du lundi au vendredi (8 heures à 12 heures et 13h30 à 17 heures) et en mairie de Sanary du lundi au jeudi (8h30 à 12 heures et 13h30 à 17 heures) ainsi que le vendredi (8h30 à 12 heures et 13h30 à 16h30).

Exit la gare, bienvenue au « Pôle d'échanges multimodal »

Hier a eu lieu l'inauguration de la gare reliftée et de ses nouveaux aménagements. Du personnel en grève de la SNCF et des opposants à la LGV se sont invités à la fête

Une centaine de policiers et CRS avaient été mobilisés sur les lieux en cas d'incident causé par la présence des manifestants. Toutefois, hier, l'inauguration de la gare de Toulon et de ses nouveaux aménagements (appelés « pôle d'échanges multimodal ») s'est passée sereinement (lire en page départementale).

Après avoir écouté les doléances des manifestants (une partie du personnel de la SNCF et des opposants à la LGV), sans y répondre, Hubert Falco, le sénateur maire de Toulon et président de l'agglomération TPM, et Michel Vauzelle, président du conseil régional (en tête d'un long cortège d'élus et personnalités), se sont prêtés à la traditionnelle découpe du ruban, puis au dévoilement de la plaque inaugurale.

« Un bel outil ferroviaire »

Gilles Ballerat, directeur de Gares et Connexions (SNCF), a alors remercié les financeurs « qui ont su se mobiliser » et les cheminots « pour leur patience ». En saluant « cette belle réalisation, un bel outil ferroviaire par sa modernité et sa capacité à honorer toutes les promesses ».

La gare de Toulon, qui accueille 4 millions de voyageurs par an, a en effet doublé la surface de son hall et amélioré ses services (lire par ailleurs). Gilles Ballerat indiquant



Les travaux ont permis de restaurer le bâtiment voyageurs, notamment sa façade, de doubler la surface et la capacité d'accueil. D'autres travaux se poursuivent qui devraient s'achever en juillet 2014. (Photos Patrick Blanchard)

que « c'est la première gare livrée depuis quatre ans en Méditerranée de cette ampleur-fà ». Et si les travaux doivent se poursuivre jusqu'en juillet 2014, « gageons que les voyageurs y trouveront entière satisfaction », a souhaité Marc Giraud, vice-président du conseil général.

Un combat politique selon Hubert Falco

« Un combat » mené depuis 2006 jusque dans les bureaux pari-

siens, a rappelé Hubert Falco, le maire de Toulon, alors secrétaire d'État à l'aménagement du territoire. « Il faut se souvenir de ce qu'était la gare à l'époque. Toulon était sinistrée et meurtrie. Ils ont entendu ma colère et ont tenu leurs promesses. »

Hubert Falco a aussi rendu hommage aux ouvriers et aux entreprises qui ont réalisé « cette magnifique gare d'une grande qualité architecturale ». En assurant que

« tout s'est fait de la meilleure des manières ». Alors même que sur le parvis de la gare, le personnel SNCF en grève dénonçait « avoir vécu des conditions de travail inadmissibles dans la poussière, les émanations de produits toxiques et le bruit en permanence durant deux ans et non pendant seulement deux mois », comme aurait prétendu leur direction.

Quant à Michel Vauzelle, il s'est

félicité, tout comme Hubert Falco, de l'accord trouvé entre la Région, la Ville, l'agglomération et le conseil général pour financer ce projet. « Il y a des moments où les Républiques de droite ou de gauche doivent savoir se rassembler », a-t-il dit, en soulignant son attachement au Var, « essentiel au développement de la région ».

AMBRE MINGAZ
amingaz@varamatin.com

Dates clés

■ 2005

Inauguration de la nouvelle gare routière, première étape du projet appelé « pôle d'échanges multimodal ».

■ 2009

Démolition de l'ancien tri postal.

■ 2010

Signature de la convention partenariale de financement des travaux de ce pôle réunissant l'Europe, l'État, le conseil régional Paca, le conseil général du Var, l'agglomération TPM, la ville de Toulon, Réseau Ferré de France (RFF) et Gares et Connexions (SNCF). Et travaux préparatoires de relogement des services SNCF concernés par la démolition de leur bâtiment

■ 2011

Démolition du bâtiment en question et d'une travée de la passerelle piétonne, ainsi que démarrage des travaux de la gare et de ses aménagements

■ 2012

Livraison en août du parking Effia 204 places sur deux étages et, en novembre, du nouvel espace de vente

■ 2013

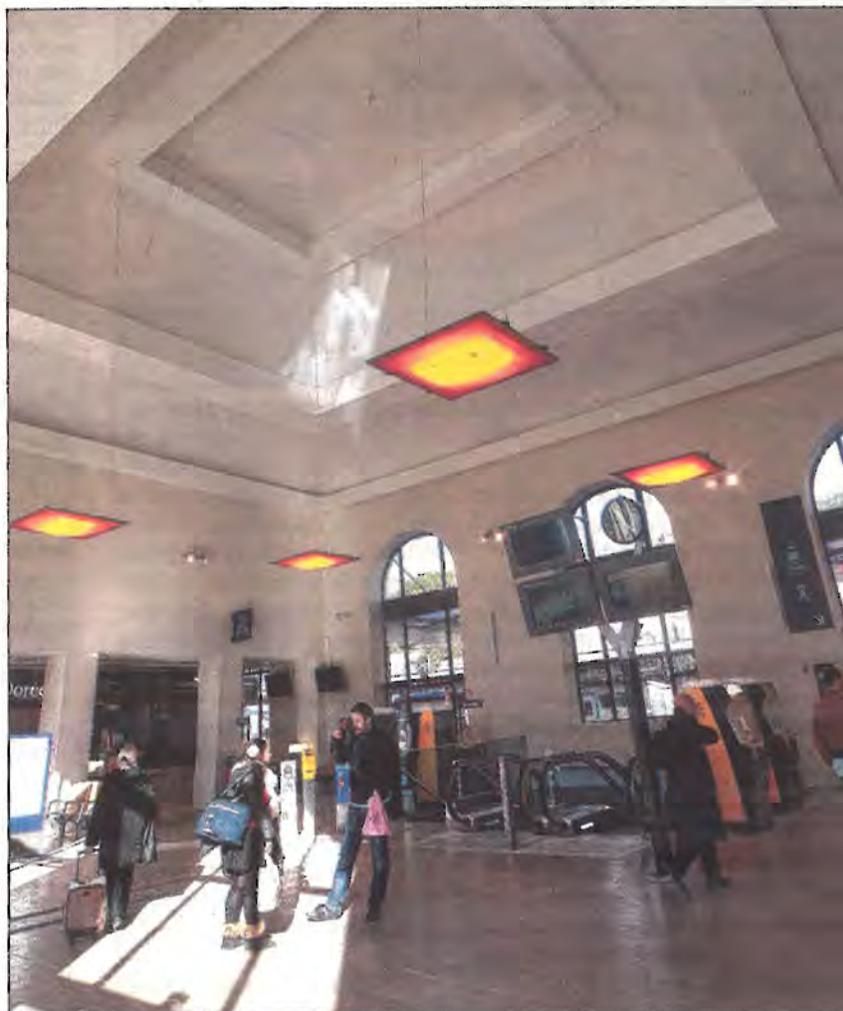
Livraison, en mars, de l'espace billettique TER et loueurs, en juillet de l'aile ouest et du nouvel espace accueil SNCF, et en novembre de l'intégralité du parvis et de l'ensemble du bâtiment voyageurs

■ 2014

Restent à venir : le rehaussement et la mise en accessibilité du quai côté bâtiment voyageurs, la rénovation de l'éclairage, le remplacement des ascenseurs sur les quais centraux, la mise en accessibilité et la modernisation des deux passages souterrains, ainsi que des travaux ferroviaires connexes. La Ville s'étant engagée à rénover la passerelle et son accessibilité, ainsi que la place Albert-1^{er}.



Après 22 mois de travaux, la gare et ses nouveaux aménagements ont pu être inaugurés hier, en présence des cofinanceurs (État, Région, Département, agglomération TPM, ville de Toulon, SNCF et Réseau ferré de France). Coût total : 26,6 millions d'euros.



Ils ont dit

Hubert Falco, maire de Toulon

« La passerelle piétonne ? Bien sûr qu'il faut la rénover... Mais aujourd'hui, c'est un peu prématuré de faire des travaux. Sur le boulevard Nicolas, ce sont 3 600 poids

lourds qui passent tous les jours. » En attendant l'ouverture du second tube pour permettre de libérer cette voie de circulation du passage des camions.

Michel Vauzelle, président du conseil régional

« Je suis sensible aux pancartes qui sont là, aux gens qui veulent défendre les paysages du Var », à propos de la présence des opposants à la LGV. Et d'expliquer, à propos de l'augmentation prévues des nouvelles rames et

TER pour transporter les voyageurs, qu'« on peut augmenter le nombre de rames, mais il faut qu'elles puissent circuler. » Michel Vauzelle pointant les difficultés de « congestion » dans les gares comme Marseille.

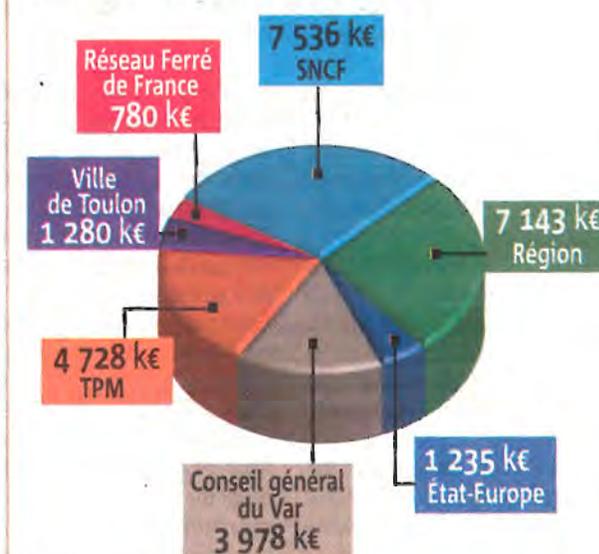
Fortuné Calabrese, responsable des artisans taxis toulonnais

« Nous apprécions. Nous sommes "royal" ici ! C'est un confort de travail pour nous cette nouvelle gare. Nous sommes vraiment

satisfaits. Il ne nous manque qu'une petite guérite pour se mettre à l'abri, mais c'est parfait. »

Les financeurs du projet du pôle d'échanges multimodal de Toulon

Montant Global en HT : 26 680 K€



K€ : millions d'euros

Rudy Ricciotti, pour changer le regard sur Berthe



Photo Cabinet Ricciotti

Le concepteur du Mucem a pensé les six bâtiments qui devraient remplacer l'ancienne Banane, à La Seyne-sur-Mer. Quelque 180 logements accessibles à des prix maîtrisés, le renom de l'architecte en plus

Avant : La Banane, un gros bloc de béton, posé au cœur Berthe. L'immeuble a été démoli l'an dernier. Après, d'ici peut-être la mi-2016⁽¹⁾ : six immeubles de quatre ou cinq étages, aux formes ondulées. Avec des boiseries sur le côté, de la végétation au sommet. C'est à ça que pourrait ressembler l'îlot de La Banane réaménagé. La patte de Rudy Ricciotti serait passée par là. C'est l'architecte du Musée des Civilisations d'Europe et de Méditerranée de Marseille ou du stade Jean-Bouin, à Paris, qui a pensé ce nouveau projet.

À la place de La Banane, dans ces six immeubles, quelque 180 logements. Tous seraient mis en vente par Terres du Sud Habitat (TSH), l'office HLM de La Seyne, ou un promoteur privé, « à des prix maîtrisés et sur critères sociaux ». Pas plus de « 2200 euros le m², moitié moins que la moyenne sur La Seyne », promet Joël Canapa, le directeur général de TSH.

« Concepteur », pas architecte

Tant pis si ces nouveaux bâtiments, Ricciotti n'en sera a priori pas l'architecte. « Seulement » le concepteur. Un appel d'offres doit être lancé dans les prochains mois pour désigner l'architecte des futurs bâtiments. Même si le projet « devrait ressembler à celui pensé par Rudy Ricciotti », dit Joël Canapa.

Et de toute façon, ce qui importe, c'est de coller le nom Ricciotti au nouveau bâtiment. Marc Vuillemot, le maire, pointe un doigt vers l'architecte : « Je pense qu'avec l'accompagnement

Ricciotti en cinq dates

- **1952**
Naissance à Alger (Algérie).
- **1980**
Diplômé de l'école d'architecture de Marseille.
- **2006**
Grand prix national d'architecture.
- **1991**
Conçoit l'école Saint-Exupéry, à La Seyne.
- **2013**
Inaugure le Musée des civilisations d'Europe et de Méditerranée, à Marseille, le stade Jean-Bouin, à Paris.



Rudy Ricciotti.
(Photo Dominique Leriche)

de quelqu'un de renom, on peut changer l'image du quartier ». Le regard de l'extérieur comme celui des habitants : « Pour que les gens qui vivent ici gagnent en considération, en image d'eux-mêmes », reprend le premier magistrat.

« Logique d'apparence et de qualité »

Rudy Ricciotti a voulu prendre le contre-pied total de ce qu'était l'ancienne Banane. « Le symbole de l'échec de la planification des années 1970 », lance-t-il.

Il a aussi voulu rappeler que « La Seyne est sur mer, ce qu'on a fini par oublier ». Avec une « écriture architecturale balnéaire », dit-il. D'où les balcons et les formes ondulées, sur le côté des bâtiments. « Et oui, ce sont des signes bourgeois », tonne-t-il, les mains qui battent l'air. « Parce qu'on est dans une logique de valorisation, d'apparence et de qualité », renchérit Jacques Mikaélian, conseiller de TSH pour le Plan de

rénovation urbaine de Berthe.

Le coût total du projet pourrait avoisiner les « trente millions d'euros », dit encore Joël Canapa. Des bâtiments neufs, pensés par un architecte de renom, mais aussi un espace de vie. Le nouveau projet donnerait, en partie, sur la place Saint-Jean, récemment requalifiée. « Une place européenne classique, dit encore Rudy Ricciotti. On mettra donc, au pied des immeubles, une supérette et des petits commerces ».

Et le projet serait proche de l'avenue Ytzhak-Rabin. « Une route départementale que les Ouest-varois empruntent pour aller à Toulon », dit Marc Vuillemot. Ce coin de Berthe repensé par l'un des plus grands serait alors visible par tous.

NICOLAS HASSON
nhasson@nicematin.fr

1. Les premiers coups de pioche pourraient résonner d'ici début 2015. Suivraient alors dix-huit mois de travaux, assure Joël Canapa.

II. – LES PROJETS

- **1.** La Garde – Transfix prêt à déménager
Var Matin – 02.07.2013

- **1.** Centre Var - Les nouvelles vies de la faïencerie de Varages
Var Matin – 27.03.2013

- **3.** Futur port de plaisance seynois : la convention « *enfin* » signée
Var Matin – 01.08.2013

- **4.** La Seyne : nouveau projet de cinéma, nouveaux espoirs
Var Matin – 29.08.2013

- **5.** La Seyne-sur-Mer – Casino Joa : le chantier monte en puissance
Var Matin – 09.11.2013

- **6.** Le projet d'axe des gares sur les rails à La Loubière
Var Matin – 19.11.2013

Transfix prêt à déménager

Implantée depuis 35 ans dans la zone d'activité, la société Transfix concrétise son projet d'extension à la Grande Chaberte. L'agglomération TPM a officialisé hier la vente d'un terrain de 4,7 ha

Cela faisait trois ans que la société Transfix souhaitait déménager pour s'agrandir, tout en restant à La Garde. C'est chose (presque) faite avec l'officialisation de la vente par la communauté d'agglomération TPM d'un terrain de 4,7 hectares à la Grande Chaberte, pour 3 millions d'euros.

« Le site que nous occupons depuis 35 ans ⁽¹⁾ n'est plus adapté pour produire du matériel moderne, susceptible de lutter contre la concurrence étrangère », a déclaré Jean-Yves Bonnarc, directeur général de Transfix La Garde.

C'est peu connu, mais ce spécialiste des transformateurs et postes électriques (recherche, fabrication et commercialisation) est le troisième employeur industriel du département, derrière DCNS et la Cnim.

Fort de ses 74 M€ de chiffre d'affaires réalisés sur le seul site varois en 2012, Transfix (groupe Cahors) dame le pion aux mastodontes Schneider ou Siemens. Même si le groupe dispose de filiales à l'étranger (Inde, Chine, Maroc, Afrique du Sud), il souhaitait conserver son pôle de compétence



À la Grande Chaberte, Transfix réceptionnera sa nouvelle usine en 2015, sur un terrain de 4,7 ha. Cette bastide est vouée à la démolition. (Photo Dominique Leriche)

à La Garde. Chose appréciée par le président de TPM, Hubert Falco : « Ce déménagement illustre la volonté de TPM de cultiver le développement économique. Au lieu d'entretenir la morosité, nous nous remontons les manches. C'est justement parce que nous investissons sur ce créneau que TPM a été désigné, en 2012, premier territoire à créer de l'activité en région Paca. »

Christiane Hummel, vice-présidente de TPM, en charge du développement

économique, a relevé « la longue histoire de confiance et de patience » qui unit Transfix à la communauté. À La Grande Chaberte, l'agglomération a livré les travaux de viabilisation du site, pour 1,5 M€ : les réseaux d'eau ont été réalisés fin 2012 et la voirie de desserte est achevée. La construction de l'unité de production elle-même doit débuter au second semestre, et durer 17 mois. Avant le premier coup de pioche, des talus ont été dressés pour éviter

toute intrusion. Transfix dépense 26 M€ pour cette nouvelle usine, « ce qui va faire travailler des entreprises locales de la construction », selon M. Bonnarc. Au sein de cette future usine ultramoderne, Transfix a pour objectif de créer 50 emplois d'ici 5 ans. L'effectif actuel est de 310 salariés.

SYLVAIN MOUHOT
smouhot@varamatin.com

1. Avenue Antoine-Becquerel, face à l'Institut de formation en soins infirmiers.



La vente a été signée hier par Christiane Hummel, Hubert Falco et Jean-Yves Bonnarc, directeur général de Transfix La Garde. (Photo S. M.)

Décathlon en profite pour s'agrandir

Après le déménagement de l'entreprise, le site actuel de Transfix accueillera Décathlon, qui souhaitait accroître sa surface commerciale. « C'est un transfert d'activité (du Décathlon sis au centre commercial Grand Ciel), mais pas seulement. On parle aussi d'agrandissement et de création d'emplois », a livré Christiane Hummel, interrogée lors du point presse. Avec une ré-

serve : le dossier n'est pas encore passé devant la commission départementale d'aménagement commercial. « Avec le départ annoncé du cinéma Pathé et la fermeture de Virgin, c'est toute la zone commerciale qui est à repenser, en prenant en compte qu'elle est trop souvent l'objet d'embouteillages », a noté l'élue communautaire responsable du développement économique.

Les nouvelles vies de la

La communauté de communes Provence d'Argens en Verdon nourrit de grands desseins pour les anciens bâtiments de la faïencerie. Elle compte optimiser le foncier pour créer de l'activité



Sur le site principal ou celui de Saint-Jean (notre photo), la communauté de communes dispose d'un énorme gisement foncier. Un potentiel qu'elle espère bien optimiser pour (re)créer de l'activité économique – et donc des emplois – dans ces anciens bâtiments ouvriers.

Maintenir une activité économique – et les emplois qui vont avec dans le haut Var – en soutenant simultanément des secteurs aussi différents que l'artisanat, le tourisme, l'industrie ou encore l'agriculture. En acquérant dans des conditions rocambolesques (lire page suivante) il y a un peu moins de dix ans les vastes bâtiments de la faïencerie, la communauté de communes Provence d'Argens en Verdon (CCPAV) comptait sauver des emplois.

La thématique des arts de la table

C'était peine perdue pour les 80 employés de la manufacture. Mais demain, de nouveaux emplois, et de nouvelles activités, pourraient réinvestir les grands

bâtiments déserts.

« Notre but premier était de conserver l'activité faïencière sur place. Et nous souhaitons aussi conserver la vocation économique et industrielle des locaux », explique Bernard de Boisgelin, président de la communauté de communes. Pour commencer, il s'agira d'optimiser l'usage des locaux par l'actuelle faïencerie. Par la force des choses, ils ont installé leurs activités çà et là au fil des ateliers laissés à l'abandon. « Le fonctionnement n'est forcément pas le même qu'il y a dix ans. Nous allons voir à réhabiliter, rentabiliser et concentrer les locaux des employés. Nous sommes pour cela en discussion avec la Scop, ainsi qu'avec un architecte », observe le président. « Tout est fait pour que leur activité se pérennise, en la basant sur des circuits

courts. En liaison également avec la commune de Varages qui travaille à l'obtention du label "Ville de métiers d'art". »

Couveuse d'artisans d'art

Pour la suite des opérations, la communauté de communes mise sur une couveuse d'entreprises. « L'idée consiste à proposer des petits ateliers à des personnes qui se lancent dans l'artisanat d'art, autour de la thématique des arts de la table au sens large », explique Julie Plagnol, chargée du développement économique au sein de la CCPAV. « Ceux-ci disposeraient ici de moyens – notamment d'outils – mutualisés. L'idée d'une salle d'exposition dans laquelle tous les artisans d'art pourraient valoriser leur savoir-faire est également intéressante. »

Lorsqu'un artisan d'art aura atteint sa maturité, il pourra s'installer dans un véritable atelier, au centre du village.

Attrait touristique

« On sent bien à Varages la culture ancestrale de l'artisanat d'art, ainsi qu'un fort potentiel aujourd'hui encore en la matière. Cette commune serait complémentaire de Barjols, plus tournée vers l'art, constate Bernard de Boisgelin. Ces deux pôles seraient en outre attractifs sur le plan touristique, ce qui induit des retombées économiques indirectes non négligeables. » Cette couveuse d'artisans d'art devrait trouver sa place dans les anciens ateliers de sérigraphie, « car ils donnent directement sur le cœur de ville ». Et si un monde fou venait à taper à la porte, « nous au-

rons ici la place de les accueillir ». Les anciens bureaux du site principal accueilleront également le siège de la future communauté de communes « Provence Verdon ». « Varages est en effet au centre du futur territoire qui va de Rians à Barjols et de Saint-Julien à Brue », constate le président de la CCPAV. Le site de Saint-Jean, légèrement en retrait du centre-ville, devrait quant à lui abriter une activité semi-industrielle de transformation du chanvre, qui pourrait bien à terme chambouler une bonne partie du paysage agricole haut varois (lire page suivante).

Dossier réalisé par :
Philippe Zamari
pzamari@varmatin.com
Photos : Frank Muller



Bernard de Boisgelin et Julie Plagnol dans les immenses couloirs de l'ancienne faïencerie.

Plus de deux ans de dépollution

Si les 1,3 hectare de bâtiments sont aujourd'hui vides et propres, cela n'a pas été une partie de plaisir. « Tout était plein, jusqu'aux plafonds. Du stock de produits finis, des matériaux bruts, du matériel lourd souvent d'un autre âge, et une grande quantité de produits peu sympathiques : pyralène, plomb, amiante, ou encore 40 000 litres de fioul lourd », raconte Julie Plagnol.

Une fois que la société coopérative a trouvé sa place, la première mission a donc été une minutieuse dépollution des deux sites, le principal (derrière le magasin), et celui de Saint-Jean à quelques centaines de mètres de là. « Nous avons eu à cœur de tout faire dans les règles de l'art, en respectant les dernières normes et en allant même parfois un peu plus loin. Tout a été recyclé, traité, les sols ont été ca-

rottés, de nombreux diagnostics ont été établis, etc. », ajoute Bernard de Boisgelin, président de la communauté de communes. Le chantier a duré plus de deux ans, de mi-2010 à fin 2012. La communauté de communes a bénéficié de subventions de l'État, de la Région et du Département pour régler la facture de ce travail de fourmi, d'un total de 340 000 euros.

faiencerie de Varages

Une usine de transformation d'un végétal hors norme

L'agriculture demeure l'une des principales richesses économiques des territoires du haut Var. Mais la tradition viticole s'est réduite comme peau de chagrin au fil des décennies. « Sur nos onze communes, neuf caves coopératives ont fermé », rappelle Bernard de Boisgelin. Aujourd'hui, tant d'espaces sont en jachère. « Rien qu'à Tavernes, la plaine de 400 hectares est aujourd'hui quasiment inculte. »

Aussi, la structure intercommunale espère bien avoir trouvé l'arme secrète, celle qui permettra de donner un second souffle à l'agriculture locale : le chanvre.

« Nous travaillons à la création d'une véritable filière.

Ce qui implique de favoriser la culture du chanvre, mais aussi et surtout d'accueillir une unité de transformation, note Bernard de Boisgelin. Cette entité industrielle occuperait sur le site de Saint-Jean une place stratégique au cœur du haut Var. »

Des plants de 3 mètres

« Le chanvre est un bio-matériau bien connu des anciens et promis, via les normes environnementales, à un bel avenir, notamment dans la construction (lire aussi notre encadré, à droite) », observe Julie Plagnol.



De l'isolation de la maison aux tableaux de bord des automobiles, le chanvre, une fois transformé, connaît de multiples applications possibles.

Une première année d'expérimentation a été menée : « Les résultats sont très concluants » révèle le président de Provence d'Argens en Verdon. « Les plants grimpent jusqu'à 2 m 50 voire 3 m de haut. Nous avons fait des essais au sec et en irriguant ; dans les deux cas, les rendements sont excellents. Enfin, nous avons envoyé la moitié de la production à l'usine de transformation de Toulouse : ils ont été stupéfaits par la qualité de nos produits », note encore Bernard de Boisgelin.

Sept agriculteurs prennent part en 2013 à la deuxième

année de tests, de Rians à Montmeyan et de Saint-Julien à Pontevès.

« Les agriculteurs semblent conquis »

« Il faut d'abord voir si les agriculteurs apprécient cette culture. Pour l'heure, ils semblent conquis, car le chanvre fait office d'excellente tête d'assolement : sans entrants ni engrais, elle étouffe toute l'herbe en dessous d'elle. » Si beaucoup de choses restent à définir, le site pourrait accueillir et transformer la production de plusieurs milliers d'hectares. La forme de cette usine est également

à définir : « Nous, on impulse. Ensuite, on verra quelle est la meilleure solution. On pense à un appel à projet industriel, ou encore à une coopérative », détaille le président de CCPAV.

La communauté de communes travaille sur ce dossier main dans la main avec de nombreuses instances telles que la chambre d'agriculture, le conseil général, le conseil régional, un cabinet d'étude spécialisé ou le Canal de Provence. À ce jour, le projet de la CCPAV serait le seul en la matière dans tout le quart sud-est de la France.

Une plante stupéfiante !

Cousin du fumeuse célèbre cannabis, mais ne partageant pas ses caractéristiques psychotropes (inutile d'essayer de le fumer!), le chanvre n'en est pas moins une plante stupéfiante.

Connue depuis le néolithique, la plante était, comme tant d'autres, tombée en désuétude ces dernières décennies au profit des matières de synthèse, notamment des plastiques.

Pourtant, les fibres du chanvre possèdent des propriétés étonnantes. Et, une fois transformées, un champ d'application potentielle qui l'est tout autant : tissus, éco-construction, cosmétiques, isolation phonique et thermique, fabrication d'huiles, de cordages, combustibles, alimentation humaine et végétale et même en plasturgie, en association avec des matières plastiques. Ainsi, le chanvre constitue un matériau des tableaux de bord et autres panneaux de portes de nombreuses automobiles. Par exemple, le rétroviseur de la Peugeot 207 contient 30 % de fibres de chanvre. Étonnant, non ?

Surtout, la filière devrait bénéficier ces prochaines années d'un engouement sur-vitaminé. Les dernières normes environnementales, dans l'automobile et surtout dans la construction immobilière, devraient soutenir durablement la demande en la matière.

C'est bien là la vague verte sur laquelle compte surfer la CCPAV.



Il y a huit ans, un rachat sous pression

L'année 2005 aura été mouvementée à Varages. L'ancestrale Manufacture des lauriers, qui emploie alors 82 personnes, connaît de graves difficultés, dues notamment à la concurrence de la Chine et des pays nord-africains. « L'entreprise n'a pas su se reconvertir, et a persévéré dans sa volonté d'écouler sa production dans la grande distribution. C'était peine perdue », estime Bernard De Boisgelin. Le gérant, pour financer des investissements indispensables à la survie de la structure, propose à la commune de racheter ses locaux. Celle-ci est d'accord, mais l'État refuse, au motif notamment que la compétence économique a été déléguée à la CCPAV.

« Un gros gâchis »

Le maire, Michel Partage, entame alors une grève de la faim très soutenue, et très médiatisée. Dans l'urgence et sous pression, la CCPAV rachète finalement au printemps 2005 les biens immobiliers de la Manufacture, en vue de sauver les emplois. L'entreprise devient alors locataire de Provence d'Argens en Verdon.

Prix d'achat : 1,3 million d'euros. « Avec le recul, on se rend compte que cela a été un gros gâchis. Il nous a fallu cinq ans pour digérer une décision prise en quelques heures. Ça aurait été pire si la commune l'avait rachetée elle-même, elle se serait littéralement ruinée », estime le président de la communauté de communes.

« Sur le moment, on n'avait pas d'autres solutions. Devant l'emballage médiatique, l'État, via la préfecture, nous a dit : "Vous rachetez sous huit jours ou 80 personnes se retrouvent sans emploi". Ça a été une forme de chantage. Et nous avons pris nos responsabilités en rachetant les locaux pour 1,3 million d'euros. Une somme à laquelle il faut ajouter le montant de l'emprunt. Puis, plus tard, la perte de la taxe professionnelle, et le montant de la dépollution qui allait suivre... » Car cet argent public ne suffit pas. En juin 2006, la société est mise en redressement judiciaire. L'administrateur judiciaire licencie une trentaine d'employés parmi les 74 qui y travaillent encore. « Nous avons attaqué le chef d'entreprise car l'argent de la vente des locaux

avait été redistribué sous la forme de dividendes, et il a été condamné à titre privé », rappelle Bernard de Boisgelin.

Le 11 février 2009 les chaînes s'arrêtent...

La société, qui n'a pas réalisé les investissements auxquels elle s'était engagée, n'a pas non plus les moyens de financer la mise en place d'une cellule de reclassement pour la trentaine de salariés licenciés. La communauté de communes s'en charge, en mettant à disposition les services et les locaux du Relais services publics, afin d'accompagner les anciens salariés dans leur recherche d'emploi.

En 2007, la société Varages en Provence est désignée comme repreneur de la Manufacture des lauriers. De nouveaux licenciements sont effectués, réduisant l'effectif à 27 salariés. Mais 14 mois plus tard, Varages en Provence est à son tour placée en liquidation judiciaire. Toute activité cesse sur le site à compter du 11 février 2009, et les 27 salariés sont licenciés.



En juin 2005, la grève de la faim du maire Michel Partage avait permis d'attirer l'attention sur la situation de la manufacture.

« Quand nous avons repris possession des locaux, c'était impressionnant », raconte Julie Plagnol. L'activité avait cessé subitement, tout est resté en l'état, du matériel jusqu'aux gants de travail, des assiettes étaient encore sur les chaînes, prêtes à être finies... »

La triste histoire trouve quand même un épilogue humblement heureux : fin juin 2009, une Scop (société coopérative de produc-

tion) est montée par une poignée d'anciens salariés. Elle rouvre le magasin d'usine, où elle commence par vendre le stock, puis sa propre production dès la fin de l'année. Aujourd'hui, cette Scop emploie cinq personnes, semble économiquement viable, et surtout permet de pérenniser cet artisanat ancestral qui a fait la renommée de la commune bien au-delà des frontières régionales.

Futur port de plaisance seynoïse : la convention « enfin » signée

Sept mois après le vote en conseil municipal, le contrat entre La Seyne et l'entreprise chargée de réaliser le port a été signé lundi matin. Un retard attribué par le maire à l'autorité portuaire PTP

« **E**nfin, on va pouvoir se mettre au travail ! » Soulagement manifeste pour Denis Arconstanzo. En présence du maire, du préfet et de nombreux partenaires, le p.-d.g. de Sifa a paraphé lundi matin le contrat de délégation de service public (DSP). L'entreprise qu'il dirige est donc chargée de la construction et l'exploitation pour trente ans du futur port de plaisance de La Seyne.

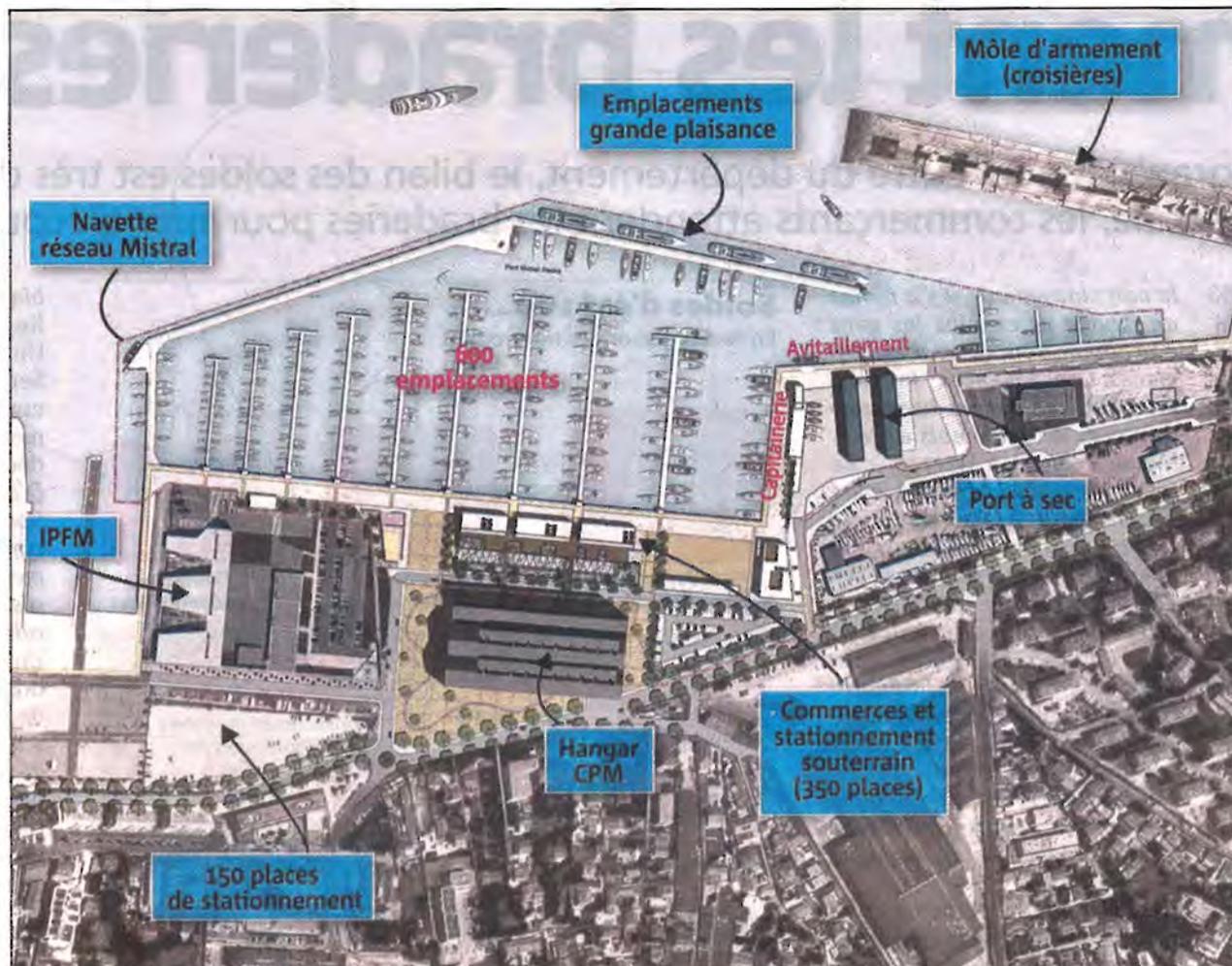
Une signature tardive, alors que le choix du délégataire est intervenu en conseil municipal, fin décembre.

« Il a fallu se battre sans concession pour obtenir l'avis de Toulon Port Provence ! », a indiqué le maire, sans cacher son agacement. L'autorité portuaire, qui devait donner un avis consultatif sur le projet, a rendu son verdict – positif – en juin.

« Pourtant, dès le début d'année le président de la communauté d'agglomération et le président du conseil général⁽¹⁾ avaient indiqué qu'ils étaient favorables au projet. Il est intolérable que des institutions créées pour rendre service aux collectivités jouent contre leur camp », a martelé Marc Vuillemot (lire ci contre).

Livraison prévue en 2016

Un brin plus diplomate, le préfet Laurent Cayrel a salué la concrétisation du projet, non sans un sourire entendu : « Vous avez su convaincre TPM, le conseil général et PTP, qui ont fini par entendre vos arguments... » Le représentant de l'Etat en a profité pour rappeler la complexité juri-



dique d'un dossier qui a « donné des migraines aux préfets successifs ». Malgré le temps perdu, Denis Arconstanzo se veut optimiste. Le calendrier présenté hier table toujours sur le début des travaux fin 2014 et une livraison pour la saison 2016.

Hier matin, tous les acteurs présents ont salué la valeur économique du projet, à la fois pour l'investissement qu'il représente et pour les emplois qu'il induit. Pour Marc Vuillemot, le futur port de plaisance représente l'« élément majeur du puz-

zle », entre le casino (dont les travaux doivent débuter en août) et l'ex-hangar CPM dont le futur visage a été présenté la semaine dernière.

1. Ports-Toulon-Provence (ex-syndicat des ports du Levant) est l'autorité qui réunit le conseil général et la communauté d'agglomération Toulon-Provence-Méditerranée. Sa mission est d'aménager et d'exploiter une vingtaine de ports entre Hyères et Six-Fours.

C. G.

Invitée à s'exprimer, l'autorité portuaire PTP « juge préférable de ne plus s'exprimer sur ce sujet ».

Six mois de bras de fer

De longue date, les relations sont houleuses entre la municipalité et l'autorité portuaire Ports-Toulon-Provence présidée par Robert Cavanna, un proche du maire de Toulon.

Le cas du futur port de plaisance a une nouvelle fois été source de tensions.

Et si un avis positif a finalement été rendu en juin, il aurait pu en être autrement.

Lors d'un conseil syndical en début d'année, PTP envisageait en effet de rendre un avis défavorable. Des motifs juridiques auraient justifié cette décision. In extremis, le texte avait alors été retiré. Depuis, les services de la préfecture auraient réussi à simplifier le montage.

Avis consultatif

L'avis de l'autorité portuaire n'était pas formellement indispensable à la signature du contrat de DSP. « Mais nous souhaitons avoir une sécurité juridique autour de ce dossier », indique la première adjointe Raphaëlle Le Guen. L'élue en charge des affaires maritimes, se dit ravie de voir aboutir ce projet qui a mobilisé ses services depuis le début du mandat.

600 anneaux, dont cinq réservés à la grande plaisance (+ de 45 m)

3000 m² de commerces

350 places de stationnement

120 places dans un port à sec (bateaux de - de 10 m)

41 millions d'euros de travaux

Repères

■ **Le port s'appellera Michel-Pacha**
C'était dans l'air en début d'année, c'est désormais officiel, le futur port sera baptisé d'après Michel Pacha. « Le bâtisseur » de Tamaris avait fait fortune en dotant l'empire Ottoman de phares et balises. C'est également à lui que l'on doit l'idée de navettes maritimes dans la rade.

■ **Places au port : le site Internet lancé fin septembre**

Depuis l'annonce du projet, fin 2012, la Ville a reçu des centaines de courriers et d'e-mails de personnes souhaitant obtenir un anneau dans le futur port de plaisance. Si les coordonnées des candidats ont été enregistrées, les dirigeants de Sifa recommandent aux personnes intéressées d'attendre la mise en place du site Internet www.portmichelpacha.com.

Conçue par la société seynoïse Metycea, cette plateforme web sera lancée le 26 septembre et contiendra un espace « préservation ».

■ **Tous les services du port grâce à son téléphone**

Le port de plaisance sera équipé de la solution « PortPass ». Ce système élaboré par Orange, permettra aux plaisanciers d'effectuer de nombreuses opérations de la vie courante grâce à leur téléphone mobile (payer un achat, valider un titre de transport, vérifier la disponibilité de places au port. Ce système, qui s'appuie sur la technologie NFC, existe déjà dans certaines communes (Nice, Caen), mais La Seyne serait le premier port équipé.



Denis Arconstanzo, p.-d.g. de Sifa et le maire de La Seyne, Marc Vuillemot, affichaient un large sourire, hier matin, au moment de signer le contrat de délégation de service public, en présence de Laurent Cayrel, préfet du Var (à gauche).

(Photo Fabien Groué)

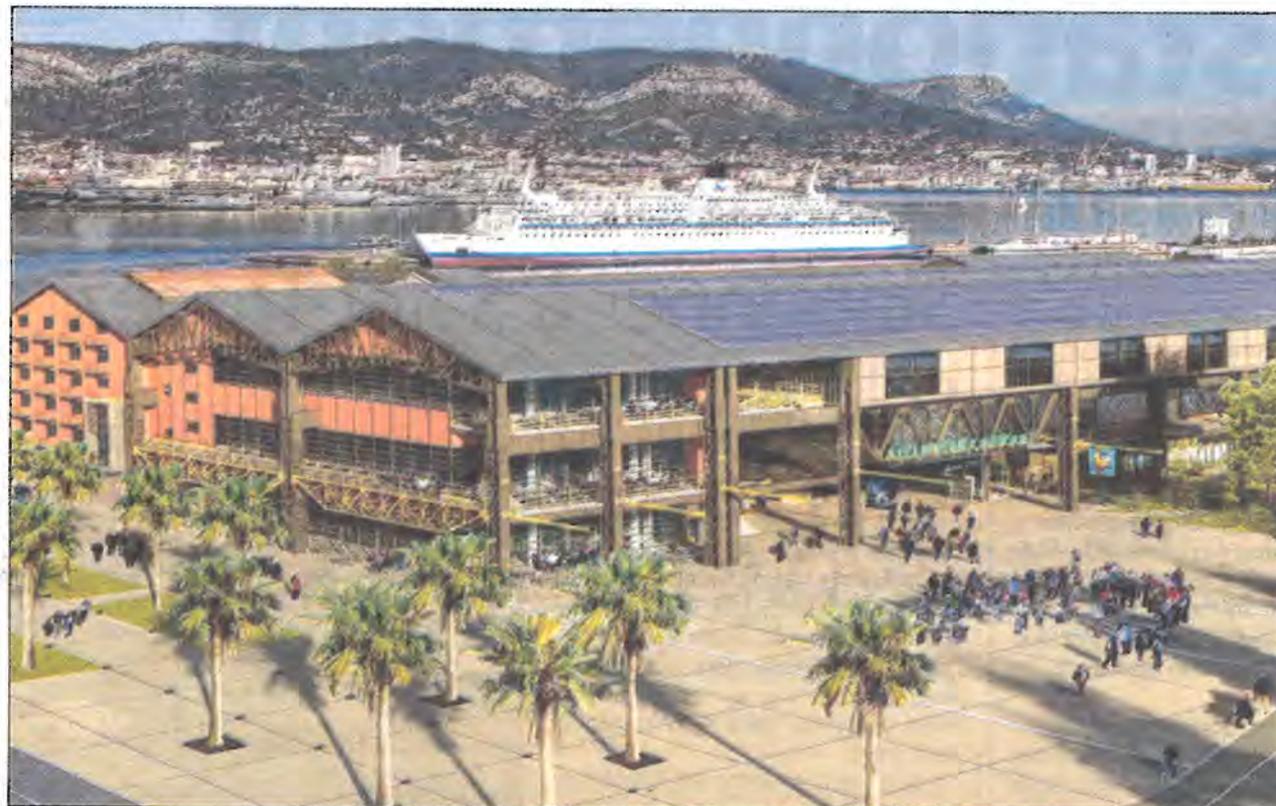
La Seyne : nouveau projet de cinéma, nouveaux espoirs

Le groupe CGR prévoit la création d'un cinéma de 9 salles dans le hangar CPM. Depuis deux décennies, les tentatives sont restées vaines. Celle-ci résistera-t-elle aux élections municipales ?

Après plus de vingt années d'atermoiements (*lire ci-contre*), le projet de cinéma revient sur le devant de la scène. Le 25 juillet dernier, le conseil municipal a attribué le chantier de reconversion et de transformation du hangar CPM au groupement d'entreprises Immochan/CGR Cinémas/BURGEAP/AOA. Le projet prévoit, notamment la création d'un cinéma de 9 salles et 1 750 places de spectateurs. C'est le groupe CGR, basé à La Rochelle, qui a été choisi pour l'exploiter. Si dans la région, le groupe est peu connu – il ne possède en Paca que les cinémas Eldorado de Draguignan –, La Seyne ne lui est pas tout à fait étranger.

CGR vise La Seyne depuis longtemps

En effet, ce même groupe avait déjà été retenu à la fin des années 1990 pour le projet de cinéma que l'ancien maire Maurice Paul envisageait de créer sur le site des ex-chantiers navals. Mais le projet avait capoté après le recours d'une association et le changement de municipalité en 2001. Plus récemment, sous le mandat de Marc Vuillemot, CGR a tenté une nouvelle percée à La Seyne aux côtés d'Immochan. Le groupe s'était rapproché d'Immochan, la filière immobilière du



Le cinéma version Marc Vuillemot est prévu dans le hangar CPM réhabilité. Il s'agit du quatrième projet en vingt ans. Verra-t-il le jour comme prévu en 2016 ? (Photo doc. DR/ AOA Architecte)

groupe Auchan et de l'architecte Thomas Ollivier, pour implanter un cinéma juste en face de l'hypermarché, en lieu et place de la concession Renault. Mais la marque automobile a finalement renoncé à vendre son terrain. L'affaire est tombée à l'eau, mais les deux entreprises et l'architecte qui ont fait connaissance resteront en contact.

« Quand le maire a lancé l'appel à projet pour le hangar CPM, l'architecte Thomas Ollivier nous a recontactés pour monter un dossier de candida-

ture. On a reformé travaillé sur un montage l'équipe existante et on a cinéma, hôtellerie, res-



Actuellement, seule la salle Apollinaire permet d'effectuer des projections.

tauration, surface commerciale », explique Robert Labori, directeur développement à CGR Cinémas.

« Emplacement idéal »

Le groupe CGR semble séduit par le site. « On va faire un projet à la hauteur de ce lieu, qui possède une surface n'existant pas ailleurs (25 000 m² aménageables, Ndlr). Il y aura le port à côté. L'emplacement géographique est idéal, il y a un réel potentiel », indique encore Robert Labori.

Le projet prévoit un cinéma de 9 salles pour une capacité de 1 750 spectateurs. Côté parkings, une centaine de places sont prévues autour du hangar, mais CGR compte aussi sur le stationnement voisin du futur port et quelques centaines de places supplémentaires aux alentours. Le ponton maritime, desservi par les navettes du Réseau Mistral, sera aussi un atout pour les clients qui viendront de Toulon.

Le projet prévoit également la création d'un hôtel de 80 chambres, porté par CLR, filiale hôtelière du groupe CGR. Quid de l'enseigne qui l'exploitera ? « Il pourrait s'agir d'un hôtel du groupe Accor, un Novotel ou un Ibis par exemple », précise le directeur développement de CGR.

Pour l'heure, le projet de cinéma existe encore sur le papier. Il devra ensuite être validé par la CDAC (Commission départementale d'aménagement commercial).

Si les autorisations sont requises dans les prochaines semaines, les travaux de la réhabilitation du hangar CPM pourraient débuter en septembre ou octobre prochain, pour une livraison prévue en octobre 2016.

Mais l'histoire enseigne qu'en matière de calendrier, mieux vaut être prudent.

M. V.

Vingt ans de projets inaboutis

1990

Au début des années 1990, le maire Charles Scaglia (PR-UDF) avait lancé un énorme projet sur le site des ex-chantiers navals, Marépolis, qui prévoyait entre autres un aquarium, un écomusée, une piscine et un cinéma. Une convention avait été signée avec un groupe britannique, World Sea Center. Mais l'État ne donnera jamais son feu vert et les Anglais se retireront... en réclamant 114 millions de francs à la ville d'indemnités pour non-exécution de la

convention.

1998

Maurice Paul (PCF) est élu en 1995. Trois ans plus tard, il signe une promesse de vente d'un terrain, sur le site des anciens chantiers, avec le groupe CGR. Le permis de construire pour 12 salles, attribué à l'été 2000, sera aussitôt attaqué par l'association Environnement Méditerranée. Le dossier prend alors du retard. Finalement, le permis sera retiré avant que le tribunal ne tranche. CGR se tournera alors vers Ollioules, où le maire défendra

bec et ongles la création d'un multiplexe. Mais le groupe n'obtiendra pas les autorisations requises et c'est finalement la ville de Toulon qui raflera la mise avec l'ouverture du Pathé Liberté en 2003.

2007

En 2001, c'est Arthur Paecht qui prend les commandes de la ville (UDF puis UMP). Il envisage un cinéma dans le hangar CPM. En 2007, le maire cède les ateliers mécaniques à la société Altaréa, chargée notamment

de créer un cinéma de 7 salles pour un millier de spectateurs environ. L'architecte de renommée Jean-Paul Viguier dessine les plans. Lorsqu'Arthur Paecht cède sa place à Marc Vuillemot en 2008, le projet est dans les tuyaux.

2010

Adossée à la délégation de service public du futur port, confiée à la société Cari, la convention pour la réhabilitation du hangar CPM s'écroulera en 2010 lorsque Cari se retira du

projet de port.

Marc Vuillemot, nouveau maire (PS) élu en 2008, décide alors de séparer les projets de ports et du hangar CPM.

2013

Une nouvelle délégation de service public est relancée pour le port, officiellement attribuée à la société Sifa le 1^{er} août dernier. Quant au hangar CPM, le groupement d'entreprises chargé de sa réhabilitation et de sa transformation a été choisi en juillet dernier.

Casino Joa : le chantier monte en puissance

Un mois après la pose de la première pierre du futur établissement, les travaux vont bon train sur le site des anciens chantiers navals. De quoi tordre le coup à certaines rumeurs...



Sur le site des anciens chantiers, entre le parc de la Navale et l'Esplanade marine, l'heure est à la pose des soixante pieux qui soutiendront le bâtiment du casino, à vingt mètres de profondeur. (Photos Dominique Leriche)

Des centaines de mètres linéaires de palissade ceinturent le site, sur près de 5000 m², afin d'en sécuriser les accès. Derrière cette enceinte, se dressent les bungalows de la base vie qui, dans quelques mois, au plus fort du chantier, accueilleront jusqu'à 90 personnes. Au loin, côté bord de mer, une foreuse est en action, elle creuse de profonds trous dans lesquels un camion-toupie coule du béton.

Depuis le 2 octobre, date de la pose officielle de la première pierre du futur casino sur le site des anciens

chantiers, les travaux n'ont pas traîné.

« En réalité, rappelle Dylan Peyras, directeur du casino Joa des Sablettes, nous n'avons pas attendu début octobre pour lancer les opérations. Durant l'été, nous avons désigné l'entreprise générale, Campenon Bernard (filiale de Vinci, Ndlr), chargée du chantier avec deux cotraitants (Crudeli et Fauché). Puis, en août, avait débuté le dévoiement du réseau d'eau de mer qui alimente le quartier Porte Marine et qui passait sous notre parcelle. Nous devions le déplacer afin de ne pas l'endomma-

ger. Cette opération s'est achevée fin septembre. »

Mise hors d'eau à l'été 2014

Puis, durant tout le mois d'octobre, il s'est agi d'extraire et de casser des dalles de béton de 60 à 80 cm d'épaisseur qui étaient enfouies dans le sol, tout comme d'abondantes ferrailles, vestiges des anciens chantiers navals. « La présence de ces matériaux avait été révélée par les sondages et forages réalisés l'an dernier. Il fallait sortir tout ça pour permettre la pose des pieux, actuellement en cours », précise le directeur. Soixante pieux de 90 cm de diamètre vont ainsi être mis en place; ils soutiendront le futur bâtiment à 20 mètres de profondeur. Cette phase devrait se prolonger « jusqu'au mois de décembre », avant que ne soit installée une grue pour débiter le gros œuvre.

« La grande étape suivante est fixée à l'été 2014, avec la mise hors d'eau et hors d'air du bâtiment », ajoute Dylan Peyras.

Des rumeurs infondées

Pour l'heure, le directeur affiche sa satisfaction : « Tout cela avance correctement. Désormais, chacun peut se rendre compte que le projet est bel et bien lancé. » Un propos en forme de démenti aux rumeurs (de campagne électorale ?) qui laissent entendre que le chantier n'irait pas à son terme.

« Pourquoi n'irions-nous pas au bout du projet ? », s'interroge Dylan Pey-

ras. Ce sont les actionnaires du groupe Joa, et non la Ville, qui investissent plus de 20 millions d'euros. Et tous nos voyants sont au vert; donc il n'y a aucune raison de douter... Tout comme il n'y a pas lieu de penser que Joa restera aux Sablettes, comme certains l'affirment pourtant ? « On est locataires aux Sablettes jusqu'à l'ouverture du casino définitif. On rendra les lieux au propriétaire dans les règles de l'art; il n'est pas dans nos projets de continuer à y exploiter une activité, même de restauration. »

Les clients associés

Autre signe de la volonté du groupe Joa de mener son projet à terme : « Ma stratégie du moment, explique le directeur, est de faire en sorte que la clientèle du casino des Sablettes s'approprie le futur bâtiment. C'est un travail de fond qui consiste à fidéliser la clientèle pour l'amener sur le casino définitif, notamment en l'informant régulièrement de l'avancée du chantier. Les meilleurs clients ont d'ailleurs été conviés à la pose de la première pierre. Et dès lors, que le gros œuvre sera terminé, des visites du chantier pourront être organisées pour nos clients. »

Et ce, jusqu'à la livraison et l'inauguration du bâtiment, prévues pour le 1^{er} semestre 2015. « Les dates pourront être affinées quand le bâtiment sera hors d'eau car, dès lors, nous aurons une bonne visibilité sur le calendrier », conclut le directeur de l'établissement.

M. G. mguillon@nicematin.fr

En bref

Le casino provisoire rapporte gros

« L'activité jeu du casino provisoire est linéaire de janvier à décembre, explique Dylan Peyras. Certes, il y a un pic estival du point de vue de la fréquentation, mais ce n'est pas tant pour les jeux que pour la restauration et les animations que nous proposons. » Cela étant, les recettes des jeux s'avèrent déjà profitables pour la Ville : après avoir reversé quelque 400 000 euros en 2012 à la commune, ce sont 800 000 euros qui seront reversés cette année par Joa. « C'est un peu au-delà des prévisions, et c'est on ne peut plus rassurant », confie Dylan Peyras.

Une clientèle locale

« 85 % de la clientèle du casino provisoire vient de La Seyne et de Toulon », assure le directeur de l'établissement. « Pour autant, ajoute-t-il, chacun sait que les joueurs sont mobiles et qu'ils peuvent fréquenter plusieurs établissements, sans exclusivité. C'est dans ce contexte qu'il faut se battre pour proposer une offre différente de nos concurrents, avec un casino moderne, lumineux, recourant aux nouvelles technologies et proposant des animations novatrices. »

Le flou autour du recours de Partouche

Le concurrent de Joa voyait d'un mauvais œil l'arrivée d'un casino à La Seyne, susceptible de concurrencer son établissement bandolais. Aussi avait-il déposé un recours contre l'autorisation d'exploiter des jeux à La Seyne accordée à Joa par le ministère de l'Intérieur. « Pour l'heure, nous n'avons aucune information sur la date d'examen de ce recours, confie Dylan Peyras. Potentiellement, il y a toujours un risque pour nous. Mais on reste confiants, d'autant qu'on a démontré que notre zone primaire d'activité est bien sûr le bassin de La Seyne et Toulon. »



« Tout avance correctement. Désormais, chacun peut se rendre compte que le projet est bel et bien lancé », se félicite Dylan Peyras, le directeur du casino.

Le projet d'axe des gares sur les rails à La Loubière

À l'horizon 2016, l'opérateur Vinci immobilier, choisi par GDF, va lancer l'aménagement de bureaux, de commerces et de 93 logements au nord du boulevard de la Démocratie



La friche désaffectée, jouxtant le cimetière central des Lices, accueillera d'ici deux ans un vaste centre d'activités tertiaires.

(Illustrations DR / Architecture Studio)

Une friche désaffectée. Des graffs et squats de fortune au-dessus desquels l'eau ruisselle, les soirs de pluie. À moins d'un kilomètre, à vol d'oiseau, du (futur) pôle d'échanges multimodal de la gare de Toulon, l'ancien site des gaziers – toujours propriété de Gaz de France – apparaît comme une « verrue » disgracieuse, sur le visage de La Loubière. « Ces terrains déserts ont longtemps porté préjudice à l'esthétique du quartier », évoque Gérard Piasco, président du Comité d'intérêt local des Trois-Quartiers. S'il conjugue ses phrases au passé, c'est qu'un projet de taille est sur les rails, à l'angle des boulevard Lesseps et de la Démocratie. En 2016 : sept immeubles fleuriront sur ce site de 15000 m² de plancher. Le projet, confié à l'opérateur Vinci immobilier, comprend la réalisation de 93

logements (dont 30 % de locatif social, conformément au Plan local d'urbanisme), 8870 m² de bureaux et quatre « petits » commerces de proximité.

« Pas de cassure avec le reste du quartier »

« D'un point de vue urbanistique, ce programme reste très consensuel », détaille le directeur du développement de la filiale du groupe Vinci, Pascal Gillet. « La hauteur des bâtiments sera limitée à trois/quatre étages » afin de « préserver la vue » sur le mont Faron, depuis l'aval. « Dans un souci d'intégration, avec les villas adjacentes, nous ferons en sorte d'être le plus discret possible », assure le maître d'ouvrage de ce chantier, imaginé par l'agence Architecture Studio (1). Pour la ville de Toulon, la création, d'ici deux ans, de ce centre d'acti-

vités tertiaires et la dépollution des terrains en friche de La Loubière – évaluée à près d'1,5 millions d'euros – s'inscrivent clairement dans le projet de refonte de « l'Axe des gares ». L'enjeu ? Pour l'équipe d'Hubert Falco, « il s'agit d'assurer l'interface entre La Loubière et le centre-ville, tout en apportant des emplois, du bâti neuf », indique l'adjointe à l'habitat, Hélène Audibert. « Il n'y aura pas de cassure, ni de fêlure avec le reste du quartier. Son identité sera préservée et le maire s'est montré très attentif en ce sens, en ne délivrant pas les permis immédiatement », mentionne l'élue.

Une voirie à repenser

Classé en zone franche, jusqu'en 2014, la « Tanière du loup », ainsi que l'appellent les historiens, s'appête à connaître une profonde mutation.

Au sud de l'artère principale, l'usine d'Électricité de France (EDF) doit être démolie, et, dans l'attente d'un projet, les terrains ont été « gelés ». En matière de voirie, un nouveau plan de circulation devrait être adopté et changer, de fait, la physiologie du quartier. « Tout sera repris », relate Gérard Piasco. Le boulevard Raynaud, longeant la voie ferrée, et le boulevard de la Démocratie seront réaménagés. De même que la rue Lesseps, d'où se fera l'accès aux parkings souterrains. De lourds travaux en perspective!

SEBASTIEN BOTELLA
sbotella@nicematin.fr

1. Basée à Paris, l'équipe d'architectes-urbanistes compte, parmi ses réalisations : l'extension de la Zac Marianne à Montpellier, la Maison de la radio et l'Institut du monde arabe à Paris, un centre culturel en Chine et le bâtiment du Parlement européen à Strasbourg.

En chiffres

- Livrable en 2016, le programme prévoit : -93 logements (du T2 au T4) dont 26 sociaux et 67 accessions à la propriété. Le prix moyen du mètre carré sera de 3 500 euros.
- 8 770 m² de bureaux et quatre commerces de proximité.
- 209 places de parking en sous-sol et 36 en surface, avec une aire de livraison.

- Le coût de la dépollution, organisée par Vinci et GDF-Suez, est évalué à 1,5 million d'euros.

Ils ont dit

« Bien conçu et réfléchi »

Gérard Piasco, président du Cil des Trois-Quartiers

« Ce programme paraît bien conçu et réfléchi. C'est une évolution considérable pour le quartier et les habitants sont, dans l'ensemble, assez rassurés. Le projet nous a été présenté, fin septembre, lors d'une réunion publique et il va contribuer à embellir cette partie de la Loubière. Au sud, rien n'est acté pour le terrain d'EDF. Mais on y verrait bien une crèche ou une bibliothèque, en plus de la mairie annexe. »



« Ça va dynamiser le quartier »

Fanny Fortias, gérante de la civette

« Ce projet va dynamiser La Loubière et peut-être attirer d'autres commerçants, des professions libérales. Cela nous donne envie de nous projeter et d'investir dans de nouveaux services, tels que la vente de journaux ou la restauration. C'est un quartier très agréable à vivre : il y a deux écoles à proximité. Des primeurs, boulangers, fleuristes, coiffeurs... Tout ce qu'il manque, c'est un centre médical. »



« Un regain de vie »

Marie Desvernay, retraitée et adhérente du Cil

« Ce terrain vague renvoyait une mauvaise image de La Loubière. Avec ces logements neufs, de nouvelles familles vont arriver et amener un regain de vie. Le plus important, c'est que La Loubière garde ce côté « petit village » qui fait son charme, et qu'on ne touche pas au cœur du quartier. Tout en favorisant le développement des transports en commun vers le centre-ville. »



(Photos P. Blanchard)

III. – L'IMMOBILIER

- **1. Dossier Var 2013**

Métropole – Janvier 2013

- **2. Dans l'Ouest Var, du nouveau**

Tpbm n°970 – 24.04.2013

- **3. Immobilier, la chasse aux bonnes affaires**

Métropole – Juin 2013

- **4. La Valette – L'écoquartier Entrevert, un parc désormais habité**

Var Matin – 28.06.2013

- **5. « La ville a un patrimoine moderniste à valoriser »**

Var Matin – 17.09.2013

- **6. L'Etat accélère la vente de ses biens**

Var Matin – 03.10.2013

- **7. Un besoin de densification pour l'immobilier**

Var Matin – 06.10.2013

- **8. Qui veut de la mystérieuse poudrière des Moulins ?**

Var Matin – 23.12.2013

Supméca version 2013 se conjuguera à La Valette. L'école d'ingénieurs devrait déménager dans ses nouveaux locaux dès le mois de mars.

LA VALETTE SUPMÉCA, BÂTIMENT NATURE POUR INGÉNIEURS EN DEVENIR

"N o u s
a v o n s
v o u l u
f a i r e u n
b â t i m e n t

complètement intégré dans la nature", explique Corinne Vezzoni, l'architecte de la nouvelle école Supméca. Rien de plus logique au vu de la situation géographique de cette dernière. Au sein du campus La Valette-La Garde, elle se trouve à proximité de l'école d'ingénieurs ISITV et l'ensemble devrait former ainsi un véritable "pôle ingénieur". À flanc de colline, au cœur d'un espace boisé. "Le bâtiment vient s'encastrent dans la butte de façon à bénéficier de l'inertie de la terre et à ajuster son toit en prolongement des courbes hautes du terrain. Les toitures deviennent des belvédères sur le grand paysage"



développe l'architecte. Corinne Vezzoni et son équipe se sont attachées au côté vert des lieux. Le bâtiment de plus de 5 000 m² veut allier la qualité d'usage et de

un patio-terrasse. Ce sont plus de 290 étudiants et membres du personnel qui sont attendus en mars prochain. Aujourd'hui, les travaux sont en passe de s'achever. Le gros œuvre s'est terminé en septembre, tout comme les menuiseries et la façade en verre. Les ouvriers s'attaquent désormais aux espaces verts, à la peinture et au revêtement des sols. La commission de sécurité est attendue pour le début de l'année 2013. La nouvelle école Supméca aura coûté 13,7 millions d'euros. TPM, le Département, la Région et l'État en sont les principaux financeurs. L'autre projet phare de l'agglomération l'Institut Ingémédias, en plein cœur du centre-ville de Toulon, sera quant à lui, terminé en 2014. ■

vécu. Il comprend des salles de cours, des laboratoires de recherche, un amphithéâtre de 160 places, des bureaux administratifs, un foyer, des locaux associatifs et

Un chantier de 18 mois. 14 millions d'investissement. Un quartier repensé. D'ici décembre 2013, l'îlot des Picotières accueillera une école maternelle, un parking, des bureaux et le CCAS.

SANARY L'ÎLOT DES PICOTIÈRES REPENSÉ

"C'est le plus gros chantier que je n'ai jamais mené en tant qu'élu". L'affirmation de Ferdinand Bernhard, le maire de Sanary, n'est pas anodine. Le projet "îlot des Picotières" est ambitieux. En lieu et place de l'ancien gymnase Desmazures se trouvera bientôt un bâtiment qui regroupera l'école maternelle de Portissol, le Centre communal d'action sociale (CCAS), des bureaux privés et des salles pour des associations. Sans oublier un parking de 74 places. Les travaux ont débuté en février 2012 pour une durée approximative de 18 mois.

C'est le cabinet d'architecte de Saint-Raphaël Jean-Pascal Clément qui a remporté le concours. Il a imaginé un bâtiment sur trois niveaux d'une surface totale de 7 617 m². Au sous-sol, on trouvera donc un parking de 74 places sur 2 400 m². L'idée est de rééquilibrer l'offre entre l'ouest et l'est de la ville. Il complètera l'équipement existant auquel il sera relié par un tunnel. Au-dessus, c'est un édifice en forme de "U" qui a été imaginé. Une zone multi-activités occupera l'entresol. Il y aura 21 salles associatives, salle de musique, salle de danse, laboratoire photo... sur 1 660 m².

Au rez-de-chaussé et au premier étage, c'est l'école maternelle de Portissol qui s'installera. 9 classes de 30 élèves sont attendues sur une surface de 1 400 m². Il y aura évidemment une cour de récréation mais aussi un passage qui la reliera avec l'école primaire située en face. Au 1er étage, 944 m² bureaux sont aussi construits et destinés à la location avec une entrée séparée. Enfin au deuxième et dernier étage, le CCAS prendra ses quartiers sur 966 m².

INAUGURATION EN NOVEMBRE

Aujourd'hui, le chantier bat son plein. La première pierre a symboliquement été posée en novembre dernier. L'objectif est de déménager les élèves de l'école de Portissol pendant les vacances de la Toussaint, et tout sera complètement opérationnel en décembre 2013.



Le coût du projet "îlot des Picotières" est estimé à 14 millions d'euros. Le Conseil général et le Conseil régional le subventionnent à hauteur de 530 000 euros, le reste de l'addition est pour la ville. "En réalité nous ne déboursions pas autant, estime le maire,

Ferdinand Bernhard. En rassemblant ces équipements au même endroit, nous libérons du terrain ailleurs. Ces mètres carrés, nous projetons de les louer avec un bail à construction à loyer capitalisé * et donc récupérer rapidement de l'argent dessus". ■

* Un bail à construction permet au propriétaire (ici la mairie) de louer son terrain pendant un temps défini à un promoteur ou un bailleur social qui y construira un bâtiment. À la fin du bail, le propriétaire récupère le terrain et le bâtiment. Le loyer capitalisé permet la réception des loyers en une seule fois, à la signature du bail.

Pour le casino Joa, provisoirement installé aux Sablettes, 2013 est un moment clé. Cette année marquera le début des travaux de son établissement définitif dans le parc de la Navale.

LA SEYNE LE CASINO VA DÉMÉNAGER AU PARC DE LA NAVALE

Un bâtiment de 5 800 m² au cœur du parc de la Navale consacré aux loisirs. Tel est le projet ambitieux du groupe casinotier Joa. Côté jeu, ce sont plus de 150 machines à sous et une dizaine de tables qui vont s'installer dans les lieux. Il y aura également deux restaurants panoramiques, un bar lounge, un lieu d'exposition sans oublier une salle de spectacle de 700 places. Le groupe, actuellement installé provisoirement aux Sablettes, investira le bâtiment au design futuriste imaginé par l'architecte Léonard Lassagne en 2014. En attendant, place aux travaux qui devraient débuter courant 2013. L'investissement de Joa s'élève à 20 millions. L'entreprise, délé-



gataire de service public, a signé avec La Seyne un bail emphytéotique de 20 ans. À la fin de cette période, terrain et bâtiment seront récupérés par la ville. 120 per-

sonnes travailleront à terme dans les nouveaux locaux, au bord des eaux de la rade. ■

Dans l'Ouest Var, du nouveau



LE SITE DE LA CAGNARDE À OLLIOULES DU FUTUR TECHNOPOLE DE LA MER.

« VERRE À MOITIÉ VIDE... OU À MOITIÉ PLEIN », AFFIRME LE SPÉCIALISTE DE L'IMMOBILIER D'ENTREPRISE ANTOINE VIALLET, RESPONSABLE DE LA COMMISSION FNAIM ENTREPRISE DU VAR, À PROPOS DE SA DERNIÈRE ANALYSE DE CONJONCTURE CONCERNANT L'OUEST VAR POUR LE COMPTE DE L'OIP (OBSERVATOIRE IMMOBILIER DE PROVENCE).

Paradoxe de l'année 2012 selon Antoine Viallet, les résultats dans l'Ouest Var s'agissant de l'immobilier d'entreprise « sont mauvais, voire très mauvais, sauf pour le commerce... mais les grands projets avancent ». Ainsi la demande placée en bureaux s'est-elle établie à 11 580 m², soit une baisse de 24 % par rapport à 2011 (qui enregistrait un peu plus de 15 000 m²). En matière de locaux d'activités, la chute est encore plus nette, de 46 % à 14 625 m² (contre 27 119 m²). Pour les commerces, la hausse se situe à 37 % à 12 800 m², dans la lignée des + 29 % de 2011. Enfin, en ce qui concerne les offres neuves, après

déjà seulement deux produits livrés l'an dernier (un programme à Ollioules et un autre à Six-Fours), le responsable de la commission Fnaim Entreprise du Var prévoit un encore plus gros trou d'air cette année.

Technopole de la mer en première ligne

Cependant, la montée en puissance de l'agglomération toulonnaise en équipements structurants comme en développement économique, sa nouvelle attractivité, attirent à la fois les opérateurs nationaux et les signatures en architecture et ce d'autant plus que ses grands projets avan-

cent. Ces derniers entrent même en phase active. A l'ouest de Toulon, à Ollioules, par exemple, le Technopole de la mer visant à accompagner la montée en puissance du pôle de compétitivité mer à vocation mondiale et dont la tête de pont se situe autour de la rade, s'apprête à accueillir le premier grand lot délivré par la Communauté d'agglomération TPM sur ce vaste espace d'activité moderne et à haute valeur ajoutée, en l'occurrence le nouveau bâtiment de DCNS Toulon, 30 000 m² de bureaux qui abriteront un millier de salariés. Une réalisation d'une rare ampleur en France, signée du cabinet parisien Jacques Ferrier, une peinture architecturale inter-



JACQUES FERRIER
RÉALISERA LE
NOUVEAU BÂTIMENT
DE 30 000 M² DE
DCNS TOULON

« UN REPÈRE URBAIN, UN
TRAIT D'UNION ENTRE
MER ET MONTAGNE »

nationale, pour le leader de l'industrie navale française qui devrait faire office de locomotive économique de premier plan pour cette nouvelle zone tournée vers les technologies marines. En outre, le groupement national Altarea-Cogedim-Icade a été désigné lauréat de la consultation pour la réalisation de la base terrestre (50 000 m² de bureaux et services).

Le meilleur est à venir

Autres grands projets de l'autre côté, à l'est de Toulon, le programme FENIICS porté par l'AGPM (Association générale de prévoyance militaire) à Sainte-Musse, face au nouvel hôpital de l'agglomération. 6 700 m² de bureaux, commerces, services et un hôtel Holiday Inn de trois étoiles sont prévus. A proximité, sur la commune voisine de La Valette, le grand projet Famille Passion, représentant 70 000 m² de commerces, bureaux et logements en lieu et place de l'historique Barnéoud, permettra notamment le transfert dans ces murs du complexe cinématographique Pathé Grand Ciel jusqu'à présent implanté au niveau du centre commercial Grand Var. Enfin, encore un petit plus à l'est, à La Farlède, 9 250 m² des 22 000 m² projetés du futur pôle agro-alimentaire sont d'ores et déjà commercialisés, toujours selon Antoine Viallet, et devraient être livrés courant 2013.

Le meilleur est à venir, écrivions-nous l'an dernier sur ce segment de l'immobilier d'entreprise. Cela reste d'actualité, surtout si l'on ajoute le potentiel à terme autour de la gare de Toulon.

OLIVIER RÉAL

DCNS PROJECT

L'ensemble immobilier DCNS qui doit voir le jour sur le Technopole de la mer à la Cagne, à Ollioules, imaginé par le cabinet d'architecte parisien Jacques Ferrier sur 30 000 m² de surface bâtie, est l'un des plus importants projets privés industriels de France.

Le futur bâtiment de DCNS sur le Technopole de la mer d'Ollioules, dans le Var, se présentera, selon son architecte, Jacques Ferrier, comme « un repère urbain, un trait d'union entre mer et montagne. Situé sur une parcelle privilégiée bordée d'axes routiers arborés, il jouit d'un emplacement majeur et surtout d'une forte visibilité, explique le maître d'œuvre parisien. C'est un espace dynamique qui sait s'entourer de toute la quiétude que la nature environnante a à offrir. Les façades, habillées d'une résille ondulante de part et d'autre du bâtiment, permettent l'entrée d'une lumière diffuse jouant avec les espaces intérieurs et répondant ainsi à ces lieux conviviaux et convergents. Par ailleurs, elles cadrent des vues sur le paysage immédiat ou lointain. Parfaitement connectés à la ville, les services de DCNS sont également parfaitement reliés entre eux.

Au nord, les piétons peuvent circuler librement, une connectivité étant établie entre le forum piétonnier et DCNS, pendant que les véhicules circulent à l'ouest. Ainsi, les deux types de flux sont dissociés, garantie d'une meilleure lisibilité et d'une sécurité accrue. L'accueil principal et les accueils secondaires sont reliés par un chemin couvert telle une promenade : le jardin méditerranéen.

La cafétéria est localisée au cœur du projet. Protégée des regards extérieurs, elle garantit ainsi une certaine tranquillité. De manière générale, le projet est pensé avec fluidité et confort, et évite de tomber dans la monotonie des longs couloirs. La forme singulière du plan permet la variation des circulations et donc une répartition simple et évolutive des différents services. Un espace collectif et généreux alternant loggias, terrasses et espaces de travail, permet de rencontrer différentes atmosphères.

La culture méditerranéenne est fortement ancrée dans ce projet d'un ensemble de bâtiments ouvert et protégé à la fois qui laisse cependant chaque volume profiter pleinement de l'ensoleillement mais aussi des variations paysagères. Les façades sont orientées, répondant au principe de bioclimat. Exposées au soleil, elles sont protégées par de belles lames minérales en béton de fibres qui ne sont pas sans rappeler les tressages de roseaux. Ces lames à la fois protègent d'un ensoleillement trop présent et permettent un apport de lumière généreux et également réparti. Lors des saisons plus rudes, les usagers pourront profiter des apports solaires thermiques passifs. Au nord, les façades ont un rôle protecteur grâce à leur géométrie cartésienne, succession de baies recouvertes d'un parement minéral qui sauront dissuader l'air froid du mistral d'hiver de pénétrer. Le jardin est lieu propice à la détente et à la rêverie. Les toitures sont végétalisées pour mieux se fondre dans le paysage. Architecture et nature se lient dans une même logique pour mieux se rencontrer et ne former qu'une seule entité».



IMMOBILIER, LA CHASSE AUX BONNES AFFAIRES

Dans un marché atone marqué par une baisse des volumes des transactions, les prix de l'immobilier dans le Var ont enregistré un réel recul en 2012, quel que soit le type de bien concerné. Parallèlement, le niveau historiquement bas des taux d'intérêt permet aux candidats à l'acquisition d'envisager de réaliser leur projet. Reste à dénicher les bonnes affaires...

Dossier réalisé par OLIVIER STEPHAN

Parmi les nombreux indicateurs immobiliers, les données délivrées par les notaires sont les plus précises et les plus fiables - car reposant sur des transactions signées et enregistrées. Et ces données récemment présentées en ce qui concerne le Var, font état d'une légère baisse pour l'ensemble de l'année 2012, par rapport à l'année 2011. Ainsi, les appartements anciens ont vu leur prix médian de vente reculer de 3,1 % pour atteindre aujourd'hui un prix médian de 3 170 euros au m². Quant aux

appartements neufs, ils sont pointés à 4 100 euros du m², avec un prix médian en baisse de 5 %. Seules les maisons et les terrains à bâtir affichent une vraie stabilité : avec un prix moyen pour les unes de 330 000 euros, pour les autres de 140 000 euros. "Une preuve de plus que les Français sont toujours très attachés à la propriété individuelle, et au petit morceau de jardin devant leur maison", synthétise le président de la Chambre des notaires du Var Philip Audibert.

Loin de s'alarmer devant cette situation,



il veut voir dans cette orientation à la baisse une promesse de reprise à moyen terme : "Les prix de l'immobilier ont augmenté trop vite, et un ajustement raisonnable des prix vers le bas pourrait alors permettre à certaines personnes qui ne sont aujourd'hui pas en mesure d'acheter, de retrouver des marges de manœuvre...". Et donc de redevenir des acquéreurs potentiels, donnant un coup de fouet salvateur à un marché aujourd'hui atone.

Si la baisse a été relative sur le front des prix pour cette année 2012, elle a été beaucoup plus marquée en ce qui concerne les volumes. L'activité immobilière des premiers mois de l'année avait été artificiellement gonflée par diverses évolutions fiscales comme l'arrêt du dispositif Scellier ou la modification des règles sur les plus-values. Pour bénéficier des derniers feux des anciens régimes, nombre d'acheteurs ou de vendeurs ont accéléré les transactions, encombrant les salles d'attente des cabinets des notaires. Mais depuis cette précipitation, les choses sont revenues à la normale, et les volumes enregistrent des reculs dans toutes les catégories de biens : - 12 % pour

L'activité des premiers mois de l'année a été artificiellement gonflée par diverses évolutions fiscales

les appartements anciens, - 8 % pour les terrains à bâtir, - 5 % pour les maisons. Et la tendance n'est pas franchement à l'embellie : la suppression des prêts à taux 0 % dans l'immobilier ancien a porté un nouveau coup au dynamisme du marché immobilier. Qu'ils soient agents immobiliers, banquiers ou notaires, les professionnels regrettent dans leur grande majorité une absence de lisibilité. Parmi les rares motifs de satisfaction, il faut regarder du côté du secteur bancaire : les taux pour les prêts immobiliers n'ont jamais été à des niveaux aussi bas (voir ci-contre). Une situation qui permet aux acheteurs potentiels de voir leur capacité d'emprunt augmenter, et de se positionner sur un marché qui leur était auparavant fermé. ■

PRÊTS : LA FIN DES TAUX BAS ?

A chaque fois, on croit avoir enfoncé le plancher. Et pourtant les taux d'intérêt des prêts immobiliers n'en finissent pas de pointer à des niveaux historiquement bas. A la fin du mois d'avril dernier, il était ainsi possible de dénicher des prêts sur une durée de 20 ans pour un taux (hors assurance) aux alentours de 3 % ! Et la moyenne de ces mêmes taux à 20 ans s'établit à 3,35 %. Du jamais vu ou presque, qui ouvre des portes à de nouveaux candidats à l'acquisition.

LE VAR A L'ACCENT BELGE

Les étrangers achètent de moins en moins de biens immobiliers dans le département du Var. En 10 ans, leur part est en effet passée de 8 % à 5 %, tous types de biens confondus. Dans certains territoires réputés pour leur immobilier d'exception, cette baisse est flagrante : ainsi, le golfe de Saint-Tropez a vu sa proportion d'acquéreur étrangers évoluer de 22 à 16 %, le secteur Sainte-Maxime Plan-de-la-Tour de 22 à 13 %, Bormes-Le Lavandou de 10 à 5 %. Et si les Britanniques étaient auparavant la colonie la plus importante, ce sont désormais les Belges qui sont les acheteurs étrangers les plus présents (28 %, un ratio qui a presque doublé en 10 ans).

FUMEURS S'ABSTENIR !

Quand la cigarette dévalorise l'immobilier. C'est un sondage de Léger Marketing commandé par le groupe pharmaceutique Pfizer qui l'affirme : une majorité d'acquéreurs n'imaginent pas acheter un bien ayant appartenu à des fumeurs. Et la décote du bien en question peut alors atteindre 20 %. 51 % des agents immobiliers interrogés affirment ainsi que le fait de fumer dans une maison peut affecter sa valeur de revente, et les trois quarts d'entre eux (74 %) constatent d'expérience que ces biens sont plus difficiles à présenter et donc à vendre. Odeurs persistantes, traces jaunes sur les murs et les sols, la cigarette est apparemment aussi nocive pour les poumons que pour le patrimoine immobilier...

APPARTEMENTS ANCIENS Un marché en baisse

COMMUNES	PRIX MÉDIAN DU M ²	ÉVOLUTION DU PRIX SUR 1 AN
LE LAVANDOU	5 640 euros	↗ 4,3%
BANDOL	4 860 euros	↘ -3,3%
SANARY-SUR-MER	4 640 euros	↗ 3,3%
SAINTE-MAXIME	4 590 euros	↘ -1,3%
SAINT-CYR-SUR-MER	4 350 euros	↘ -4,1%
SAINT-RAPHAËL	4 290 euros	↘ -1,6%
SIX-FOURS-LES-PLAGES	3 910 euros	↗ 3,9%
FRÉJUS	3 910 euros	↗ 1,1%
HYÈRES	3 450 euros	↗ 4,0%
LA SEYNE-SUR-MER	2 850 euros	↗ 4,0%
TOULON	2 310 euros	↘ -2,7%
DRAGUIGNAN	2 170 euros	↘ -2,6%

Dans le Var, les appartements anciens ont reculé en moyenne de 3,1 % en 2012. Mais la baisse n'est pas générale, et certains marchés continuent de progresser : c'est le cas de nombreux secteurs "balnéaires" comme Le Lavandou ou Sanary. (source Notaires de France Min.not)

ZOOM SUR TOULON

A Toulon, le prix moyen dans l'ancien est de 2 310 euros au m². Un prix qui cache des disparités en forme de grand écart. Encore plus dans une ville où l'on peut passer en quelques kilomètres des contreforts d'une petite montagne à des plages de sable, tout en travers des quartiers populaires ou pavillonnaires.

LES VALEURS SÛRES ET LES QUARTIERS QUI MONTENT



MOURILLON =



BAS FARON >

Parmi les quartiers stars de Toulon, on trouve le Mourillon, le Cap Brun et la Serinette : "C'est un peu le triangle d'or, détaille Christophe Moreno, directeur de l'agence Ibox en centre-ville. Des quartiers qui gardent toujours une attractivité très forte, tout simplement parce qu'ils ont tout pour eux : une réputation au plus haut qui séduit les acheteurs extérieurs, tous les services et commerces à proximité, une bonne offre de transports, et surtout les plages à portée de main. De quoi plaire à toutes les générations".

Une situation idéale qui se traduit par des prix jamais orientés à la baisse : alors que le mètre carré toulonnais moyen est affiché à 2 310 euros, il faut compter 3 500 euros pour un appartement en bon état. Et dès que l'on peut apercevoir les vagues, les prétentions augmentent : 230 000 euros pour un appartement deux pièces de 46 m², ou 480 000 euros pour un grand 3 pièces de 90 m². "Des prix élevés,

mais qui peuvent encore augmenter dans le cas d'un appartement doté d'une belle terrasse, au dernier étage de l'immeuble"

Pour des budgets plus abordables, on peut grimper un peu plus haut, direction le bas Faron. "C'est ce que j'appelle un quartier naissant, qui présente beaucoup d'avantages, poursuit Christophe Moreno. Une densité plus faible avec de petits immeubles de 3 ou 4 étages, une ambiance plus pavillonnaire mais à proximité du centre-ville, et la corniche récemment refaite qui permet d'accéder rapidement à l'est comme à l'ouest de l'agglomération". Avec une enveloppe de 200 000 euros, on peut ainsi s'installer dans un appartement de 3 pièces de 83 m² avec une vue panoramique sur la rade, assorti d'une cave et d'une place de stationnement. A partir de 270 000 euros, il est encore possible de dénicher dans le même quartier un petit pavillon et son jardin.

En périphérie du centre, Pont-du-Las et Saint-Jean du Var sont également des quartiers à prendre en compte. Le centre-ville à portée de bus, des équipements publics réhabilités et de nombreux programmes immobiliers neufs qui ont récemment vu le jour - ou en cours de construction comme la résidence L'Etoile signée Bouygues Immobilier au Pont-du-Las, qui offrira 36 logements en 2 et 3 pièces. "Pont-du-Las et Saint-Jean du Var ne sont pas des quartiers que les clients recherchent en priorité, mais le regard commence à changer, analyse Christophe Moreno. Et avec le projet de Bouygues sur le site de l'ancien hôpital Font Pré, c'est véritablement un nouveau quartier qui va voir le jour, et attirer une population nouvelle". Dans l'un ou l'autre de ces quartiers, il est possible de trouver des appartements anciens aux alentours de 2 000 euros le mètre carré. ■

CENTRE-VILLE OPÉRATION RECONQUÊTE

C'est le quartier de Toulon qui a le plus évolué ces dernières années - et qui continue à le faire. En 10 ans, le prix des appartements anciens dans le centre-ville a littéralement explosé (+ 112 % sur la période) pour atteindre aujourd'hui un prix moyen au mètre carré aux alentours de 2 000 euros. "La rénovation urbaine du centre-ville engagée par la municipalité a été un élément déclencheur positif, estime Christophe Moreno, directeur de l'agence Ibox Toulon centre. Conjugée à la zone franche, elle a apporté un dynamisme nouveau au quartier, décidé de nombreuses professions libérales à s'installer en cœur de ville, ce qui est profitable au petit commerce et aux restaurateurs". 2 000 euros le m² pour une ville les pieds dans l'eau, les opportunités de bonnes affaires sont encore nombreuses et tranchent avec les grandes métropoles voi-

sines. Et cette particularité attire de nombreux investisseurs, à l'affût de taux de rentabilité intéressants. "La grande majorité des transactions que nous réalisons concernent des petits volumes destinés à être loués. Cela représente environ 70 % de notre activité". Pour autant, les rues du centre-ville de Toulon ne sont pas uniquement réservées aux investisseurs locatifs à la recherche de studios et d'appartements une ou deux pièces. "Nous avons récemment vendu un appartement de 100 m² au dernier étage avec ascenseur, dans un bel immeuble

haussmannien, avec vue panoramique sur la place de la Liberté, à plus de 3 500 euros le mètre carré". Et de tels biens d'exception, place de la Liberté ou sur celle de l'opéra, se retrouvent ponctuellement sur le marché. ■





LE MARCHÉ DU NEUF ATTEND LA REPRISE

Après une période dynamique, la tonalité du neuf est aujourd'hui à la réduction de la voilure, sous le triple effet de la crise, du manque de foncier constructible et de l'arrêt du dispositif Scellier - qui avait fortement contribué à soutenir le marché.

Le neuf fait grise mine : les chiffres présentés il y a quelques semaines par l'Observatoire immobilier de Provence font état d'une baisse de la production de logements neufs pour la deuxième année consécutive. En 2012, ce sont ainsi 1 501 logements qui ont été mis en vente dans la partie ouest du Var, et 1 418 dans la partie est. Si ce volume ne représente qu'une légère baisse au vu de l'année précédente, les ventes sont elles en net recul de 20 % sur l'ensemble du département. Les conséquences sont nombreuses : les stocks s'accumulent, entraînant les prix à la baisse. Et de nombreux projets sont gelés quand ils ne sont pas purement et simplement annulés, pénalisant l'activité des entreprises du bâtiment.

Du côté des prix, la moyenne varoise s'est établie à 4 090 euros le mètre carré, en baisse de 5 % par rapport à l'exercice 2011. Il s'agit en fait d'un retour aux niveaux de prix constatés il y a 5 ans. En passant au crible les différents territoires du Var, on ne constate pas de progression flagrante à la hausse comme à la baisse, si ce n'est que le secteur de l'ouest de Toulon (Ollioules, Le Revest) a le vent en poupe avec une hausse de 7,2 % et un prix moyen au mètre carré de 3 790 euros.

Dans le secteur de l'est Var, la dynamique est elle aussi plutôt porteuse, et ce depuis plusieurs années. La zone de Fréjus - Saint-Raphaël et des communes environnantes représente en effet une part prépondérante des transactions effectuées dans le neuf : 36 % des ventes y ont été réalisées l'année

dernière, un ratio bien supérieur à celui de son poids démographique rapporté à l'ensemble du département.

Et avec un prix moyen au mètre carré de 4 370 euros, le secteur affiche un niveau de prix supérieur à celui de la moyenne varoise (fixée à 4 090 euros). Certes, ce prix moyen a affiché en 2011 une baisse de 6,9 % par rapport à l'année 2010. Mais ce recul relatif ne doit pas faire oublier que l'immobilier local connaît depuis dix ans une hausse quasiment ininterrompue, qui le fait figurer parmi les territoires les plus chers du Var - des niveaux désormais proches de ceux des Alpes-Maritimes voisines.

Laurent Garotta est le co-gérant d'une entreprise de promotion niçoise, Riviera Réalisation. Un acteur qui a fait le choix

il veut voir dans cette orientation à la baisse une promesse de reprise à moyen terme : "Les prix de l'immobilier ont augmenté trop vite, et un ajustement raisonnable des prix vers le bas pourrait alors permettre à certaines personnes qui ne sont aujourd'hui pas en mesure d'acheter, de retrouver des marges de manœuvre...". Et donc de redevenir des acquéreurs potentiels, donnant un coup de fouet salvateur à un marché aujourd'hui atone.

Si la baisse a été relative sur le front des prix pour cette année 2012, elle a été beaucoup plus marquée en ce qui concerne les volumes. L'activité immobilière des premiers mois de l'année avait été artificiellement gonflée par diverses évolutions fiscales comme l'arrêt du dispositif Scellier ou la modification des règles sur les plus-values. Pour bénéficier des derniers feux des anciens régimes, nombre d'acheteurs ou de vendeurs ont accéléré les transactions, encombrant les salles d'attente des cabinets des notaires. Mais depuis cette précipitation, les choses sont revenues à la normale, et les volumes enregistrent des reculs dans toutes les catégories de biens : - 12 % pour

L'activité des premiers mois de l'année a été artificiellement gonflée par diverses évolutions fiscales

les appartements anciens, - 8 % pour les terrains à bâtir, - 5 % pour les maisons. Et la tendance n'est pas franchement à l'embellie : la suppression des prêts à taux 0 % dans l'immobilier ancien a porté un nouveau coup au dynamisme du marché immobilier. Qu'ils soient agents immobiliers, banquiers ou notaires, les professionnels regrettent dans leur grande majorité une absence de lisibilité. Parmi les rares motifs de satisfaction, il faut regarder du côté du secteur bancaire : les taux pour les prêts immobiliers n'ont jamais été à des niveaux aussi bas (voir ci-contre). Une situation qui permet aux acheteurs potentiels de voir leur capacité d'emprunt augmenter, et de se positionner sur un marché qui leur était auparavant fermé. ■

PRÊTS : LA FIN DES TAUX BAS ?

A chaque fois, on croit avoir enfoncé le plancher. Et pourtant les taux d'intérêt des prêts immobiliers n'en finissent pas de pointer à des niveaux historiquement bas. A la fin du mois d'avril dernier, il était ainsi possible de dénicher des prêts sur une durée de 20 ans pour un taux (hors assurance) aux alentours de 3 % ! Et la moyenne de ces mêmes taux à 20 ans s'établit à 3,35 %. Du jamais vu ou presque, qui ouvre des portes à de nouveaux candidats à l'acquisition.

LE VAR A L'ACCENT BELGE

Les étrangers achètent de moins en moins de biens immobiliers dans le département du Var. En 10 ans, leur part est en effet passée de 8 % à 5 %, tous types de biens confondus. Dans certains territoires réputés pour leur immobilier d'exception, cette baisse est flagrante : ainsi, le golfe de Saint-Tropez a vu sa proportion d'acquéreur étrangers évoluer de 22 à 16 %, le secteur Sainte-Maxime Plan-de-la-Tour de 22 à 13 %, Bormes-Le Lavandou de 10 à 5 %. Et si les Britanniques étaient auparavant la colonie la plus importante, ce sont désormais les Belges qui sont les acheteurs étrangers les plus présents (28 %, un ratio qui a presque doublé en 10 ans).

FUMEURS S'ABSTENIR !

Quand la cigarette dévalorise l'immobilier. C'est un sondage de Léger Marketing commandé par le groupe pharmaceutique Pfizer qui l'affirme : une majorité d'acquéreurs n'imaginent pas acheter un bien ayant appartenu à des fumeurs. Et la décote du bien en question peut alors atteindre 20 %. 51 % des agents immobiliers interrogés affirment ainsi que le fait de fumer dans une maison peut affecter sa valeur de revente, et les trois quarts d'entre eux (74 %) constatent d'expérience que ces biens sont plus difficiles à présenter et donc à vendre. Odeurs persistantes, traces jaunes sur les murs et les sols, la cigarette est apparemment aussi nocive pour les poumons que pour le patrimoine immobilier...

APPARTEMENTS ANCIENS Un marché en baisse

COMMUNES	PRIX MÉDIAN DU M ²	ÉVOLUTION DU PRIX SUR 1 AN
LE LAVANDOU	5 640 euros	↗ 4,3%
BANDOL	4 860 euros	↘ -3,3%
SANARY-SUR-MER	4 640 euros	↗ 3,3%
SAINTE-MAXIME	4 590 euros	↘ -1,3%
SAINT-CYR-SUR-MER	4 350 euros	↘ -4,1%
SAINT-RAPHAËL	4 290 euros	↘ -1,6%
SIX-FOURS-LES-PLAGES	3 910 euros	↗ 3,9%
FRÉJUS	3 910 euros	↗ 1,1%
HYÈRES	3 450 euros	↗ 4,0%
LA SEYNE-SUR-MER	2 850 euros	↗ 4,0%
TOULON	2 310 euros	↘ -2,7%
DRAGUIGNAN	2 170 euros	↘ -2,6%

Dans le Var, les appartements anciens ont reculé en moyenne de 3,1 % en 2012. Mais la baisse n'est pas générale, et certains marchés continuent de progresser : c'est le cas de nombreux secteurs "balnéaires" comme Le Lavandou ou Sanary. (source Notaires de France Min.not)

L'écoquartier Entrevvert, un parc désormais habité

Ce nouveau quartier, labellisé Habitat et Environnement BBC, inauguré, hier, abrite 312 logements, dont la moitié relève du social. Une démarche encouragée par le préfet du Var

« **N**ous ne sommes pas les uns sur les autres. Nous sommes près de la ville, tout en étant dans les collines. Vivre dans un lieu calme qui répond aux normes bâtiment à basse consommation nous a également plu. » Hier, quartier Sauvagegrain, à deux pas de la zone d'activité commerciale, avenue de l'Université, Julien était fier de voir sa maman, Denise Di Placido, et son frère, Jimmy, emménager dans leur nouveau logement. Ils sont les premiers occupants du nouveau quartier valettois « Entrevvert », implanté à proximité des lotissements Sainte-Claire. Cette famille a franchi le pas en accordant à la propriété dans cet ensemble de 312 logements, dont la moitié relève du locatif social.

Premier écoquartier

Quinze ans après la dissolution du centre mobilisateur 94, et deux ans après le premier coup de pioche, le « premier écoquartier du Var », porté par le maître d'ouvrage Semexval, abrite 16 bâtiments de trois à quatre étages, et une quarantaine de villas en périphérie du parc habité. Répondant à la norme bâtiment à basse consommation, il porte la griffe architecturale de Christian Luyton, de Serge

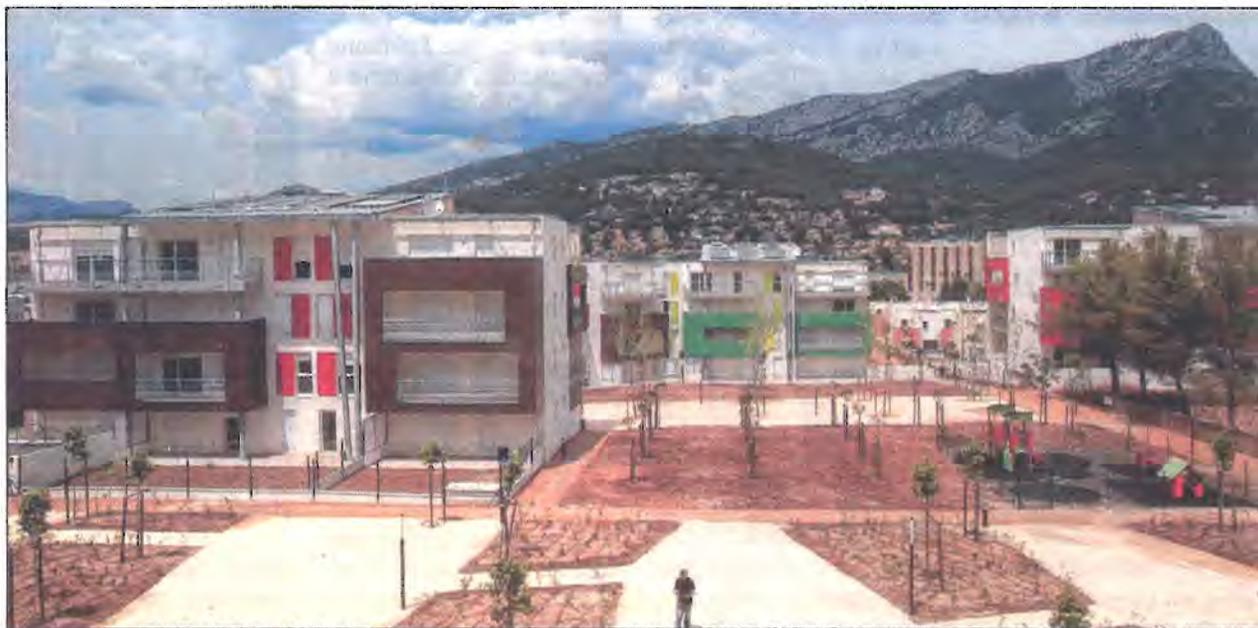
Botello et de son équipe, et de Delphine Duforest-Ratier. Les Di Placido n'étaient pas les seuls occupants à se voir remettre leurs clés par Christiane Hummel, sénateur-maire, Laurent Cayrel, préfet du Var, et Hubert Falco, président de TPM.

Des personnels de la Défense, logés par la Société nationale immobilière, des familles dans le parc social gérés par Var Habitat ou encore le Nouveau logis Provençal, des propriétaires de villas en accession libre vont cohabiter. Ils seront rejoints, d'ici à fin 2015, par 166 gendarmes et leurs familles.

La volonté de mixité sociale a été saluée par le préfet, qui préside les Assises du logement social, ce matin : « *L'Etat, les collectivités locales et les bailleurs sociaux sont face à un défi. Chaque année, plus de 11 000 demandes ne sont pas satisfaites. Les délais d'attente pouvant aller de 7 à 8 ans.* »

Pour Christiane Hummel, Entrevvert n'est qu'une étape de l'opération Grand Sud Passion, où naîtra le quartier « Château Redon », et ses 220 logements au cœur d'un projet à la fois urbain et commercial, le long de l'avenue de l'Université.

CATHERINE PONTONE
cpontone@nicematin.fr



Dans leur conception du bâti, les architectes ont opté pour une harmonisation des volumes, des couleurs afin de ne pas différencier les logements sociaux et privés. (Photos Patrick Blanchard)

Une diversité de logements

Le site comprend 151 logements locatifs sociaux :

- 76 collectifs destinés à Var Habitat, allant du T2 au T5 ;
- 43 collectifs et individuels destinés à la société nationale immobilière du ministère de la Défense, du T2 au T6 ;
- 32 gérés par le nouveau logis provençal.

161 logements en accession :

- 35 logements collectifs, du T1 au T5 par le dispositif Pass foncier ;
- 111 logements collectifs, du T1 au T5 ;
- 15 villas individuelles T4.

Le prix de l'investissement

Le montant des travaux réglés par le maître d'ouvrage, la Semexval s'élève à 60 millions d'euros TTC. Propriété de l'État, le terrain avait été cédé en 2009 pour 4 millions d'euros avec l'aide de TPM, du conseil général et de la Région.



Des jardins privés, un verger public et des allées d'arbres longent les voies.

« La ville a un patrimoine moderniste à valoriser »

Interview L'urbaniste Julien Meyrignac décrypte le regard que les Toulonnais portent sur leur ville : « Je ne connais personne qui n'ait pas envie de la défendre »

Il y a quelques mois, une trentaine de « dériveurs volontaires » ont arpenté la ville de façon aléatoire, à l'occasion du cycle « la ville en liberté », du théâtre Liberté. But de l'opération, pour le Club des Sync (association d'urbanistes, artistes, designers, chercheurs, mais aussi agriculteurs) : recueillir des impressions sincères sur les rues, constructions, bâtiments qui forment le caractère de la cité.

« Spontanément, au départ de la place de la Liberté, chacun est parti vers le port. Cela tombe bien, la basse ville n'a rien à envier aux ruelles d'Aix-en-Provence ! » Julien Meyrignac, à la tête de l'agence Citadia, de conseil en urbanisme, n'est pas le dernier à défendre Toulon : « Quand je suis arrivé il y a vingt ans, j'ai reçu un accueil très simple. Travailler, se faire des amis : tout m'a été rendu possible très rapidement », avoue-t-il.

Quelles conclusions tirez-vous de ces « dériveurs volontaires » ?

On n'a fait qu'écouter ces trente Toulonnais, sans leur donner le matériau qui nourrit la réflexion. La majorité des avis sont très positifs (lire par ailleurs). Mon bilan, c'est qu'il y a un « dedans » et un « dehors » à Toulon. Ceux qui se contentent de traverser la ville se bornent à son côté difficile, bruyant, brouillon. Mais dès qu'on se pose et qu'on part à pied, il y a des choses multiples à apprécier : ville-port, ville provençale, ville haussmannienne, ville moderne, ville balnéaire. Ralentir le temps, c'est aussi faire attention aux autres. L'une des vraies caractéristiques de Toulon, c'est sa communauté de personnes généralement bienveillantes. Il n'y a pas ici ce sentiment d'insécurité qu'on peut ressentir à Marseille et dans des quartiers de Nice. Même si Toulon a aussi ses endroits interlopes.

Pour résumer : Toulon, ville laide, mais attachante ?

Il est certain que le patrimoine moderniste est le plus difficile à assimiler. Il y a pourtant de la beauté dans la Tour d'Ivoire, la piscine du Port Marchand ou à La Rode. Quand on arrive par la mer, beaucoup de bâtiments



Julien Meyrignac (ci-dessus), conseiller en urbanisme, a demandé à trente Toulonnais de parcourir leur ville à leur gré, pour ensuite recueillir leurs impressions et ainsi mieux comprendre comment s'articulent les différents espaces de la cité. (Photos S. M.)



touchent à la magie et ne jurent pas du tout avec le Faron. Le problème du Port Marchand, c'est qu'il y a trop de stationnement et pas assez d'espaces publics. Mais la vraie difficulté de Toulon, ce sont les déplacements avec cette impression de goulet d'étranglement.

Peut-on être fier de cette architecture verticale ?

La question ne se pose même pas à Tel Aviv, Casablanca ou Miami, où le public se déplace pour voir ce type d'architecture. Même la ville du Havre a lancé des « architours ». Pourquoi devrait-on avoir honte à Toulon, alors que, par exemple, des élèves en architecture de Luminy viennent étudier le bâtiment de la caisse nationale militaire au Mourillon ? Toulon dispose d'un patrimoine moderniste dans un très petit périmètre. Il est largement temps de le valoriser.

L'urbanisme à Toulon semble s'être arrêté à la nécessité de loger des rapatriés d'Afrique du Nord...

Il y a trois phases distinctes : la reconstruction d'après-guerre (1945-1955), l'accueil des rapatriés et l'explosion de la démographie avec le baby-boom (1955-1965) puis l'aménagement de La Rode (années 1970). Par manque de place, rappelons qu'il a fallu assécher les marécages autour de l'Eygoutier. À partir des années 1980, les gens n'ont plus eu envie de la ville, mais voulaient un jardin : c'est l'essor des communes environnantes, jusqu'à Garéoult. Aujourd'hui, on constate un retour vers Toulon, par désir et par nécessité, pour réduire les coûts de déplacement.

Que penser de la Frontale ?

La Frontale doit être assumée, la question ne se pose plus. Elle fait partie de l'ADN toulonnais. Les immeubles permettent

d'isoler le port en rendant les quais plus agréables.

Vous relevez « une transformation lente, profonde, pas brutale ». Trouvez-vous des bienfaits à la politique des petits pas ?

Après l'épisode du Front national (1995-2001), on a tous eu envie de retrouver confiance en nous. Il y a une fierté toulonnaise qui renaît, c'est incontestable et le Rugby club toulonnais y est pour beaucoup. L'action municipale aussi a redonné confiance. Petit à petit, à commencer par la rénovation de la place de la Liberté, ces actions font sens. Aujourd'hui, Toulon se sent capable d'affronter le monde. Ici, chacun peut ressentir le bénéfice des investissements. C'est l'inverse de l'effet Bilbao ou Mucem : que restera-t-il de Marseille 2013 dès l'année prochaine ?

RECUEILLI PAR S. MOUHOT
smouhot@varmatin.com

Verbatim

Paroles de Toulonnais durant la « dérive urbaine »

- « Elle est là la ville de mes 20 ans ! Aussi loin que mes 20 ans ! Je me demande si les choses ont autant changé ou si mes souvenirs me trahissent... »
- « Le passage par le centre-ville a entraîné beaucoup d'anecdotes, alors que celui par la dalle Mayol s'est fait en silence. Comme si l'absence d'histoire arrêtaient tout dialogue. »
- « Avenue Roosevelt, la marche s'accélère, l'espace nous rend plus véloces, pour échapper au vacarme. »
- « Je suis Toulonnais, mais je ne connais pas bien le centre. Plus jeune, on me déconseillait d'y aller. »
- « On passe d'un univers à l'autre, sans fracture, la vision juste accrochée par un "truc", une construction hétéroclite. »
- « Toujours cette compulsion de signatures à la bombe. La ville est une installation permanente, temporaire, une œuvre d'art. »
- « Je déplore l'absence de bancs publics. Ce sont des lieux de repos, de contemplation, de discussion qui disparaissent ainsi. »



L'État accélère la vente de ses biens

Vendre ses bijoux de famille, en période de crise, n'est pas le seul fait des particuliers... Pour rééquilibrer ses finances et assurer l'entretien de son patrimoine immobilier, l'État mise sur la vente d'une cinquantaine de biens (logements, bureaux, espaces naturels, etc) dans le Var, d'ici

2016. « Le montant des cessions réalisées a atteint, en 2012, 2,1 millions d'euros », rapporte l'administrateur-adjoint des finances publiques, Nicolas d'Auzac. Le service France Domaine, qu'il pilote, se charge de « trouver les acheteurs », et céder ce parc, au « prix du marché ». « L'État n'a pas vocation à conserver des

biens dont il n'a plus l'utilité », ajoute le chef de la division.

Dans le premier port militaire de France, la vente du fort du Grand Saint-Antoine pourrait dépasser le million d'euros. Une manne bienvenue, en ces temps-ci...

1 - La batterie de Carqueiranne

Six hectares de massif boisé à la Colle Noire. Une batterie datant de 1848 et des hangars en béton, plus récents.

Surplombant la falaise des Oursinières, l'ancien site militaire du Cefca⁽¹⁾, au Pradet, ferait pâlir d'envie plus d'une fortune qatarie. Mais, tout riche qu'il soit, le futur propriétaire de ce bien d'exception verra ses rêves limités par... la loi Littoral. « Les bâtiments existants qui seront démo-

lis devront être reconstruits à l'identique. L'État est sensibilisé, à ce sujet. Nous ne voulons pas d'un projet qui trouble la quiétude de cet espace, que nous souhaitons voir, en partie, rouvert au public », explique le maire, Bernard Pezery. La mise en vente par appel d'offres sera lancée le 6 octobre, et la caution s'élève à 200 000 euros.

1. Centre d'étude et de formation de conduite des armes

2 - Un immeuble aux Lices

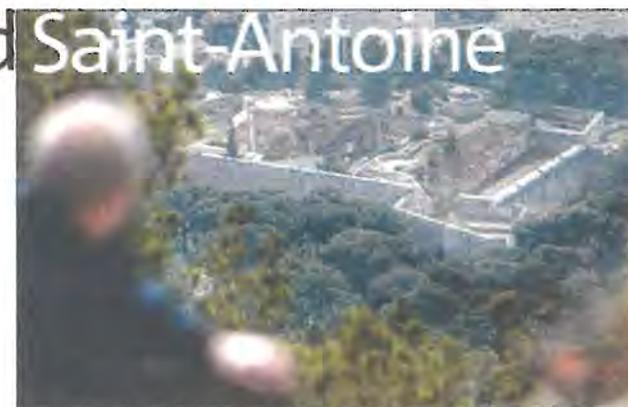
Quarante-cinq roms expulsés, en mars. Des tags dans les couloirs. Un sous-sol utilisé comme W.C de fortune...

En matière de cession, on a vu des immeubles bien plus aléchants que cet ex-bâtiment de la Défense muré et fortement dégradé, proche du Zénith. Pour autant, la valeur de ce bien, sis au 244 boulevard Commandant-Nicolas, n'est pas à sous-estimer. « Ce terrain peut représenter un intérêt majeur pour un investisseur, du fait de sa proximité avec le futur pôle d'échange multimodal », appuie le chef de la division France Domaine, Nicolas d'Auzac. Ces locaux sont destinés à des activités tertiaires, commerciales ou de bureaux.

3 - Le fort du Grand Saint-Antoine

Ce pourrait être la fin d'un long, très long feuilleton... Le 22 septembre, après un mois de (faux) suspense, la ville de Toulon a fait savoir à l'État qu'elle n'était, officiellement, pas intéressée par l'achat du fort du Grand Saint-Antoine. Ce refus, définitif, ouvre ainsi la voie à une vente par appel d'offres. Construit en 1840, sur la pente ouest du

Mont-Faron, ce vestige militaire est équipé d'un pont-levis et de cinq bastions. Le service historique de la Défense y a stocké ses archives jusqu'en 2011, avant que le site ne soit occupé par les « Amis du fort », du diocèse de Fréjus-Toulon. Depuis que l'avenir du site s'inscrit en pointillés, le CIL du Fort-Rouge et l'association de défense et pro-



tection du Faron multiplient les courriers et les appels du pied, auprès des collectivités. Mais la cession paraît, désormais, inévitable...

4 - L'ancien cinéma Raimu

Du cinéma « Le Raimu », il ne subsiste plus grand-chose. Ses murs métalliques sont tombés, après la vente des lieux à l'État, et seul le hall joue encore son rôle... d'accueil. La modeste salle de la rue François-Fabré a fermé ses portes, en 2004. L'objet de la vente confiée à France Domaine et dont le lancement est prévu ce mois-ci, porte sur un local commercial de 63 m² « brut de décoffrage », une cave de 62 m² et un terrain de 736 m².

Côté pratique

■ Qui gère les cessions ?

Le service France Domaine, de la direction générale des finances publiques (DGFP), est chargé d'évaluer le patrimoine de l'État, et s'occupe des cessions.

■ Comment est évalué le bien ?

Très souvent, par comparaison avec d'autres ventes opérées dans le secteur, ou des biens similaires.

■ Quand lance-t-on la vente ?

Les collectivités disposent d'un délai de deux mois, pour exercer leur droit de priorité. Après cela, un cahier des charges est rédigé et l'appel d'offres est lancé et publié sur le site www.economie.gouv.fr/cessions

■ Qui peut participer ?

Tout le monde, à condition de verser, au préalable, une caution représentant 5 à 15 % de la valeur du bien. Dans la plupart des cas, celui-ci est attribué au plus offrant. Mais, selon la nature du projet, la donne peut évoluer...

Un besoin de densification pour l'immobilier

Le baromètre pour le 1^{er} semestre 2013 n'est guère satisfaisant. Aucune tendance de véritable reprise ne se dégage. Aux yeux des professionnels, il faut construire plus pour mieux vendre

L'observatoire immobilier de Provence (OIP) se réunit deux fois par an dans le Var afin de faire le point sur la conjoncture. Pour le 1^{er} semestre 2013 les adhérents, soit l'ensemble des fédérations composant la profession, s'étaient donné rendez-vous au Palais des Congrès de Saint-Raphaël. La tendance n'est guère encourageante.

La séance était ouverte par Gilles Pernot, président de la délégation territoriale varoise de l'OIP, en présence de Laurent Cayrel, préfet du Var, un représentant de l'Etat très attaché à tous les dossiers concernant l'immobilier, venu notamment expliquer à des professionnels généralement sceptiques, les avantages de la loi ALUR, imaginée par Cécile Duflot, ministre du logement et de l'égalité des territoires. A leurs côtés notamment le sous-préfet cazelles et le député-maire de Saint-Raphaël, Georges Ginesta. Il revenait à Julien Savelli, de la FNAIM, de faire un constat de « baisse amorcée mais inégale » dans le secteur des transactions dans l'ancien pour le Var. Il s'avère que la baisse des prix s'est largement amorcée dans le département au premier semestre. La plus forte variation concerne Toulon où le repli des appartements atteint 5,6 % par rapport à la même période en 2012. C'est mieux dans l'ouest Var avec +2,3 % enregistrés à Six-Fours ou encore -3,2 % à Hyères. A l'est,



Les professionnels de l'immobilier réunis à Saint-Raphaël ne sont guère optimistes. (Photos Philippe Arnassan)

les prix stagnent à Saint-Raphaël, -0,7 %, mais chutent à Fréjus, -4,7 %. « Il y a une dégradation économique en général et un message négatif du gouvernement pour ceux qui veulent vendre ou acheter. De plus il y a un flou fiscal et législatif. On constate ainsi une perte de 50 % d'acquéreurs dans les résidences secondaires en un an. On craint aussi une augmentation des droits de mutation en 2014... »

Encore un peu de foncier dans l'est

Pour l'immobilier d'entreprise, Fernando Nuno, en charge de l'immobilier d'entreprise pour l'OIP, évoquait une incertitude économique, politique et fiscale éle-

vée. « La compression des marges des entreprises ainsi que leur taux de production, devraient, comme en 2012, amener à une baisse de la demande des acteurs économiques locaux et nationaux. » Il y a néanmoins dans le Var quelques rares offres de foncier permettant de croire en un rebondissement, surtout à l'est. Et de citer notamment le pôle BTP à Fréjus et dorénavant le pôle production « où de nombreux fonciers permettent la réalisation de bâtiments dédiés. »

Le président Pernot évoquait pour sa part le logement neuf et, semble-t-il, « une amélioration timide et fragile pour le premier semestre en France. Pour le Var

le premier semestre a été douloureux mais le second sera certainement meilleur. » La nette déclaration de l'offre nouvelle au cours du printemps (-41 %) n'a pas permis de reprise des réservations : -2 % par rapport au 2^e trimestre 2012 malgré une conjoncture saisonnière favorable au printemps. Néanmoins une stabilité de l'offre commerciale apparaît depuis septembre... » Construire, densifier, s'avère indispensable pour le secteur de l'immobilier. A signaler que seules deux villes ont produit plus de 100 logements dans le Var au premier semestre, Hyères et Saint-Raphaël.

E. D.

Questions à

Laurent Cayrel, préfet du Var

« La loi Alur va s'assouplir »

Le préfet Laurent Cayrel suit de très près tous les dossiers liés à l'immobilier. Alors que la loi ALUR (Accès au logement et à un urbanisme rénové) se profile, il tenait à venir en expliquer les modalités aux 180 professionnels de l'immobilier présents à Saint-Raphaël.



L'immobilier est important dans le Var ?

Très important, comme le tourisme. Ce sont deux piliers pour le département et il faut tout faire pour les aider et contribuer à leur succès.

Vous êtes venu pour défendre une loi qui semble déplaire aux professionnels...

Je suis là pour engager un dialogue avec les professionnels de l'immobilier et leur expliquer les modalités de son application. Il faut leur expliquer ce qu'il y a de positif dans ce projet de loi. Ce sont des mesures quelquefois très techniques. Avant que la

loi ALUR soit votée, elle vise à lutter contre la fracture résidentielle et le désordre urbanistique, il faut que chacun en comprenne l'importance.

Le dossier peut-il évoluer ?

Il y a déjà des avancées qui devraient satisfaire le plus nombre. Ainsi Cécile Duflot, ministre du logement, a soumis trois ordonnances. Notamment sur la constructibilité sur les terrains et de nouvelles règles sur les places de stationnement qui étaient trop draconiennes. L'assouplissement est à l'ordre du jour.

À Toulon, c'est un quart du contentieux

Oui, « l'urbanisme est plus compliqué dans le Var qu'ailleurs ». Au tribunal administratif (TA) de Toulon, cela représente un quart du contentieux. « C'est énorme, je ne sais pas si d'autres tribunaux administratifs en France en ont autant, » commente le président Dubois-Verdier. Le département est confronté à des enjeux de fond.

« Est-ce qu'on veut le laisser construire, au regard de la pression démographique permanente, sur le modèle

des Alpes-Maritimes ? Ou bien préserver les espaces naturels et agricoles ? »

Le TA de Toulon est « inondé de recours », de « très nombreux dossiers sur lesquels les annulations ne sont pas rares. C'est un contentieux lourd et complexe ».

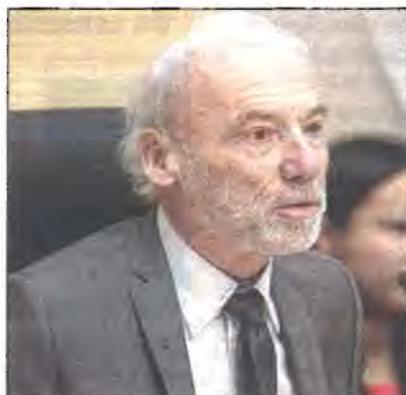
Quand un plan local d'urbanisme (PLU) est annulé, c'est bien souvent une décennie de préparation qui est mise à mal.

Actuellement dans le Var, 36 PLU sont attaqués en justice.

Le Var, terrain d'études idéal en matière d'urbanisme

Des juristes varois, italiens et allemands se sont réunis vendredi en colloque à Toulon, à l'invitation du tribunal administratif (TA), sur le thème de l'urbanisme. Dans le Var, cette matière est un cas d'école, vu « la forte propension des administrés à contester la décision dans le domaine de l'urbanisme », détaille la fiche de présentation.

Le président du TA de Toulon ne cache pas sa volonté de susciter le débat, devant « la complexité grandissante » des plans locaux d'urbanisme. Jean-Michel Dubois-Verdier a déjà pris l'initiative de rassembler élus, professionnels du bâtiment, architectes et juristes pour amener tous les acteurs



Jean-Michel Dubois-Verdier, le président du tribunal administratif de Toulon. (Ph. Patrick Blanchard)

autour d'une table. Cette fois, l'échange s'est fait entre trois pays différents, afin de « confronter les problématiques ». Devant une matière qui tourne au casse-tête, « pourquoi ne pas regarder ce qui se passe ailleurs, chez les pays voisins ». Juges, avocats de la place toulonnaise, élus et enseignants, en tout une centaine de personnes, ont participé à la journée de colloque. La fac de droit les a accueillis, avec le soutien de l'agglomération TPM et du conseil général. Et avec le concours de traducteurs pour que tous se comprennent. Les textes sont déjà si compliqués.

Qui veut de la mystérieuse poudrière des Moulins?

L'État vend aux enchères cet ancien site militaire qui, outre des galeries souterraines, pourrait renfermer une nécropole et des munitions de la Seconde Guerre mondiale



Un véritable décor de cinéma, avec sa face d'ombre : la « P4 ». Un souterrain qui s'est effondré, le 21 août 1944, sur ses occupants allemands et une quantité de munitions inconnue. (Photo Patrick Blanchard)

Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'ils n'en veulent plus. Et qu'ils ne savent pas comment s'en débarrasser. Depuis une trentaine d'années maintenant, les services de l'État cherchent à se séparer du terrain des « Établissements de la colline Saint-Pierre », au 245, avenue des Meuniers. Mais faute d'acquéreurs « naturels », de collectivités intéressées ou de procédures de cession fructueuses, cette friche industrielle et militaire, route du Revest, n'a jamais trouvé preneur. Aujourd'hui, les services des Domaines vont donc jouer leur va-tout avec une vente aux enchères ouverte aux particuliers. Mise à prix du bien : autour de 225 000 euros.

Si alléchante soit l'offre sur le papier – environ 10 % inférieure aux prix du marché –, rien ne permet malgré tout d'affirmer que ces 7 hectares, aussi appelés « poudrière des Moulins », finiront par trouver un nouveau propriétaire. Et cela tient sans doute moins aux contraintes du site

– pentu, avec espace boisé classé et une large partie inconstructible – qu'à son histoire tourmentée. D'après les érudits, cette ancienne réserve de munitions, construite en 1888 et aménagée au fil du temps, serait en effet hantée depuis 70 ans. Oui. Hantée.

Un haut lieu de la Libération

Le terrain ne manque pourtant pas de poésie. À deux pas du Las, au milieu de la végétation envahissante et d'étranges ruines, une villa de 1902 trône, vestige d'un gardiennage depuis longtemps abandonné. Ce fascinant tableau est complété par trois tunnels de béton qui s'enfoncent de 135 mètres sous la colline. Un véritable décor de cinéma, avec sa face d'ombre : la « P4 ». Un quatrième souterrain, impénétrable celui-ci, qui s'est effondré le 21 août 1944.

Ce jour-là, les troupes du colonel de Linarès sont aux portes de Toulon. Mais au lieu-dit Les Mou-

lins, une poche de résistance allemande, forte de plusieurs centaines de soldats, défend avec acharnement l'entrée de la ville... et des pièces d'artillerie lourde nichées dans les terriers de la poudrière. Il faudra 48 heures de terribles combats pour faire taire l'occupant. Et un tir sur la « P4 » qui fera mouche.

« Soudain, une formidable explosion ébranle la partie sud de la poudrière. (...) C'est le wagon de munitions, touché par un obus, qui a fait exploser un dépôt de mines sous-marines entreposées à l'entrée de la galerie. Cette dernière s'effondre, ensevelissant ses occupants à tout jamais », racontera François de Linarès ⁽¹⁾, le fils du colonel. Dans le silence des nuits d'été qui suivront, des riverains assureront avoir entendu des chiens aboyer, puis des coups de feu éclater dans les entrailles de la colline.

Un site jamais dépollué

Les « bruits » ont cessé. Pas le souvenir de ce fait d'armes, re-

laté dans les ouvrages d'histoire et perpétué par quelques passionnés. L'officier de sapeurs-pompiers Albert Meuvret l'a évoqué dans son livre « Explosions à Toulon » ; l'hydrospéléologue Philippe Maurel connaît ces souterrains par cœur. Comme Michel Augier, un passionné de patrimoine local, qui a remué ciel et terre pour faire la lumière sur le passé tourmenté des lieux. « J'ai alerté les associations allemandes d'anciens combattants, les autorités militaires, les pouvoirs publics... jusqu'au nonce apostolique, pour interpeller le Pape ! Je n'ai jamais eu de réponse à mes interrogations. »

Combien de soldats allemands ont-ils été ensevelis ? Et avec eux, quelle quantité de munitions ? Un danger existe-t-il toujours autour de la « P4 », dont la cheminée d'aération (désormais bouchée, mais accessible par sa base) aurait été visitée par d'inconscients « chasseurs de trésor » ? Le seul indice est à trouver dans les archives de la Dé-

fense. C'est un rapport militaire de dépollution du 10 juin 1988. On y apprend que la « poêle à frire » a sondé 50 cm d'épaisseur au-dessus de la fameuse galerie écroulée, avec, pour seules découvertes, des cartouches et de rares grenades. « Il n'y ni munition, ni reste humain apparent » est-il écrit. « S'ils existent, ils sont manifestement enfouis sous plusieurs mètres de blocs rocheux... » Ces tonnes de gravats qui se sont effondrés il y a 70 ans, eux, n'ont jamais été remués. Opération trop délicate. Ou trop chère. Telle une chape, de la terre végétale est, depuis, venue sommairement combler les vides. Le quartier s'est largement peuplé. Sauf sur ce mystérieux terrain.

Ma. D.
mdalaine@varmatin.com

1. François de Linarès, « Par les portes du Nord : la libération de Toulon et de Marseille en 1944 », Nouvelles Éditions Latines, 2005.

Lire aussi Paul Gaujac : « La Bataille et la libération de Toulon : 18 au 24 août 1944 », Nouvelles Éditions Latines, 1994.

Un terrain, trois tunnels, plusieurs possibilités

Cet ensemble de la colline Saint-Pierre abritait jadis l'une des quatre poudrières du Las, construites fin XIX^e. Comme les autres, un chemin de fer la reliait à la pyrotechnie principale. Pendant la Seconde Guerre mondiale, les Allemands l'ont à leur tour utilisée pour entreposer des munitions. Le site a été désaffecté en tant que poudrière dans les années 1960, avant de servir à stocker les archives de la Sécurité sociale militaire.

Classé en grande partie inconstructible par le Plan local d'urbanisme de 2012, le terrain accueille toutefois une maison de 125 m² qu'il serait aujourd'hui possible de réhabiliter. Les tunnels ? « C'est un espace de stockage au très grand potentiel. » assure Nicolas d'Auzac, à la tête du service Domaine de la Direction départementale des finances publiques du Var. Quant à la galerie effondrée, possiblement « polluée », il est évidemment « interdit » d'y mettre son nez ou d'y réaliser des travaux. « Le propriétaire qui le ferait se mettrait dans l'illégalité et ce serait à ses risques et périls. »

Le terrain des « Établissements Saint-Pierre » fera l'objet d'une vente par adjudication notariale, en l'étude de Maître Stéphane Boyer (323, rue Jean Jaurès), aujourd'hui, le 23 décembre, à 14 h 30.

IV. – LE COMMERCE

- **1.** Commerces dans les quartiers : la Ville sort son joker
Var Matin – 16.01.2013
- **2.** La vitrine fantôme du Bottier d'Orsay pourrait disparaître
Var Matin – 22.01.2013
- **3.** Hyères - Un « village commercial » dans la zone du Roubaud ?
Var Matin – 23.02.2013
- **4.** Supermarché des pros : de Metro au resto
Var Matin – 04.03.2013
- **5.** Commerces : toujours plus de grandes surfaces
Var Matin – 24.06.2013
- **6.** « Faubourg Saint-Michel » s'installe à La Garde
Métropole – Janvier 2013
- **7.** Gruarin Sport siffle la fin
Var Matin – 08.08.2013
- **8.** Villages de marques : les petits commerces sont-ils condamnés ?
Métropole – Octobre 2013
- **9.** Les pelleteuses sont entrées en action à Barnéoud
Var Matin – 06.12.2013
- **10.** Barnéoud bientôt démoli et prêt à une nouvelle vie
Var Matin – 03.12.2013

Commerces dans les quartiers : la Ville sort son joker

Trois ans après la mise en place en centre-ville d'un périmètre de sauvegarde du commerce et de l'artisanat, la Ville étend le droit de préemption au Mourillon, Pont-du-Las et St-Jean du Var

Faut-il soutenir l'activité commerciale et artisanale au Mourillon, à Saint-Jean-du-Var et au Pont du Las ? À cette question, la Ville répond « oui ». Le périmètre de sauvegarde de l'activité de proximité concerne désormais, depuis le 7 janvier, les principaux quartiers de la ville.

Trois ans après avoir instauré le dispositif en centre-ville (novembre 2009), la commune a décidé de passer la vitesse supérieure. Elle peut désormais préempter les fonds de commerce, les fonds artisanaux et les baux commerciaux. Les élus ont donné le feu vert le 21 décembre dernier, en séance du conseil municipal.

La raison de ce dispositif élargi aux trois principaux quartiers de la ville et déclenché à l'intérieur d'un périmètre dit « de sauvegarde » ? Elle réside dans un constat : le grignotage, au fil des ans, de l'offre de service (banques, agences immobilières, cabinets d'assurance, mutuelles...) au détriment du commerce traditionnel (*lire par ailleurs*). Si les services ont évidemment leur utilité, cette offre, concentrée notamment en pied d'immeuble, peut avoir pour conséquence « de réduire l'attractivité et l'équilibre commercial », explique Laurent Jérôme, adjoint au commerce et à l'artisanat.

Par ces temps de crise, l'équilibre commercial fragilisé mérite d'autant plus une attention particulière. Résultat : « il faut limiter les installations de services et notamment lorsqu'il y a une activité largement reprise sur un axe. » Dans



La Ville a mis en place un périmètre de sauvegarde sur le centre-ville en novembre 2009. Sur les 351 déclarations d'intention d'aliéner enregistrées entre 2009 et 2011, la Ville a préempté seulement trois fois. (Photo Patrick Blanchard)

le collimateur : la concentration d'activités similaires dans certains quartiers (à l'exemple la restauration rapide, notamment à Saint-Jean du Var, Ndir). On essaie d'intervenir à ce niveau-là », explique l'élu au commerce. Cette intervention vise « à maintenir une certaine diversité du commerce de proximité. »

La collectivité n'intervient pas en terrain inconnu. Elle peut déjà faire

jouer le droit de préemption pour « s'assurer de la maîtrise foncière de biens nécessaires à la politique d'équipement qu'elle poursuit. »

La commune a également déjà l'expérience du centre-ville : entre 2009 et 2011, 351 déclarations d'intention d'aliéner ont été enregistrées. Mais elle n'a fait jouer son droit de préemption que trois fois seulement (1).

« La Ville se substitue à l'acheteur de façon très ponctuelle et le dossier doit être validé par le maire », précise Laurent Jérôme. La collectivité, soucieuse d'assurer la pérennité du commerce, ne peut se substituer que, pour un temps donné, à l'acheteur. Elle peut revendre, selon l'élus, dans les deux

ans. « Notre volonté est d'être présent sur le terrain. Cela nous permet d'avoir une bonne connaissance du terrain, des prix pratiqués et des commerçants qui veulent s'installer. »

La finalité de cet outil n'est pas « nécessairement l'acquisition de biens. » Cela permet aussi d'informer les nouveaux commerçants sur « leurs droits et devoirs ». « Cela peut conduire à une autorégulation du commerce qui fait en sorte que nous n'avons pas à intervenir », conclut Laurent Jérôme.

CATHERINE PONTONE
cpontone@nicematin.fr

1. Le Capitoul, 394 av. de la République ; la papeterie Lafayette, 97 cours Lafayette et Argence musique, rue Anatole-France.

Repères

- **Le Mourillon**
Les activités de service représentent 69 %.
Le taux de vacances est de 9 %, contre 5 % en 2006.
- **Saint-Jean-du-Var**
Les activités de service représentent 31,5 %.
Le taux de vacance est de 20 %, contre 9 % en 2006.
- **Pont du Las**
Les activités de service sont de 28 % sur le Pont du Las.
Le taux de vacance est de 13 %, contre 10 % en 2006.

« Ce dispositif permet d'avoir une bonne connaissance du terrain, des nouveaux commerçants et des prix pratiqués »

Laurent Jérôme, adjoint au maire délégué au commerce et à l'artisanat

Droit de préemption : comment ça marche

Périmètre de sauvegarde

Un particulier qui veut céder son bien doit s'assurer de la présence ou non de la parcelle cadastrale dans un des périmètres de sauvegarde (centre-ville, Pont-du-Las, Saint-Jean-du-Var, Mourillon, Saint-Jean-du-Var) (1)

Purger le droit de préemption

L'avocat ou le notaire en charge de la transaction du bien à l'intérieur de ces périmètres, doit adresser à la collectivité une déclaration d'intention d'aliéner (DIA). Elle sera ins-

truite par le service commerce, en lien avec la direction du foncier, en charge de la procédure juridique. La Ville a deux mois pour donner un avis. Le bien à préempter sera évalué par les Domaines. Si elle ne peut l'acquérir en deçà du prix d'achat initial, elle peut, aussi, saisir un juge si elle est en désaccord sur le montant de la transaction. Une fois propriétaire, la Ville peut lancer un appel à projet. Lequel sera soumis à une commission communale.

1. Renseignements sur www.toulon.com

Un millier de commerces installés dans les trois quartiers

Selon une étude du service développement commercial, un millier de commerces serait implanté dans les trois principaux quartiers de la ville. Coup de projecteur sur les quelques données concernant l'évolution de l'activité commerciale entre 2006 et 2010.

Saint-Jean-du-Var

Le nombre d'établissements commerciaux en pied d'immeuble était de 290, soit une

baisse de 9,7 %.

Le nombre de commerces de détail a connu une baisse sensible, soit moins 27 %. En revanche, les activités de services ont fortement augmenté. Cela représentait, en 2010, 77,24 % des établissements présents.

Le Mourillon

Le nombre d'établissements est stable (353 en 2010). En revanche, le nombre de commer-

ces de détail connaît aussi une baisse, soit moins 15 % en cinq ans.

Pont-du-Las

Il est constaté une baisse du nombre de commerces de détail, soit 18 %, ce qui représente 107 établissements. Les surfaces à usage commercial enregistrent une forte baisse, soit plus de 19 %. Ce qui représente 5 910 m² de surface.

La vitrine fantôme du Bottier d'Orsay pourrait disparaître

TPM veut exproprier le propriétaire d'un magasin de chaussures fermé depuis 18 ans, sur la rue d'Alger. Reportage sur l'enseigne la plus mystérieuse de la ville



La boutique du Bottier d'Orsay, fermée depuis 1995, et ses vieilles chaussures en vitrine sont entretenues régulièrement par le propriétaire du bâtiment, qui ne veut pas vendre.

(Photo Patrick Blanchard)

Monsieur X⁽¹⁾ vient là régulièrement. Le soir en général, une fois par semaine au moins. Il gare alors sa voiture au milieu de la rue piétonne. Souvent il daigne en sortir, pour relever le courrier ou épousseter méticuleusement la vitrine et ses vieilles chaussures, reliques d'un autre temps. Parfois encore, immobile, paire de jumelles autour du cou, il reste la nuit dans son véhicule à l'habicacle rempli d'un immense fatras. Veillant ainsi, dans un rituel aussi énigmatique qu'immuable, à son musée de la godasse. Son mausolée. Depuis dix-huit années.

« Il arrose le mimosa de sa mère »

Monsieur X se moque du qu'en dira-t-on. Il est chez lui. Propriétaire d'un immeuble de cinq étages au 34, rue d'Alger, et de son intrigant magasin au rez-de-chaussée : le Bottier d'Orsay. La boutique aurait fermé en 1995, avec le décès, à 85 ans, de la mère

« Lui vivant, il ne cédera jamais ce qui a appartenu à sa maman. »

de Monsieur X. Lequel ne se serait pas remis d'être passé de fils à héritier.

Depuis, la mairie a beau insister, ne pas le lâcher d'une semelle, il n'a jamais voulu revendre. Et qu'importe si son bâtiment décrépi tranche avec les enseignes alentours : Monsieur X fait le service minimum pour ne pas être embêté. Il protège les dizaines de chaussures encore exposées contre la poussière et les araignées, comme si rien n'avait jamais changé. Et que rien ne changerait jamais. À part peut-être la couleur du cuir, décoloré, et les prix, en francs, qu'il a fini par enlever.

L'histoire, presque poétique, aurait pu en rester là, continuant d'intriguer les passants, d'informer sur la mode du passé et d'alimenter les conversations du quartier. On dit ainsi de Monsieur X qu'il posséderait une villa envahie par les herbes au Cap Brun. Qu'il entretiendrait un mimosa au milieu de la boutique. « Celui de sa mère », croit savoir une commerçante. Bref, qu'il serait un poil à côté de ses pompes.

Une chose est sûre : il ne souhaite parler ni à la presse, ni aux acheteurs qui le tannent avec leurs gros sabots.

Philippe Jonas, propriétaire de la boutique Vinci, en face du Bottier, n'a guère plus de certitudes. « C'est

un homme étrange, discret, nous confie-t-il. Mais d'une grande gentillesse. Il me prévient quand j'oublie de fermer les volets. » D'après lui, Monsieur X aurait jadis travaillé pour un groupement d'achat de chaussures. En retraite, il aurait toujours la savate chevillée au corps. Et aurait conclu avec lui-même une sorte de pacte, sa botte secrète : « Lui vivant, il ne cédera jamais ce qui a appartenu à sa maman. »

Pour la municipalité et TPM, pour les commerçants qui râlent, c'est pourtant le détenteur d'un bail abandonné sur une rue animée du centre ancien. Et le propriétaire d'un bâtiment tristounet aux appartements inoccupés. « À Paris, les collectifs du droit au logement auraient depuis longtemps investi les murs », soupire un élu. Les négociations ayant échoué, la collectivité a donc finalement entrepris d'exproprier Monsieur X. Désormais, le bruit de bottes se fait insistant. « Avec le produit de la vente, qui devrait lui rapporter plus d'un million d'euros, il pourra se consoler », croit savoir un voisin. Ce serait oublier que Monsieur X semble justement inconsolable.

MA. D.

mdalaine@varmatin.com

1. Nous avons choisi de ne pas divulguer son nom.

Une agence du Réseau Mistral à la place ?

« Le maire, ça le rend fou de voir ce magasin à l'abandon au milieu d'un axe commerçant. Mais qu'est-ce qu'on peut faire ? C'est une propriété privée... » Il y a deux ans, Laurent Jérôme, adjoint délégué au commerce, nous avait confié « avoir rendu les armes » face à la volonté du propriétaire du Bottier d'Orsay de ne pas vendre.

Depuis, Hubert Falco a changé son fusil d'épaule. Et peut-être trouvé la parade juridique. Il a lancé une enquête publique, à l'automne dernier, en vue d'acquiescer, sans l'accord de son propriétaire, « cette verrue en pleine rue d'Alger ».

Avis défavorable du commissaire enquêteur

Mais dans le cadre de cette procédure, TPM n'a pas la toute latitude sur la nature du projet, puisque celui-ci doit alors être déclaré d'utilité publique. En l'occurrence, l'objectif affiché est de réaliser quinze logements sociaux et, en lieu et

place de la vitrine, une boutique du Réseau Mistral, à deux pas de l'embarcadère des navires de la RMTT. Problème : le commissaire enquêteur a rendu un avis défavorable, bloquant ainsi l'expropriation, laquelle ne peut intervenir qu'après une déclaration d'utilité publique (Dup) validé *in fine* par le préfet.

Vendredi dernier, en conseil communautaire, le maire de Toulon et président de l'agglomération TPM a donc fait voter une délibération rappelant au représentant de l'État « l'intérêt général » de ce programme, basé sur le souhait de « favoriser l'accès au transport urbain » et de « construire du logement social ». L'objectif de ce texte est bien de convaincre le préfet de « poursuivre la procédure engagée », malgré les conclusions de l'enquête et de « déclarer l'utilité publique du projet et la cessibilité de l'immeuble concerné. » D'après Hubert Falco, ce serait en bonne voie.

Un « village commercial » dans la zone du Roubaud ?

L'installation d'un *retail park* est en projet sur ce secteur, à l'entrée de la ville. Explications...

Voilà qui devrait mettre l'eau à la bouche des amateurs de lèche-vitrines, même si l'on ne connaît pas encore précisément les enseignes qu'englobera... le *retail park* d'Hyères. Un projet piloté par TPM qui pourrait se concrétiser du côté de la zone d'activité économique du Roubaud.

Un *retail park*, c'est en fait un centre commercial à ciel ouvert, une sorte de « village de boutiques » (qui exclut l'alimentaire) organisé en cercle autour d'un immense parking. Selon les documents disponibles sur Internet, ce projet comporte environ dix-huit moyennes surfaces commerciales, cinq cellules de restauration et 640 places de stationnement, soit une surface de construction de 17000 m² sur un terrain d'assiette de 6,7 hectares. Le projet a d'ores et déjà fait l'objet

d'une demande d'étude au cas par cas préalable à une étude d'impact, déposée le 14 novembre dernier par la SCI de la ZAC du Roubaud Saint-Jean, représentée par Lionel Goiffon, directeur des études du groupe Casino.

Jean-Pierre Giran « scandalisé »

Suite à cette demande, la préfecture de région PACA a publié le 2 janvier dernier un arrêté prescrivant la réalisation d'une étude d'impact. La décision prend en compte, notamment, la localisation du projet sur une ancienne friche agricole, à proximité d'une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (la ZNIEFF du Mont des Oiseaux, collines de Costebelle et de Coupiagne) et le classement d'une partie du site en zone rouge non constructible à préserver dans le plan de



Le *retail park* devrait s'installer entre Centr'Azur et Leclerc, le long de l'autoroute.

(Photo Laurent Martinat)

prévention du risque inondation de la commune.

Si ce *retail park* devrait ainsi mettre en joie les *fashionistas*, c'est loin, mais alors très loin d'être le cas pour le con-

seiller municipal d'opposition, Jean-Pierre Giran, qui a découvert ce projet... sur Internet : « C'est scandaleux ! Les membres du conseil municipal n'ont pas été informés.

Le maire a fait voter une modification du PLU sur cette zone le 15 novembre, sans dire un mot de ce projet, alors que je découvre que la demande de dossier d'étude

d'impact date du 14 novembre. Dans les débats, il indiquait "TPM m'a demandé de lui proposer un projet d'aménagement de la zone (...) Bien que ne connaissant pas le futur projet, on manque cruellement de services à la personne et de commerces dans le domaine du sport". Sur un projet aussi important, aucune information n'a été diffusée auprès des élus et de la population. C'est invraisemblable de ne pas parler d'une telle initiative. D'ailleurs, est-ce que M. Dalmas, adjoint en charge de l'économie et de l'intercommunalité, est au courant et avalise ce projet ? Je pose publiquement la question. »

Un courrier envoyé à Hubert Falco

De plus, pour lui, le danger est également économique : « On prend le risque de déstabiliser l'activité commerciale en centre-ville et dans le quartier de la gare au moment où tout doit être fait pour revitaliser l'économie dans la ville. La zone du Roubaud mériterait d'accueillir des entreprises high-tech, par exemple, non concurrentielles du centre-ville, à l'inverse de ce *retail park*. Au-delà de l'opacité entourant le projet, quelle est sa philosophie ? Celui-ci créera peut-être des emplois, mais combien seront détruits en centre-ville et dans le quartier de la gare ? »

Des inquiétudes dont il s'est ouvert dans une lettre envoyée à Hubert Falco, président de TPM.

Jacques Politi : « Créer des activités génératrices de plus-value »

Sollicité par notre rédaction, le maire, Jacques Politi, explique dans un communiqué : « Après plus de 20 ans de tractations et malgré le contexte économique de crise, la ville et la communauté d'agglomération travaillent sur une nouvelle organisation de l'espace économique de la ZAE du Roubaud, pour créer des activités commerciales génératrices de plus-value économique maîtrisée et non concurrentielle avec les commerces de proximité. Notre stratégie de développement se dessine autour d'un projet structurant, qui consiste à intégrer des entités com-

merciales de moyennes et grandes tailles, comprises entre 300 et 3000 m², à l'image par exemple de grandes enseignes sportives et vestimentaires qui n'existent pas sur notre territoire.

Il est bien évident que ce développement doit être parfaitement coordonné avec notre projet de revitalisation du centre-ville et ne doit en aucun cas impacter notre commerce local, notamment au quartier de la gare, tout proche. Au contraire il permettra de fixer une clientèle qui aujourd'hui s'échappe en nombre

ailleurs. Nous travaillons également en étroite collaboration avec les services de TPM sur les programmes d'aménagement de voirie qui vont permettre de désenclaver cette zone d'activité, tout en améliorant considérablement les conditions de circulation. Ainsi, l'accroissement de l'attractivité économique de notre ville permettra non seulement aux Hyérois de satisfaire une grande partie de leur besoin de consommation, mais attirera aussi une nouvelle clientèle en provenance des communes voisines. J'ai, en tant que maire, deux missions impérati-

ves : générer des emplois et créer des logements pour mes administrés. C'est pourquoi la réalisation de cette nouvelle ZAE répondra à ces deux objectifs en créant au minimum 200 emplois et 250 logements. Mais l'urgence qui s'attache à favoriser le développement économique ne doit pas s'effectuer sans une information et une concertation préalable de tous les acteurs. C'est la raison pour laquelle dans les semaines à venir, je concerterai les associations de commerçants et de consommateurs préalablement à toutes décisions. »

Supermarché des pros :

Immersion L'entrepôt Metro de Six-Fours-les-Plages fournit, dès 5 h 30 six jours sur sept, quelque 3 600 professionnels de la restauration et de l'alimentation de l'ouest-Var



Le rayon marée, un des points forts du grossiste, peut compter jusqu'à 130 références selon les arrivages.

(Photos Dominique Leriche)

L'imposante enseigne jaune et bleu trône au cœur de la zone des Playes, à Six-Fours-les-Plages, depuis vingt-deux ans. Sur 1 500 mètres carrés de surface de vente, on y trouve pas moins de 12 000 références de produits alimentaires et 20 000 non alimentaires. Pourtant, l'immense majorité d'entre nous n'a jamais franchi les portes de ce magasin pas comme les autres, qui ouvre dès 5 h 30 et où l'on ne rencontre pas de familles venues remplir le chariot de la semaine.

L'accès à Metro est en effet exclusivement réservé aux professionnels inscrits au registre du commerce. À l'occasion du réaménagement de l'entrepôt ouest-varois, Philippe Ernoul, directeur général Paca, nous en a exceptionnellement ouvert les portes.

À l'issue de huit mois de travaux, c'est dans un espace totalement repensé, lumineux et accueillant que pénètrent les quelque 3 600 clients alimentaires venus de tout l'ouest-Var, de l'aire tou-

lonnaise à Saint-Cyr⁽¹⁾ : métiers de bouche essentiellement, mais aussi revendeurs, tels que bouchers, boulangers, poissonniers, traiteurs, épiciers... « Environ 65 % de notre activité repose sur la restauration traditionnelle, c'est le cœur de notre métier », précise le directeur.

À l'entrée, c'est d'ailleurs un cuisinier qui propose à chacun de découvrir de nouveaux produits ou recettes. Ce matin-là, il insiste pour faire déguster des noix de saint-jacques au jus. Au comptoir, les discussions s'engagent autour d'un café ou d'un jus d'orange. On est entre « pros ».

Qualité et traçabilité

C'est pourquoi, au-delà du service, « qualité et traçabilité sont primordiales », insiste Philippe Ernoul. Nous sommes capables de suivre un produit de sa production jusqu'à l'assiette. Et s'il y avait le moindre souci, nous pourrions appeler directement le client, car nous savons précisément qui a acheté quoi. »

Pour les fruits et légumes, Metro dispose de sa propre plate-forme, à Sorgues (Vaucluse). Les autres produits frais arrivent de Rungis, « chaque matin, dès 4 heures ». L'étiquetage, « primordial » aussi, se révèle ensuite très précis.

« Nous sommes très pointilleux à ce sujet », assure le directeur régional. Ce matin-là, les premières fraises de la saison proviennent de Carpentras, les premières asperges de Pertuis. « Nous privilégions toujours les produits français, régionaux et locaux quand c'est possible. » Au rayon boucherie, on trouve ainsi de l'agneau de Sisteron ou du porc fermier du Ventoux.

Du snack au restaurant gastronomique

Après les fruits et légumes, le rayon marée, « deuxième point fort » de l'enseigne, a de quoi faire

pâler plus d'un poissonnier. « Selon les arrivages, on peut proposer jusqu'à 130 références », précise Philippe Ernoul. Un illustre restaurateur étoilé y a d'ailleurs ses habitudes. Au côté des viviers où évoluent de splendides homards de Bretagne, des impressionnants bancs de poissons frais, des produits surgelés aussi, bien sûr. « Il faut satisfaire toutes les clientèles, du snack au restaurant gastronomique. » La même diversité se retrouve au rayon cave,

totalement rénové, qui accueille désormais une multitude de spiritueux. « Notre objectif est de proposer, dans chaque catégorie de produits, un maximum de références », explique Philippe Ernoul. La preuve par l'exemple? « Plus de 120 rhums! » Qui dit mieux?

ANNE FUERXER-TEZIER

afuerxer-tezier@varmatin.com

1. Dans le département, un deuxième entrepôt situé à Fréjus fournit les professionnels de l'est-Var.

65%

de l'activité de l'entrepôt repose sur la restauration traditionnelle

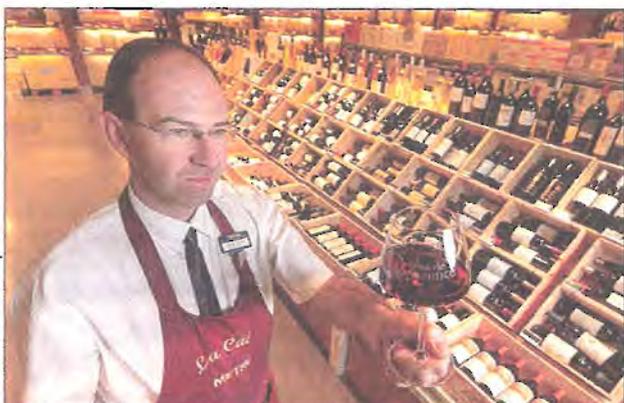
Repères

110 salariés dont 3 commerciaux sur la route en permanence. Metro est le premier employeur privé de Six-Fours-les-Plages.

1 500 mètres carrés de surface de vente au cœur de la zone d'entreprises des Playes, ouverts du lundi au samedi de 5 h 30 à 19 h.

12 000 références alimentaires et 20 000 références non-alimentaires.

3 600 clients alimentaires dont 65 % de métiers de bouche et 35 % de revendeurs (bouchers, boulangers, poissonniers, traiteurs, épiciers...).



La cave a été totalement rénovée et un espace dédié aux spiritueux a été aménagé.



Comme les conditionnements, les charriots sont adaptés aux besoins des professionnels.



À l'entrée de l'entrepôt, la cuisine offre un espace de dégustation et de convivialité.

de Metro au resto



Mareyeurs, bouchers, cavistes : chez Metro, les chefs de rayon, comme les clients, sont tous des professionnels, qui font déguster leurs produits sur place.

Daniel Renou, un directeur à l'écoute

Chez Metro, on revendique un management de proximité, et on l'applique. À Six-Fours, le bureau du directeur est au cœur de l'entrepôt, à proximité des caisses, et totalement vitré. « *Ma porte est toujours ouverte, assure Daniel Renou. Les clients n'hésitent pas à la pousser, même quand je suis en réunion ! Je suis toujours disponible et à leur écoute. Ici, les clients ne sont pas des numéros.* » C'est d'ailleurs pour répondre à leurs attentes que d'importants travaux ont été engagés l'an passé. Explications.

Quelle a été la nature des travaux entrepris ?

Auparavant, les produits non-alimentaires se trouvaient dans un bâtiment distinct. Cela contraignait les clients alimentaires à traverser le parking pour

poursuivre leurs achats dans le bâtiment non-alimentaire, dont les horaires d'ouverture différaient.

Quel est le résultat ?

Aujourd'hui, tout a été regroupé dans le même bâtiment pour faciliter le quotidien des clients

alimentaires, qui ont désormais accès à l'ensemble des produits dès 5h30. Ils sont réellement satisfaits.

Ce regroupement n'a-t-il pas entraîné une baisse du nombre de références ?

Non, nous n'avons perdu aucun

assortiment. Nous avons juste retravaillé l'agencement et le merchandising, et même aménagé une nouvelle cave spiritueux. C'est une première chez Metro, d'intégrer un site dans un autre. Cela aura valeur de test pour les autres entrepôts.

Vous arrive-t-il de déjeuner chez vos clients ?

Bien sûr, régulièrement ! C'est une marque de reconnaissance, et cela nous permet d'échanger dans un autre environnement. Nous dialoguons entre professionnels, nous sommes des partenaires. Metro peut les aider gratuitement à réorganiser leur boutique, par exemple. En février, nous avons mené quatre projets de réimplantation d'alimentation générale.



Les clients n'hésitent pas à franchir la porte du directeur (à droite), toujours disponible.

Des produits locaux

Metro Cash & Carry France s'engage à distribuer des produits frais et de saison. En avril 2010, le grossiste a signé la « Charte 100 % local » avec Légumes de France, sous le parrainage du ministre de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Pêche, Bruno Le Maire. Première charte signée entre une enseigne de distribution et une fédération, elle valorise la production de légumes au niveau local et garantit l'approvisionnement des entrepôts Metro en légumes cueillis le matin même ou la veille au soir dans des exploitations situées à moins de 50 km.

Commerces : toujours

Malgré la crise et au risque de bouleverser de fragiles équilibres, des projets d'envergure à vocation commerciale vont encore sortir de terre dans le département

Tout le monde est à peu près d'accord sur le principe : l'importance du commerce pour l'animation et la qualité de vie des territoires est incontestable. Mais la multiplication des programmes et des projets, surtout en extérieur des villes, ne risque-t-elle pas dans un proche avenir de nuire à l'équilibre commercial, qui plus est, en pleine crise économique ? Cette question que l'on s'est posée depuis longtemps à la C.C.I. du Var est brusquement revenue sur le devant de la scène avec l'autorisation de création d'un pôle touristique de la mode de 20 000 m² qui vient d'être accordée sur la commune du Muy.

Redynamiser le cœur des cités

Rejeté à deux reprises par la commission départementale des aménagements commerciaux présidée par le préfet du Var (voir encadré), cet ambitieux projet vient de recevoir le feu vert de la commission nationale vers laquelle s'était retourné le promoteur, Maxime Rinaldi. Selon lui, on évoque là, la création de 2 000 emplois directs et indi-



Le groupe Altarea-Cogedim, maître d'ouvrage du programme commercial baptisé « Famille passion » va proposer 29 990 m² de surface de vente sur et autour du site de Barnéoud. (Photo Frank Muller)

rects. Mais combien seront détruits par ailleurs, notamment dans les villes et villages environnants ? C'est tout le débat qui agite les « pro et les anti pôle touristique ». Et cela a aussi valeur d'exemple pour bien d'autres cas. Certes, la courbe démographique du Var autorise l'installation de nouvelles enseignes, même si en pleine crise le pouvoir d'achat des ménages a tendance à se réduire.

Mais après trente ans d'expansion à l'écart des centres-villes, il est peut-être temps de rééquilibrer la donne pour réduire la menace de friches commerciales et redynamiser le cœur des cités. Voilà aussi un enjeu majeur pour l'avenir du Var et la vie de ses territoires. A ce jour, on s'appuie encore dans le Var sur un schéma départemental de développement commercial approuvé le 16 octobre 2006 pour la

période 2006-2011. Mais l'heure semble venue, maintenant que les intercommunalités sont stabilisées, de revoir cette copie et d'envisager une nouvelle phase de développement économique et d'aménagement du territoire. Plus respectueuse des équilibres...

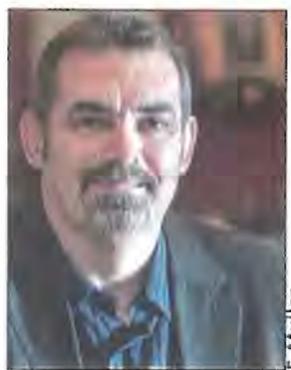
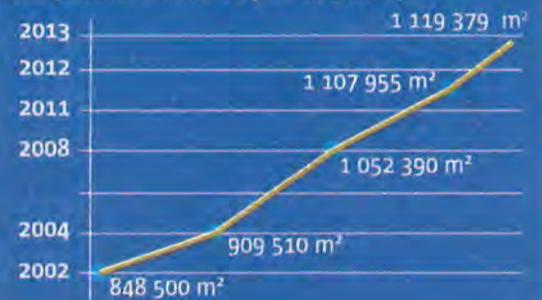
Enquête :
Philippe BERSIA
pbersia@nicematin.fr

Repères

- 1 119 379 m² de surface commerciale de plus de 300 m² fin 2012 contre 848 500 m² en 2002 dans le Var.
- 38 % des salariés varois travaillent dans le commerce.
- 27 % d'enseignes locales fin 2012 pour 72,76 % d'enseignes nationales.
- 3,94 % de locaux vacants fin 2012 soit 36 grandes surfaces contre 3,91 en 2011.

Panorama du commerce varois

Stock des mètres carrés existants dans le Var toutes activités commerciales confondues entre 2002 et fin 2012 (Etablissements de plus de 300m²).



Questions à Michel Gilly, président de la commission commerce à la CCI

« Urgent de donner un coup de pouce aux centres-ville »

Pourquoi la CCI a-t-elle été écartée des commissions d'urbanisme commercial ?

Depuis trois ans, on n'a plus le droit de se prononcer officiellement. Une des raisons qu'a

donnée l'Europe pour nous écarter des CDEC était de dire que la CCI était juge et partie puisqu'on était dans l'activité et qu'on décidait du sort d'autres professionnels. A titre personnel je l'ai très mal pris parce que ça mettait en doute notre probité. Quand je mets ma casquette CCI, je n'ai pas ma casquette de patron. J'arrive très bien à faire la différence. Je pense que

nous avons, au contraire toute légitimité à nous impliquer dans les processus décisionnels en concertation avec les collectivités locales et les pouvoirs publics.

Que savez-vous des projets d'implantations actuels dans le Var ?

Pas grand-chose. On apprend les choses par la bande. Je sais qu'il y a de nombreux projets dont certains, par exemple, sur Brignoles vont finir par sortir. Actuellement, les deux projets d'envergure connus sont celui de la Valette sur le site de Barnéoud et le pôle touristique de la mode au

Muy.

Que pensez-vous de ce dernier projet qui a suscité une levée de boucliers ?

Je sais que la CAD⁽¹⁾ est contre, que la ville du Muy est pour, que les commerçants du Muy sont pour, que la « DCA Paca », association de commerçants qui réunit notamment les commerçants de Fréjus et Saint-Raphaël est contre. La CCI ne s'est pas prononcée officiellement sur le sujet parce qu'elle n'a pas été consultée. Mais j'en ai parlé avec le président. Notre politique est de s'aligner sur ce que

voudrait faire la CAD donc, a priori nous étions contre. Plutôt que de jouer le petit niveau local, on a choisi de jouer un peu plus large. Officieusement nous sommes contre et à titre personnel, je suis contre. Vu l'état actuel des commerces de centre-ville, il faut à mon avis faire un moratoire pour redynamiser les centres-ville ou village. C'est très important.

Vous pensez qu'on est saturé sur les extérieurs ?

Non, la demande existe. On est dans une zone touristique au solde migratoire largement positif. Il y a donc encore

de la place. Mais il est urgent de donner un coup de pouce aux centres-ville et villages parce qu'actuellement, ils se délabrent et le lien social se dilue. Sans parler des problèmes d'emplois pour de nombreux commerçants... On pourra revenir ensuite sur les extérieurs, mais là, il faudrait faire marche arrière. Cela passe par une volonté politique pour regrouper des baux commerciaux de manière à faire des commerces un peu plus grands afin que les gens aient du choix et suffisamment d'air...

1. Communauté d'Agglomérations de Draguignan.

plus de grandes surfaces

Les six principaux projets dans le Var

1. « Famille Passion » à La Valette

La page Barnéoud va enfin être tournée à La Valette. À partir de 2014, le groupe Altarea-Cogedim, maître d'ouvrage du programme commercial baptisé « Famille passion » va proposer 29 990 m² de surface de vente sur et autour du site de Barnéoud. Ce sera l'une des plus grosses offres commerciales du Sud de la France. Aujourd'hui limitée à 7 316 m² à Barnéoud (pour 21 000 m² de surface existante), 5 054 m² pour l'ancien CBC et 420 m² pour Promo cuisine, la surface commerciale future sera découpée en douze moyennes surfaces supérieures à 300 m², quatre moyennes surfaces de 5 500, 4 500, 3 300 et 2 300 m², 50 boutiques et restaurants...

Les noms d'Apple store, ou encore Cultura, ont circulé pour s'y implanter, mais n'ont pu être confirmés à ce jour... En revanche, Pathé Grand Ciel a vu là une belle opportunité de s'agrandir encore et a obtenu l'accord de la CDAC pour ériger 16 salles (contre 12 à La Garde actuellement). Il y proposera 3 250 fauteuils contre 2 634 aujourd'hui.

2. Le pôle touristique de la mode au Muy

Soutenu par le maire du

Muy, et récemment autorisé par la commission nationale après avoir essuyé deux refus au niveau départemental, cet ambitieux projet situé à la sortie de l'autoroute du Muy, vise à créer un nouveau pôle de complémentarité pour valoriser le savoir-faire d'excellence et le « Made in France », en rupture avec les villages de marques. Commerces, centre de formation aux métiers de la mode, palais de la découverte de la mode, pépinière de jeunes créateurs seront regroupés sur 21 700 m². À moins que le collectif DCA Paca qui rassemble de nombreux commerçants des villes alentours et qui s'oppose farouchement à ce projet, ne saisisse le conseil d'État comme il l'avait envisagé récemment et obtienne finalement gain de cause.

3. Printemps voit plus grand

Installé à Grand Var depuis juillet 1996, Printemps qui occupe actuellement une surface de 8 347 m² va s'agrandir de 1 500 m² supplémentaires. Printemps Citadium a en effet obtenu l'an dernier une autorisation d'extension de la CDAC pour porter sa surface commerciale à 9 847 m².

4. Un cinéma Mega CGR à Draguignan

Un nouveau complexe ci-

nématographique est en train de sortir de terre à Draguignan, Zac Chabran, tout à côté d'une médiathèque et de nouveaux logements. 7 nouvelles salles pour un total de 1 304 fauteuils, seront ouvertes au printemps prochain par le groupe indépendant Mega CGR.

5. Un complexe cinéma à la Seyne

Marc Vuillemot, le maire de la ville a annoncé récemment que les quatre candidats qui ont répondu à l'appel à projet pour l'aménagement des ateliers mécaniques sur le port de la Seyne ont tous proposé d'y implanter un cinéma. La municipalité étudie actuellement les offres et devrait retenir un opérateur cet été.

6. Un projet de « Retail park » à Hyères.

Ce projet de centre commercial à ciel ouvert, sorte de « village de boutiques » (qui exclut l'alimentaire) organisé en cercle autour d'un immense parking pourrait se concrétiser à Hyères, du côté de la zone d'activité économique du Roubaud. Le conditionnel est toutefois de mise car ses opposants ont déjà élevé la voix et il a été enlevé de l'ordre du jour de la CDAC. Est-il abandonné pour autant ?

Les principaux projets commerciaux dans le Var



CDAC mode d'emploi

Les Commissions Départementales d'Aménagement Commercial ont été créées par la loi de Modernisation de l'Économie en 2008, modifiant les anciennes CD d'équipement commercial. La modification du sigle illustre la décision du législateur de mettre au centre de ces commissions non plus l'enjeu de répartition des enseignes, comme auparavant, ce qui était contraire au principe communautaire de « concurrence libre et non faussée », mais l'appréciation de l'équipement commercial projeté au regard de l'aménagement du territoire. Dans ce nouveau contexte, l'instruction de la demande (Uniquement pour les

surfaces supérieures à 1 000 m²), est faite par le service de l'État en charge de l'urbanisme et de l'environnement (DDTM). La CDAC est composée de 8 membres, dont 5 élus, parmi lesquels, obligatoirement, les représentants du SCoT et de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'aménagement, le président du conseil général, le maire de la commune la plus peuplée autre que la commune d'implantation, et bien entendu de la commune d'implantation. Les trois autres membres de la CDAC représentent des personnalités qualifiées au titre des consommateurs, du développement durable,

et de l'aménagement du territoire. Les CDAC sont présidées par le Préfet ou son représentant (M. le secrétaire général de la Préfecture) qui à ce titre signe toutes les décisions de la CDAC. Mais le représentant de l'État ne vote pas. Il garantit seulement le bon déroulement des débats. Tous ces documents sont ensuite rendus publics. Toute personne ayant un intérêt à agir peut exercer un recours devant la Commission nationale de l'aménagement commercial (CNAC) contre la décision de la CDAC dans un délai dont le point de départ varie en fonction de sa situation (cf. article R. 752-48 du code de commerce).



Boutiques à forte notoriété autour de l'équipement de la personne et de la maison, Faubourg Saint-Michel ouvrira ses portes avant l'été 2014. Début des travaux dès les premières semaines de l'année.

COMMERCES "FAUBOURG SAINT-MICHEL" S'INSTALLE À LA GARDE

Porté par une équipe de promoteurs varois, le centre commercial "Faubourg Saint-Michel" va connaître début 2013 ses premiers coups de pioche. Sur un terrain situé à proximité immédiate de Grand Var Est, au dessus du magasin Décathlon, le futur complexe sera dédié à l'équipement de la personne et de la maison, aux loisirs et au bien-être. Il s'étendra sur 6 300 m² de SHON (surface hors œuvre nette) et offrira 4 500 m² d'espaces de vente, répartis sur

deux niveaux. Des espaces de vente répartis en une trentaine de boutiques, d'une superficie de 28 à 300 m². Par ailleurs, environ 500 places de stationnement sont également prévues, en surface et en sous-sol, dont plus de 80 seront réservées aux commerçants et au personnel des boutiques.

Du côté des promoteurs, on affirme sans donner de nom que "de nombreuses enseignes locales et nationales ont déjà finalisé leur installation". On attend en tout cas des boutiques de vêtements, une parfumerie, une bijouterie,

des magasins d'équipement de la maison, un salon de coiffure. Ainsi qu'un restaurant et un espace de restauration rapide, le tout sur un positionnement moyen-haut de gamme. Sans oublier un "pop up store", magasin éphémère qui jouera un rôle de dynamiseur de l'offre et de la fréquentation de l'ensemble.

Afin de développer une continuité avec Grand Var, le chemin des Plantades va faire l'objet d'une rénovation avec une meilleure intégration des modes de déplacement doux et des cheminements

piétonniers.

Dans ce "triangle d'or" commercial - la plus grande zone commerciale du Var et l'une des plus importantes de France avec 15 millions de visiteurs annuels - l'arrivée de ce nouvel équipement et de ses boutiques à forte notoriété est attendue comme un accélérateur de dynamisme commercial. L'ouverture au public est attendue pour le premier semestre 2014. ■

Des espaces commerciaux sont encore disponibles. Contact mail : ivan.debionne@faubourg-saintmichel.fr

Gruarin Sport siffle la fin

Le magasin de l'ex-joueur du RCT Aldo Gruarin baissera définitivement son rideau le 31 août

Le 31 août, les portes de Gruarin Sport se fermeront. Définitivement. Et une page de l'histoire toulonnaise sera tournée. L'histoire d'un magasin, mais aussi d'un homme... et d'un ancien joueur du RCT, Arnaldo Gruarin.

Né à Bagnara, près de Venise, le 5 février 1938, « Aldo » a débuté sa carrière de rugbyman à Toulouse avant de découvrir Toulon... en vacances d'abord : « C'est à cette occasion que j'ai rencontré Gabelotto, un autre ex-Toulousain recruté par le RCT, et il m'a présenté au club. » En 1961, Arnaldo Gruarin est ainsi devenu toulonnais... et pilier droit (après également avoir joué arrière, mais aussi 3^e ligne et 2^e ligne) pour le rester jusqu'en 1974. Soit treize ans de bonheur. Avec le RCT (challenge Yves du Manoir en 1970) et, après avoir été naturalisé en 1962, l'équipe de France (deux Tournois des Cinq Nations, dont le premier grand chelem tricolore, en 1968).

Une affaire de famille

Aldo n'avait cependant pas attendu sa retraite sportive pour penser à sa reconversion. Ce tourneur-ajusteur de formation, qui voulait travailler dans le pétrole, ne manquait d'ailleurs pas d'idées : « Je suis issu d'une famille de paysans, mais aussi de



La boucle est bouclée pour Aldo Gruarin et son magasin de sport, qui aura également été sponsor, comme pour ces cyclistes sur cette photo d'archive. (Photo Luc Boutria)

commerçants et j'avais également pensé à ouvrir une quincaillerie. » Cela a finalement été... un solarium, « Aldo Beach », au Mourillon, en 1962. « Je me suis associé, cela n'a pas été une réussite... » Mais le joueur avait compris l'importance du rugby à Toulon et a décidé, en 1964, d'ouvrir un magasin de

sport en association cette fois avec... son épouse, Jeanne-Marie Castagnini de son nom de jeune fille, ancienne internationale de handball, également douée pour le basket-ball et l'athlétisme : « Nous avons ouvert place Puget... et le magasin est très vite devenu trop petit. Nous avons alors choisi de déménager

place Louis-Blanc parce que c'était en bas du cours Lafayette, bien fréquenté ». Gruarin Sport a « très bien marché, jusqu'à l'arrivée des grandes surfaces dans les années 1980. Nous avons souffert une dizaine d'années, mais je savais qu'il y aurait un retour vers les commerces spécialisés et de proximité. »

Et Arnaldo pensait que l'affaire resterait en famille. Mais si son fils Jean-Louis a suivi ses traces au RCT, avec lequel il a été champion de France en 1992, il n'a finalement pas pris sa succession au magasin : « Il est parti au Canada il y a six ans », où il est actuellement entraîneur des trois-quarts pour le Club

du parc olympique, à Montréal. « Je me suis alors préparé à vendre et j'ai signé, en janvier dernier avec La Poste. Je ne remettraï les clefs que le 2 septembre ». L'« histoire » Gruarin Sport se terminera ainsi « en douceur ».

« J'ai toujours eu le souci de l'après »

Pour l'ex-rugbyman comme pour ses employés, jusqu'à treize et plus que quatre maintenant : « Je n'ai jamais licencié quelqu'un en près de 50 ans. J'ai toujours eu le souci de l'après et, en perspective de la fermeture, je n'ai plus remplacé le personnel qui partait en retraite. Il reste ma belle-fille, que je vais aider pour lancer son affaire, deux jeunes, que je vais aider à retrouver quelque chose, et une salariée à un an de la retraite. »

« J'en ai gros sur la patate et ça me bouge d'autant plus les tripes que les gens viennent me voir et me dire qu'ils sont tristes que je ferme... Ça m'a fait mal aussi quand j'ai quitté l'équipe de France, mais il faut s'y faire. Tout a une fin, alors il vaut mieux s'y préparer. »

Et Aldo sait déjà ce qu'il va faire de sa retraite : « Je suis né au milieu des champs, alors j'ai envie de travailler la terre. Ce sera un retour aux sources. » Et au début de son histoire.

SÉBASTIEN HÉNOT
shenot@varmatin.com

VILLAGES DE MARQUES : LES PETITS COMMERCES SONT-ILS CONDAMNÉS ?

Le pharaonique projet de Pôle de la Mode, qui doit accoucher à terme de près de 22 000 m² de surfaces de vente au Muy, ou celui d'un "retail park" à Hyères, pointent le risque que représentent ces géants pour l'avenir des petits commerces des centres-villes. Sont-ils condamnés à baisser inexorablement leur rideau ? Ou ont-ils les moyens de lutter ?

C'est un véritable serpent de mer dans le paysage économique varois : l'implantation d'un village des marques dans l'est du département. Un complexe commercial de grande envergure, qui regrouperait plusieurs dizaines de boutiques du secteur de la mode et de l'habillement, proposant des déstockages de grandes griffes à prix cassés. Depuis plus d'une dizaine d'années, le sujet revient régulièrement sous les feux de l'actualité, remis au goût du jour, avec un changement de nom ou d'emplacement. Il en a été question au Cannel-des-Maures, à Roquebrune-sur-Argens...

Sauf que cette fois, les détails du projet semblent se dessiner de manière beaucoup plus claire. Depuis, plus précisément, la décision prise par la Commission nationale d'aménagement

commercial (CNAC) en date du 6 juin dernier. C'est par cette décision que la Commission autorisait en effet la société "Le Muy Development SARL" (à capitaux principalement italiens) à se lancer dans la création d'un "ensemble commercial dénommé Pôle de la Mode de 21 690 m² de surface totale de vente, composé d'environ 100 à 150 boutiques de moins de 300 m² spécialisées dans l'équipement de la personne, au Muy (Var)".

UNE DÉCISION EN CATIMINI

C'est cette dernière décision qui a déclenché une levée de boucliers des autorités locales et des associations de commerçants. Car elle intervient après un long processus qui ne brille pas par sa transparence. "En février 2012, un premier dossier porté par les mêmes investisseurs italiens avait été rejeté

par la Commission départementale d'aménagement commercial (CDAC), à l'unanimité sauf la maire du Muy, favorable au projet, se rappelle Olivier Audibert-Troin, président de la Communauté d'agglomération dracénoise. Le rejet de ce dossier avait été argumenté en fonction de critères environnementaux et de circulation, considérant que la sortie d'autoroute du Muy était déjà saturée". Les investisseurs avaient alors présenté un nouveau dossier devant cette même CDAC, laquelle avait une nouvelle fois rendu un avis négatif. "C'était le 11 janvier 2013, et la Commission avait rajouté en plus des précédents arguments de refus le fait qu'une éventuelle augmentation de la pollution n'avait pas été pris en compte, et que le terrain concerné se trouvait sur le tracé potentiel de la ligne à grande vitesse".



Vue d'architecte du futur Pôle de la Mode du MUY (SARL L'Archi-Tecte / Studio Spadollini)

Pas démotivé pour autant, le groupe italien a alors déposé un recours devant la Commission nationale d'aménagement commercial (CNAC). Un recours étudié dans l'opacité la plus totale : "J'ai reçu un coup de téléphone à 19 h la veille de la session, s'élève Olivier Audibert-Troin. Personne n'avait été prévenu que la CNAC se réunissait le lendemain. Et malgré deux avis négatifs de la Commission départementale, la Commission nationale a décidé de passer outre et de donner le feu vert au projet". Une décision d'autant plus surprenante pour les élus locaux quand on sait que la Commission départementale est ancrée localement, car composée de fonctionnaires de la Préfecture, d'élus du territoire visé, de représentants des associations de consommateurs, etc. A l'inverse de la Commission nationale, qui compte quant à elle huit personnes, a priori toutes étrangères aux territoires concernés par leurs débats. L'instance nationale comprend en effet un membre du Conseil d'Etat, un membre de la Cour des comptes, un membre de l'Inspection générale des finances, un membre du

Le projet de Pôle de la Mode au MUY devrait proposer 100 à 150 boutiques, pour près de 22 000 m² de surfaces de vente

corps des inspecteurs généraux de l'équipement, et quatre personnalités compétentes en matière de distribution, de consommation, d'urbanisme, de développement durable, d'aménagement du territoire ou d'emploi.

VERS UN AFFLUX DE "TOURISME COMMERCIAL"?

Et que la Commission nationale vienne s'inscrire à l'encontre de deux décisions de la Commission départementale n'est pas sans soulever quelques malaises, si ce n'est plus : "Il se passe des choses totalement surprenantes, s'étonne ainsi Olivier Audibert-Troin. D'autant que le ministère de l'Environnement avait émis un avis négatif, de même que celui du Commerce ! Deux ministères opposés au projet, deux votes négatifs de la CDAC, et le dossier est quand même validé : c'est

à la fois surprenant et inacceptable !".

Du côté du promoteur du projet, on s'agace devant ces réactions négatives. "Le projet de Pôle de la Mode va être un complexe unique dans toute la région, se défend Maxime Rinaldi, dirigeant d'Essor Promotion, la société qui pilote les études. 150 boutiques de luxe et de haut de gamme, avec des marques qui de toutes façons ne feront pas doublon avec les commerces déjà installés dans les alentours". Et d'insister sur le côté éco-responsable du complexe : "Les bâtiments seront tous équipés de toitures végétalisées, les parkings seront en sous-sol, tout a été réfléchi pour que le projet s'intègre au mieux dans son environnement, le long de l'autoroute. Sur les 10 hectares de terrain consommés, seuls 3 seront bâtis". Le promoteur insiste également sur

"LE PETIT COMMERCE DOIT SE TROUVER UNE VALEUR AJOUTÉE"

Michel Amossé est le fondateur de l'entreprise dracénoise Zenway Conseils. Sa spécialité : le consulting en développement des réseaux commerciaux. Il offre quelques pistes aux commerces indépendants pour lutter contre les grandes enseignes.



"Il ne faut pas négliger l'innovation et toutes les solutions que peuvent offrir les smartphones"

Comment définissez-vous le paysage concurrentiel des "petits" commerces ?

Statistiquement, ils sont de moins en moins nombreux. Depuis 15 ans, on assiste au développement des réseaux de succursales ou de franchises. Le commerce indépendant est face à deux problématiques : d'abord comment faire face aux gens qui vendent des produits comparables aux miens, mais avec tous les outils spécifiques aux enseignes des réseaux ? Et ensuite, comment résister à la concurrence d'Internet ?

En plus d'Internet et des grandes enseignes, les villages de marque rajoutent encore une difficulté ?

Ces villages peuvent être positifs, s'ils amènent le chaland. Mais la

plupart du temps, ils sont situés loin du centre-ville. D'où la nécessité pour le commerçant "classique" de s'adapter. Plusieurs solutions existent. D'abord ce qui apparaît comme basique et évident, mais qui pourtant n'est pas toujours appliqué : pour attirer le client, il faut une vitrine bien éclairée, et que cette vitrine soit changée régulièrement. On soulignera aussi l'importance du merchandising, de l'agencement et de la présentation. Il faut aussi faire régulièrement du benchmarking, c'est-à-dire analyser l'offre de la concurrence et l'adapter à soi.

Quelles pourraient être les autres méthodes pour lutter contre ces villages de marques ?

Ce qui est primordial, c'est de se différencier. D'abord, on va essayer de vendre d'autres marques que celles présentes dans le "village". Il faut aussi apporter des services en plus (retouches, conseils sur mesure...). Les programmes de fidélisation sont également nécessaires. Comme le dit le proverbe : loin des yeux, loin du cœur. Avec les clients, c'est pareil. La fidélité, ce n'est pas uniquement une carte, mais c'est aussi se tenir informé du profil de la personne que l'on a en face de soi afin de lui proposer, par exemple, des promotions et/ou des offres commerciales adaptées.

La proximité semble être la clé...

Exactement. C'est la réelle valeur ajoutée que doit mettre en place le "petit" commerce. Il ne peut de toutes façons pas lutter sur les prix, notamment face aux villages de marque à prix d'usine. Donc il lui faut créer un lien. Cela peut se faire par Internet, via des newsletters régulières par exemple, mais aussi par des opérations commerciales. Le consommateur est à la recherche du meilleur rapport entre la qualité, le prix et le service. Le commerçant indépendant a donc clairement sa carte à jouer dans le domaine. Surtout s'il ne cherche pas à vendre seulement un produit, mais aussi tout un univers, toute une passion autour de ce produit. Un coiffeur pourrait tout à fait envisager de proposer un atelier relooking par exemple. Enfin, l'autre moteur de développement à ne pas négliger, c'est l'innovation. Je pense entre autres à la géolocalisation par smartphone, qui permet d'envoyer des messages commerciaux aux chalands qui se situent à proximité de votre point de vente. ■

Propos recueillis par
AMANDINE ROUSSEL



Espaces verts et toitures végétalisées, sur 10 hectares au bord de l'autoroute (SARL L'Archi-Tecte / Studio Spadollini)

le volet "tourisme commercial" que pourrait apporter ce futur centre : "Le Pôle de la Mode est amené à devenir une destination touristique comme une autre, une excursion que l'on pourrait proposer aux millions de croisiéristes qui débarquent chaque année sur les côtes méditerranéennes. Les Chinois, sont friands de marques de luxe, et ils sont de plus en plus nombreux à venir en Europe : imaginez un peu les retombées que cela pourrait représenter quand les règles d'obtention de visas se

seront assouplies. Cela sera positif pour le Pôle de la Mode, mais également pour toutes les filières du territoire : je pense à l'oenotourisme, au patrimoine, etc". Il n'empêche, la décision de la CNAC a sonné le départ d'une mobilisation à l'échelle du territoire, pour défendre à la fois les acteurs locaux du commerce, mais aussi une certaine forme de souveraineté : "Depuis plusieurs années nous menons des études en ce qui concerne l'aménagement commercial de la Dracénie, explique Olivier Audibert-

Troin. Ces études ont fait apparaître nos besoins : il manque sur notre territoire des surfaces de vente de 300 m² environ ce qui nous permettrait de faire venir de enseignes comme H&M, Zara, Cyrillus etc. Et voilà que l'on veut nous imposer 21 690 m², découpés en petites boutiques de moins de 300 m² ! Pour avoir un ordre d'idées, cela représente environ 5 fois la superficie de Carrefour Grand Var et de sa galerie marchande...".

RECOURS DÉPOSÉS DEVANT LE CONSEIL D'ÉTAT

Dans la foulée, plusieurs recours ont été déposés devant le Conseil d'Etat contre cette décision de la CNAC. Mais en attendant le retour de la haute juridiction (pas avant un an au minimum), la mobilisation s'organise : réunions publiques d'information, lancement d'un site Internet (nonaupoledelamode.com), etc.

Car dans la foulée de l'arrivée de ce géant commercial, se profile pour les locaux la crainte de la mort du petit commerce. "On va déstabiliser le commerce local, s'alarme Olivier Audibert-Troin. On nous parle de

"RETAIL PARK" À HYÈRES, FANTASME OU RÉALITÉ ?

Un projet porté par le groupe Casino voulait créer un centre commercial d'une vingtaine de boutiques sur la zone du Roubaud. Il est aujourd'hui au point mort, mais les commerçants du centre-ville restent vigilants.

Dans l'agglomération toulonnaise, un autre dossier a récemment fait parler de lui. Moins gigantesque, mais tout aussi inquiétant pour les commerçants locaux. A Hyères, c'est ainsi un projet dénommé "retail park" qui a provoqué une levée de boucliers en centre-ville.

Les grandes lignes du dossier sont connues : un nouveau centre commercial d'environ 14 000 m² en périphérie du centre, avec pour ambition de concurrencer à terme le géant Grand Var, et d'attirer sur le territoire de Hyères une clientèle qui ne faisait qu'y passer. Le terrain situé sur la zone du Roubaud est une ancienne friche agricole. Et le projet, piloté par le groupe Casino, comprend 18 surfaces commerciales et 5 points de restauration qui

auraient été disposés en fer de cheval autour d'une zone de stationnement de 640 places. Un véritable centre-ville bis, avec des boutiques de marques. "Je pense que la mairie s'est laissée déborder, analyse Gilles Marcaillou, président de l'association de commerçants Vitaines de Hyères. Ils voulaient de grandes surfaces, pour faire venir une très grande enseigne type Décathlon qui en aurait attiré d'autres autour d'elle. En imposant des limites au morcellement des surfaces : mais juridiquement, c'est quasiment impossible à faire".

PROJET AU POINT MORT

Rejeté par les services de la préfecture de région qui souhaite des études complémentaires sur le plan de l'impact écologique, le projet est actuellement au point mort. Mais Gilles Marcaillou reste vigilant : "Nous combattons tout

projet qui viendrait concurrencer des commerces déjà existants en centre-ville, prévient-il. Mais au-delà de ce projet, c'est l'avenir commercial du centre-ville Hyères qui est en question : car le risque, c'est que ces 14 000 m² deviennent en fait 45 000 m², ce qui sera le cas si on réunit toutes les surfaces commerciales de la zone, entre Centr'Azur et Leclerc". Le centre névralgique du commerce hyérois se déplacerait alors de l'autre côté de l'autoroute, vidant le centre historique d'une partie de sa vie et de son dynamisme.

Sollicité sur ce dossier sensible à l'approche des élections municipales, le maire de Hyères Jacques Politi a balayé nos questions d'un simple revers de main : "Ce projet de retail park, c'est un fantasme. Il n'existe pas". ■



A Troyes, les différents villages de marques attirent plus de 4 millions de visiteurs chaque année

création d'emplois, d'installation d'un musée et d'une université de la mode, mais c'est l'enfumage le plus complet ! Regardez ce qui est arrivé à Troyes. J'y suis allé, pour me rendre compte : les centres urbains des alentours ont tous périclité".

"À TROYES, TOUT SE PASSE EN DEHORS DU CENTRE-VILLE"

Une analyse partagée par Jean-Pierre Boissonnet, bijoutier en centre-ville de Troyes et ancien responsable de l'association des commerçants de la ville. "Aujourd'hui à Troyes, tout se passe en dehors de la ville : il y a trois villages de marques : Marques Avenue, Marques City, MacArthur Glen. Sans compter toutes les grandes surfaces traditionnelles, de Leclerc à Casino en passant par Aldi...". Et ce déplacement vers l'extérieur du centre de gravité commercial n'a pas été sans conséquences sur la vie du centre-ville troyen : "Le centre-ville a été entièrement refait, plus de 15 ans de travaux, poursuit Jean-Pierre Boissonnet. Aujourd'hui, il faut être honnête, c'est magnifique : les bâtiments anciens sont mis en valeur, les rues sont propres. Mais il n'y a plus personne, ou presque. Juste quelques artères dites commerçantes, la rue Emile Zola, la rue de la République jusqu'aux Halles, qui sont en fait une succession de magasins franchisés".

Franchises et magasins de marques, le commerçant troyen pointe une tendance lourde portée par le commerce actuel : "On est entrés dans une ère de marques. Dans l'alimentaire, dans l'ameublement, et surtout dans l'habillement, le client veut acheter une marque. Alors, le petit indépendant qui fait ses propres créations, il ne peut pas résister, il est mort".

Et de revenir sur une anecdote étonnante : "A l'origine du projet, le premier village des marques devait s'installer en plein centre de Troyes ! Mais les commerçants ont refusé". Aujourd'hui, les différents complexes attirent plus de 4,5 millions de visiteurs chaque année, mais l'immense majorité d'entre eux ne voient de Troyes qu'une indication sur un panneau de sortie d'autoroute.

LE JACKPOT POUR LES PROMOTEURS IMMOBILIERS ?

Au-delà de cette situation, et des nuages qu'elle fait peser sur les petits commerçants, Jean-Pierre Boissonnet déplace son propos sur les formidables machines à liquidités que représentent ces projets de gigantesques centres commerciaux : "De toutes façons, il ne fait pas se leurrer, lance-t-il en conclusion : on nous parle d'emplois, de développement commercial, de grandes marques qui accentuent l'attractivité

d'une ville ou d'un territoire. Mais ceux qui vont vraiment tirer leur épingle du jeu, ce sont les promoteurs immobiliers qui vont louer les magasins au prix fort. Les villages de marques, ce sont surtout de très belles affaires pour les professionnels du business immobilier..." Faut-il alors s'inquiéter devant cet avenir annoncé ? Des centres-villes comme mi-sous cloches, agréables mais déserts. Et une vie commerciale repoussée à la périphérie des zones urbaines, dans de lieux de consommation "voiturisés" et standardisés à l'extrême ? Pourtant cette tendance n'est pas une fatalité, loin de là, et les petits commerçants ont entre les mains quelques-unes des solutions qui peuvent les aider à résister, et à se différencier des grands ensembles (voir notre interview page 22).

La question n'est bien sûr pas d'opposer les uns aux autres, de verser dans le manichéisme le plus basique en jouant la confrontation du David indépendant face au Goliath multinational. Mais il s'agit plutôt d'un enjeu de qualité de vie, d'équilibre. Et de prise en compte d'un besoin de proximité, de relationnel et de convivialité revendiqué par le consommateur, un besoin qui se manifeste de manière d'autant plus marquée dans cette période d'instabilité économique. ■

OLIVIER STEPHAN

FISAC, UNE ARME POUR LE MAINTIEN DE LA PROXIMITÉ

Le Fonds d'intervention pour la sauvegarde de l'artisanat et du commerce (FISAC) a été créé par l'Etat en 1989. Son objectif : revitaliser le commerce de proximité et les centres-villes. Ce sont les municipalités ou les communautés de communes qui reçoivent les subventions dès les dossiers de projets acceptés. Ces sommes peuvent servir à financer un programme d'animations commerciales des travaux de modernisation... A titre d'exemple, la ville de Brignoles recevra 450 000 euros sur les 3 prochaines années.

Les pelleteuses sont entrées en action à Barnéoud

Depuis 48 heures, la démolition du bâtiment implanté sur la zone depuis 1970, a débuté. Les 21 000 tonnes de béton qui le composent seront recyclées pour réaliser de la voirie

Il a ouvert ses portes le 29 octobre 1970, non sans fierté d'être le premier centre à s'implanter dans ce qui deviendra la zone de Grand Var. Barnéoud, avenue de l'Université, à La Valette, pionnier des centres commerciaux, aura vécu quarante-trois ans. Ces derniers mois, il s'était lentement endormi, avant de fermer définitivement avec le départ de deux dernières enseignes : « Babou » et « Chaussures Besson ».

Tel un signe du destin, à quelques heures de l'entrée en scène des pelleteuses, le fondateur, Émile Barneoud recevait, mardi soir, la médaille de la ville valettoise (lire ci-dessous).

La cité a annoncé son projet pour les lieux : 51 000 m² de commerces et de loisirs, au cœur d'un nouveau quartier urbain, avec ses logements, ses bureaux et ses commerces en pied d'immeuble (notre édition de mardi).

Les matériaux recyclés

Depuis mercredi, le bâtiment, désormais désamianté, et sa toiture de tôles en fibrociment enlevée, est démolie, pièce par pièce. Les six pelleteuses de la société Genier-Deforge, du groupe Colas-Déconstruction, basé à Vitrolles, sont entrées en scène. Elles ont d'abord rasé « Promo Cuisines », puis l'ex-site de l'entreprise CBC. Dans deux semaines, il ne restera rien debout. Mais l'empreinte de



Six engins de chantier sont à l'œuvre depuis mercredi pour démolir le bâtiment. Il devrait avoir été réduit en gravas d'ici une quinzaine de jours. (Photo Patrick Blanchard)

Barnéoud ne sera pas totalement effacée. Les matériaux vont connaître une seconde vie. La structure métallique de couleur bleu qui soutenait les enseignes Babou et Besson, visible à des kilomètres à la ronde, a été enlevée. Refondu, elle sera réemployée. Le béton, quant à lui ne quittera pas totalement le site.

« 21 000 tonnes de béton "propre", entièrement dépollué, vont être concassées, jusqu'à début janvier, et réemployées pour réaliser des sous-couches avant l'enrobée de la voirie. Elles seront utilisées dans le cadre du chantier, dans le périmètre privatif propre au mail du centre commercial (l'avenue de l'université, voie publique

n'est pas concernée, Ndlr) », explique Nicolas Bouchenoire, directeur d'opérations et du projet chez Altarea-Cogedim. Cette démarche environnementale permet notamment de réaliser des économies : « cela évite des transports de matériaux, des trajets, et réduit les nuisances auprès des riverains et automobi-

listes », assure M. Bouchenoire. Étape suivante : le lancement des terrassements, sur les secteurs nord et sud du chantier, dans le courant du premier trimestre 2014. Place ensuite à la construction du futur centre commercial et de loisirs à ciel ouvert.

CATHERINE PONTONE
cpontone@nicematin.fr

Pour Robert Alfonsi, le futur Barnéoud met en danger le centre-ville toulonnais

L'ouverture du futur centre commercial et de loisirs, au cœur d'un nouveau quartier valettois, sur l'ex-zone de Barnéoud à La Valette (notre édition de mardi), est « une bombe atomique qui va tomber sur le centre-ville toulonnais », a réagi, Robert Alfonsi.

Le conseiller régional, et conseiller municipal d'opposition n'a de cesse « depuis trois ans d'alerter le maire de Toulon et l'assemblée communale sur les graves conséquences économiques qui vont en découler pour le centre-ville ».

Le calendrier ne joue pas en faveur du centre-ville toulonnais, selon l'élu. L'émergence « de ce nouveau quartier commercial très attractif va naître à la fin 2015, soit dans à peine 18 mois, alors que la rénovation urbaine de Toulon s'étale sur dix ans de travaux et s'achèvera en 2022. »

L'élu toulonnais pointe « le déséquilibre flagrant entre un centre-ville toulonnais dans un état de difficulté très important, et un développement à l'est considérable qui n'est pas cohérent avec l'aménagement harmonieux d'un territoire qu'il soit dans le



Robert Alfonsi. (Photo doc P. Blanchard)

domaine économique, culturel et de transport ». Pour l'élu toulonnais, « la force d'un centre-ville est d'avoir une originalité en se battant avec d'autres armes. Cela passe d'abord par développer le mode de transports, des équipements culturels de qualité autres que l'on ne trouve pas dans les zones commerciales de périphérie. »

C. P

La médaille de la Ville remise à Émile Barnéoud

« Ma chance, raconte Émile Barnéoud, ça été la guerre. Elle m'a permis, en combattant, de côtoyer des Américains qui m'ont fait rêver de machines à laver, de réfrigérateurs et de grandes surfaces... Jusqu'au moment où, contre l'avis des banquiers, qui disaient que j'avais vingt ans d'avance, j'ai décidé de me lancer. »

À Plan de Campagne pour commencer, où, dès 1965, Émile Barnéoud fonde le premier discount électroménager de France, qui propose des rabais de plus 20 %. Puis, en 1970, assisté de René Parronchi et avec André Criado comme architecte, c'est l'aventure du premier centre commercial du département, naturellement baptisé du



Amis et élus s'étaient rassemblés autour du maire pour la remise de la médaille. (Photo M. J.)

patronyme de son créateur. C'est ce visionnaire, aujourd'hui nonagénaire, qu'a voulu honorer Christiane Hummel, mardi 3 décembre, en lui remettant la médaille de la Ville dans les salons d'un restaurant valettois : « Vous avez permis à mon prédécesseur

d'afficher ce slogan mérité, "La Valette, une ville d'avance", et vous avez attiré de très belles enseignes », a assuré le maire, avant d'enchaîner : « Vous pourrez être fier du quartier qui s'élèvera bientôt sur cet emplacement. »

M. J.

Barnéoud bientôt démoli

Clôturé et sécurisé, le chantier de démolition des surfaces commerciales valettoises a débuté. Après CBC et Promo Cuisines, Barnéoud sera le dernier à être rasé avant la mi décembre

Les salariés de l'enseigne « Babou » ont été les derniers à quitter, dans la douleur, le navire amiral Barnéoud, avenue de l'Université, dans le quartier valettois des Espaluns. Celui qui fut le premier des centres commerciaux à s'installer, dans les années 1970, dans la zone commerciale sera, aussi, le dernier à tomber, au début de ce mois de décembre, sous les coups des pelleuses. Séquence émotion assurée pour son fondateur, Émile Barneoud qui, recevra, aujourd'hui, la médaille de la Ville des mains du sénateur-maire de La Valette, Christiane Hummel.

Un an et demi de préparation

Le chantier phare, préparé en amont depuis près d'un an et demi, par le groupe Altarea-Cogedim, a pris ses marques depuis la mi-octobre. Il a été clôturé et sécurisé, notamment la nuit, pour éviter toute intrusion et traversées piétonnes dangereuses. Il entre dans sa première phase de déconstruction, précédée de celle du désamiantage.

D'ici à la fin 2015, l'endroit devrait voir apparaître « près de 51 000 m² de commerces et d'équipements de loisirs, avec l'arrivée d'un complexe cinéma Pathé » (lire par ailleurs). Le groupe Altarea Cogedim, en charge de la partie commerciale, avait besoin de marquer son emprise au nord et au sud de l'avenue de l'Université, une future zone piétonne entre les enseignes Lou Pantaï et McDonald's. Outre les 21 000 m² de bâti de Barnéoud, les sites de CBC et Promo Cuisines vont, ainsi, disparaître du paysage urbain. Attendues depuis un an, les pelleuses ont rasé le bâtiment de CBC, enseigne aujourd'hui transférée à Solliès-Pont. La façade du bâtiment, donnant sur l'avenue de l'Université, a été la dernière à tomber.

Désamiantage et déconstruction

Les travaux de désamiantage et de déconstruction ont été confiés à la société Genier-Deforge, du groupe Colas-Déconstruction, basé à Vitrolles. Préparée en amont depuis un an et



Le chantier de déconstruction a été lancé depuis la mi-octobre. L'ancienneté du bâti sous-entend la présence d'amiante, notamment à Barnéoud, qui sera le dernier bâtiment démoli. (Photos Luc Boutria)

demi, « cette phase se déroule dans le respect des règles d'usage et des personnes qui travaillent ensemble à l'intérieur du site », explique Nicolas Bouchenoire, directeur d'opérations et du projet chez Altarea Cogedim. Les travaux répondent à une méthodologie articulée

en trois phases : le curage qui « permet d'enlever tous les matériaux qui nous permettent d'accéder aux espaces amiantés », le désamiantage avec prélèvement, confinement et mesures, puis la déconstruction par le grignotage du bâti. L'ancienneté du bâti sous-entend une présence plus

ou moins importante d'amiante, notamment à Barnéoud, où « la toiture est composée de fibrociment ». « On effectue des mesures avant, pendant, et après les travaux. Sans ces visas de garantie, après vérification de spécialistes, nous ne pourrions engager une pre-

mière démolition », explique le responsable du projet. À la mi-décembre, le site devrait être vierge de toute construction pour laisser la place aux premiers terrassements précédant la construction. CATHERINE PONTONE cpontone@nicematin.fr



Les travaux de démolition de l'ex site de l'entreprise CBC sont aujourd'hui terminés. Une partie de l'habitat sera édifée sur ce site.

Pathé quittera en 2015 La Garde pour La Valette

Vingt-deux ans après avoir été le premier multiplexe à s'ouvrir en France à La Garde, le cinéma Gaumont-Pathé se transférera en 2015 dans le nouveau centre commercial à ciel ouvert de La Valette. Les cinéphiles ne s'en plaindront pas : en bénéficiant d'une offre diversifiée, ils auront accès à 16 salles contre 12 actuellement, toutes accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Le nouveau complexe, d'une surface de 12 000 m², sera équipé de quatre salles supplémentaires, dont « une grande salle à la pointe de la technologie », explique Alain Poujol, directeur d'agglomération des cinémas Gaumont-Pathé. **3250 fauteuils** Au final, le nouveau complexe aura une capacité de 3 250 fauteuils. La présence du cinéma implanté

dans le prolongement de l'enseigne actuelle « Mobilier de France » devrait motiver l'arrivée de diverses enseignes commerciales, notamment une vingtaine de restaurateurs dont les quatre établissements sont prévus en pied des immeubles. À l'origine, le projet, porté par Altarea-Cogedim et la SPLM, prévoyait sur le futur du site du cinéma un lot de logements (lire par ailleurs).

Calendrier

■ Mi-décembre 2013

Les trois bâtiments des surfaces commerciales existantes – Promo Cuisines, CBC et Barneoud – auront disparu. La surface à démolir s'étend sur 27 696 m², dont 21 000 m² pour Barnéoud, 5 055 m² pour CBC et 420 m² pour Promo Cuisines.

■ 1^{er} trimestre 2014

Après la démolition, la seconde étape portera sur les terrassements du site, suivis du début de la construction.

■ Fin 2015

Fin 2015, le centre commercial et de loisirs – 51 000 m² de commerces avec le complexe cinéma – verront le jour.

Un fort impact sur l'emploi

400 millions d'euros : c'est ce que pèseraient, à leur naissance, le projet commercial, et le pôle cinématographique avec la partie bureaux, logement et hôtel. Altarea-Cogedim, qui réalise le projet commercial, chiffre l'investissement « à environ 140 millions d'euros », contre 120 en 2011. La Société publique locale Méditerranée (SPLM) valettoise estimait, en mars 2011, le coût de la construction d'environ 35 000 m² (logements, bureaux et hôtel) entre 110 et

130 millions d'euros. Un chiffre qui, selon José Rossi, directeur général de la SPLM, n'aurait pas évolué. Ce projet a eu et aura un impact sur l'emploi.

19 postes détruits, 600 emplois sur le futur site

Le lancement des travaux aura malheureusement conduit au licenciement collectif des employés des enseignes Babou et Besson Chaussures. Au total, ce sont 19 postes qui ont disparu – 14 chez Babou

et 5 chez Besson Chaussures – à l'arrêt de l'activité des gérants mandataires, sur l'ancien site de Barnéoud. Mais l'ouverture du centre commercial sera aussi génératrice d'emplois. Altarea-Cogedim estime à 600 le nombre de personnes employées sur le site du centre commercial en phase d'exploitation. Il y aurait ainsi « huit emplois préservés ou créés par million d'euros d'investissement », assure le sénateur-maire, Christiane Hummel.

Et aussi

■ Bureaux

La SPLM prévoit de réaliser environ 7 000 m² de bureaux. Ils seront livrés en même temps que les logements, fin 2015. Le dépôt du permis de construire devrait avoir lieu avant la fin de l'année.

■ Hôtel

Un pôle hôtelier d'environ 5 000 m² est prévu sur le site. Il pourrait compter 80 chambres. Rien ne filtre sur le calendrier – il ne sera pas livré en même temps que les bureaux et les logements – ni sur le nom de l'investisseur.

et prêt à une nouvelle vie

Un centre commercial et de loisirs à ciel ouvert

Un centre commercial à ciel ouvert qui prendra vie dans un nouveau quartier urbain, avec du logement et une activité tertiaire : à la fin 2015, le quartier des Espaluns, au sud de La Valette, va s'enrichir d'un nouvel aménagement mixte, urbain et social. Cela coupera net avec le no man's land actuel de la zone de Barnéoud, marquée par la fermeture de trois centres (Barnéoud, Promo Cuisines et CBC).

700 000 clients potentiels

Le projet commercial, porté par le groupe Altarea Cogedim, signé de la main architecturale de Jean-Michel Wilmotte (1), est ambitieux.

Au moment de son lancement, il y a trois ans, le groupe le classait comme « l'une des plus grosses opérations du Sud de la France ». « Ce centre étant au cœur de l'une des zones commerciales les plus puissantes du Sud de la France, il s'adresse à une zone de chalandise d'environ 700 000 habitants dont 600 000 résidents et 100 000 estivants », explique-t-il aujourd'hui. Son chiffre d'affaires pèserait la bagatelle de 800 millions. De quoi attirer les investisseurs, et inquiéter légitimement les professionnels des centres-villes, notamment celui de Toulon.

Car le visage commercial proposé par Altarea-Cogedim, l'un des poids lourds

en France et en Italie de la gestion patrimoniale des centres commerciaux – 4 milliards d'euros au 31 décembre 2012 – est bien joufflu.

La preuve en est donnée en chiffres : « ce nouvel espace de shopping, positionné sous l'angle du commerce et des loisirs, comprendra 12 moyennes surfaces, 50 boutiques et kiosques, 20 restaurants thématiques avec terrasses extérieures. »

La question qui brûle les lèvres : quelles sont les enseignes qui vont postuler ? Se retranchant derrière les clauses de confidentialité, rien ne filtre chez Altarea-Cogedim. Seule certitude aujourd'hui : l'ouverture d'une enseigne du Rugby club toulonnais et l'implantation du cinéma Pathé.

Le profil du secteur d'activité ? Il tourne autour de la maison, de l'équipement de la personne (beauté, mode, sports et jouets), culture et loisirs.

Pour faciliter l'accès à la clientèle, ce sont 1 500 places de parking en aérien qui seront aménagées. Le site, aménagé en rue commerçante à ciel ouvert, sera traversé par l'avenue de l'Université, devenue piétonne entre « Lou Pantaï » et « McDonald's ».

1. Le projet est réalisé par le cabinet Wilmotte et associés en collaboration avec Arcadis, Artelia, Serted, A75, Franck Franjou Éclairagiste, BLD WaterDesign Fontainier.+



Le nouvel espace commercial et de loisirs comprendra 12 moyennes surfaces, 50 boutiques et kiosques, ainsi que 20 restaurants thématiques avec terrasses extérieures. (Illustrations DR)



L'avenue ouverte pendant les travaux

Pendant les travaux de démolition, l'avenue de l'Université restera ouverte à la circulation. Voie d'intérêt communautaire, elle sera ensuite convertie, pour partie, en zone piétonne et sera accessible par le transport en commun en site propre. Le mail commercial traversera cette artère élargie à 33 mètres, l'équivalent du boulevard de Strasbourg. La Ville projette de créer une voie supplémentaire afin d'accéder au site.

225 logements au cœur d'un nouveau quartier : début des travaux à l'été 2014

Le centre commercial et de loisirs à ciel ouvert va s'implanter, à la fin 2015, dans un nouveau quartier. Le sénateur-maire a d'ores et déjà baptisé ce dernier « Château Redon », d'après le lieu-dit où est déjà implantée la zone d'activité Valgora et Ikea.

Un quartier dont le nom de baptême sera dissocié de celui du futur centre commercial et de loisirs, non encore dévoilé par Altarea-Cogedim. « Il était important que le nouveau quartier ne soit pas "cannibalisé" par le nom commercial que le groupe Altarea-Cogedim va donner au centre. Les personnes vont vivre dans une résidence et non dans un centre commercial », commente José Rossi, directeur général de la Société publique locale Méditerranée (SPLM), en sa qualité d'aménageur-promoteur.

Deux ans après la naissance du nouveau quartier « Entrevert » à Sauvegrain, les riverains de Sainte-Claire et des Espaluns assisteront, à la fin 2015, à l'arrivée de nouveaux habitants à « Château Redon », le long de l'avenue de l'Université qui sera devenue, en partie, piétonne.

Trois résidences

Ce nouvel espace, qui s'inscrit dans la revitalisation urbaine du projet phare de la ville « Famille Passion », prévoit la création de 225 logements (locatif social, actifs afin de favoriser les primo-accédants, et en libre accession). Ils seront répartis dans trois rési-

dences avec, en pied d'immeuble, la naissance de 1 500 m² de petits commerces. Deux bâtiments seront implantés, de part et d'autre du mail commercial, sur l'ex-site de l'entreprise CBC, avenue de l'Université ; le troisième bâtiment, qui comprendra à la fois des logements et des bureaux, sera édifié sur le site de l'Oustalet, terrains du Tennis club de Toulon (bientôt transféré sur le site d'Entrevert), à hauteur de l'enseigne « Cuir Center ». L'offre de logements a été revue à la baisse, la Société publique locale Méditerranée tablait initialement sur une offre de 300 logements. La raison ? Il était prévu à l'origine de créer un bâtiment d'environ 80 logements sur le site où va dé-

sormais se transférer le futur complexe cinématographique de seize salles (lire par ailleurs). « Nous ne pouvions pas laisser de côté une telle opportunité qui se présentait avec le transfert du cinéma souhaité par Pathé. Cet équipement à la pointe de la technologie, ouvert 7 jours sur 7, va s'implanter au cœur d'un quartier et va prolonger la vie sur la zone, au-delà de 20 heures, une fois le centre commercial fermé », explique José Rossi. Pour autant, la SPLM ne ferme pas la porte à l'accroissement de l'offre de logements sur d'autres terrains, « si, demain, la crise immobilière venait à s'estomper ». « Nous avons la possibilité d'y répondre, car nous n'avons pas de problèmes de foncier ».

V. – DOSSIER METROPOLE

- Quel futur pour la rade de Toulon ?

Métropole – Février 2013

QUEL FUTUR POUR LA RADE DE TOULON



Le Var recèle la plus belle rade d'Europe. Du monde même, si l'on en croit des sudistes forcément excessifs. Cette rade, tout le monde s'accorde aussi à le dire, a du potentiel. L'avenir de Toulon et de ses alentours passe par la mer. Cette force est là, il s'agit maintenant de l'exploiter. De se donner les moyens de l'exploiter plus exactement.

Métropole a décidé de prendre sa longue vue. De se projeter. En 2020, à quoi va ressembler la rade de Toulon ? Quels sont les projets d'envergure qui vont voir le jour ? Dans quelle direction son développement va-t-il s'orienter ?

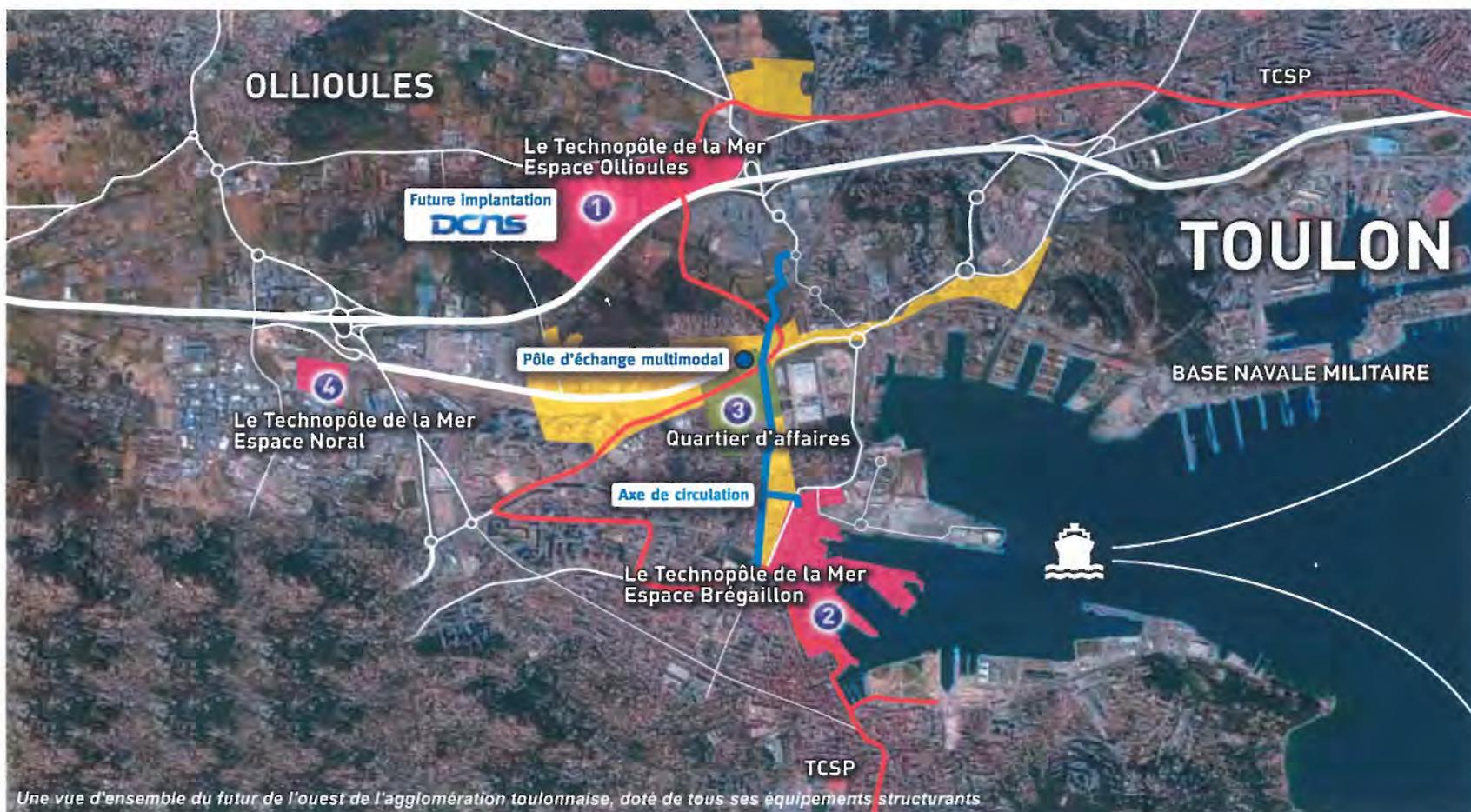
En 2020, la rade sera militaire. La Marine sera toujours belle et bien présente : elle réaménagera ses quais, en construira d'autres pour accueillir des nouvelles frégates et de nouveaux sous-marins.

En 2020, la rade sera à la pointe de l'innovation. Le technopôle de la Mer servira de navire amiral aux entreprises de pointe, avec notamment DCNS qui y prendra ses quartiers. Quant au Pôle d'activités marines (PAM) de Saint-Mandrier, il sera investi par des entreprises liées à la grande plaisance et à l'entretien de yachts. Sans oublier le fret autour de Brégaillon.

En 2020, la rade sera aussi forcément touristique. Les croisières ont débarqué dans la rade depuis quatre ans. Et cela devrait se multiplier avec les différents aménagements prévus, et en premier lieu un futur quai de 400 mètres sur le port de Toulon. Toulon, qui reste le premier port d'embarquement pour la Corse.

En 2020, la rade fera enfin la part belle à la plaisance. Avec un tout nouveau port : celui de La Seyne, attendu depuis une décennie et qui verra le jour en 2016.

Dossier réalisé par
Amandine ROUSSEL
et **Olivier STEPHAN**



Une vue d'ensemble du futur de l'ouest de l'agglomération toulonnaise, doté de tous ses équipements structurants

COMPÉTITIVITÉ

LE TECHNOPÔLE DE LA MER BIENTÔT RÉALITÉ

Dans les champs ollioulais, on n'est pas directement au bord de la mer. Et pourtant l'endroit accueillera dans quelques années l'un des

sites phares de la rade de Toulon, le Technopôle de la Mer porté par la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée. Un concentré d'entreprises de haute technologie, de structures d'enseignement et d'entités de

recherche qui tourneront autour de la mer au sens large : sécurité marine, énergies nouvelles, biologie, etc.

"Les activités liées à la mer, qu'elles soient à tendance civile ou militaire, sont des métiers en croissance dans

le monde, estime Alexis Villemin, directeur de la société publique locale TPM Aménagement. Les enjeux que ces activités abordent, que ce soit par exemple les problématiques énergétiques, l'environnement, sont des enjeux qui nous concernent tous. Et dans l'agglomération toulonnaise, tous ces métiers liés à la mer constituent un socle historique de l'activité économique locale".

Avec la présence autour de la rade de grandes enseignes comme DCNS (que nombre de Varois continuent d'appeler "la DCN") à Toulon, ou CNIM à La Seyne, l'agglomération toulonnaise s'appuie en effet sur des acteurs de premier plan qui travaillent à l'international. Si l'on aborde le sujet de manière uniquement rationnelle, un groupe comme DCNS n'a aucun intérêt à baser ses unités de production en France : la majorité de son marché n'est pas dans l'Hexagone, mais plutôt en Asie ou en Amérique du Sud, là où sont les pays émergents. Pourtant DCNS fait le choix de rester en France. Et plus précisément dans le Var. "Alors pour les garder sur le territoire, il faut leur offrir des conditions particulières, avoir quelque chose que les autres n'ont pas", résume Alexis Villemin. Et ce quelque chose, outre le confort du cadre de vie, c'est un accès à la mer facilité, la desserte du site, un environnement de recherche et d'émulation technologique, etc.

Un quelque chose de plus qui a conduit DCNS à choisir le site du Pôle Mer d'Ollioules pour implanter



son futur siège, dont la livraison est prévue pour l'année 2015 (voir Métropole 169 de décembre 2012, disponible dans nos archives en ligne).

Pour ce paquebot architectural, le groupe DCNS bénéficie d'une prime PAT (prime d'aménagement du territoire) destinée à soutenir les entreprises qui font le choix de l'amélioration de leurs infrastructures et de l'emploi. Une prime au montant non négligeable : 1,2 million d'euros. Une fois que les bâtiments de DCNS commenceront à sortir de terre, ils joueront assurément un rôle de super-carte de visite pour l'ensemble du projet Technopôle de la Mer : un design futuriste, des constructions visibles de l'autoroute qui longe le site, rien de mieux pour faire parler et susciter de nouvelles arrivées.

"LE DÉCLENCHEUR, C'EST LA PREMIÈRE GRUE"

"On ne veut surtout pas laisser DCNS tout seul, et nous sommes en mesure de proposer à des entreprises souhaitant s'installer sur place une large palette de surfaces. De 150 m² à 1 000 m²,

on a ce qu'il faut". D'où l'idée de lancer un appel à projets qui a été finalisé en mai 2012 pour la réalisation de los de bureaux, d'un parking, de services de proximité ou encore d'un restaurant inter-entreprises. Trois groupements sont encore en lice : Icade, Altarea Cogedim et Barjane. La décision de l'opérateur (ou des opérateurs, si les lots devaient être découpés)

devrait être prise avant l'été, pour un premier dépôt de permis de construire à la fin de l'année 2013. "Nous pourrions même accueillir une société qui souhaiterait 20 000 m² d'un seul tenant, pourquoi pas à proximité immédiate des bâtiments de DCNS".

Alors à quoi ressemblera le Technopôle de la Mer en 2020 ? "En 2020, j'imagine un Technopôle de

la Mer déjà très constitué, avance Alexis Villemin, avec les installations d'Euromed qui accueilleront un millier d'étudiants, une pépinière d'entreprises doublée d'un hôtel d'entreprises pour les structures plus avancées, etc". Avec toujours des surfaces disponibles pour des entreprises désireuses de monter à bord du Pôle Mer ? "Il restera sans doute encore un peu de place. De toutes façons, le déclencheur c'est la première grue".

Et si l'on se projette encore plus loin, à l'horizon 2030 ? Dans l'idéal, le Technopôle de la Mer ne devrait pas se contenter d'être une agrégation d'entreprises et de structures d'enseignement, mais un véritable "science park" dans lequel tous les acteurs tirent dans une même direction, celle de l'excellence et de la valeur ajoutée. Pour fédérer toutes ces énergies il pourrait alors être envisagé la mise en place d'une fondation ou d'une structure commune. D'ailleurs, les statuts d'une association syndicale libre dénommée "Technopôle de la Mer" ont récemment été déposés, préfigurant ce que pourrait devenir à terme cette entité. ■

CNIM, DCNS ET L'IFREMER EN FERS DE LANCE

C NIM, DCNS et Ifremer : deux entreprises et une structure de recherche, qui sont amenées à devenir les navires amiraux du technopôle de la Mer que ce soit sur le site d'Ollioules ou de Brégaillon. Que font-elles exactement ?

Le groupe CNIM, implanté partout dans le monde, conçoit et réalise des ensembles industriels clés en main à fort contenu technologique. Ses domaines d'expertise ? L'environnement, les systèmes mécaniques pour la Défense, le nucléaire et l'industrie, et l'énergie. Son chiffre d'affaires atteint 665 millions d'euros.

DCNS intervient dans le domaine de l'armement naval et de l'énergie. L'entreprise conçoit et construit des navires armés, des systèmes de combat, des infrastructures portuaires, et assure le maintien en condition opérationnelle des forces. Le groupe a annoncé un chiffre d'affaires de 2,6 milliards en 2011.

Enfin, l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER) a installé l'un de ses centres méditerranéens à La Seyne. Il abrite notamment le département "systèmes sous-marins" et un laboratoire environnement ressources.

Après de nombreuses péripéties, le futur Pôle d'activités marines de Saint-Mandrier va passer à la vitesse supérieure. Objectif : devenir un haut lieu de la grande plaisance.

SAINT-MANDRIER LE "PAM", FUTURE CAPITALE DE LA GRANDE PLAISANCE



Un brise-clapot et des places d'amarrage pour les yachts verront le jour en face des hangars

La base aéronavale de Saint-Mandrier c'est du passé ! Ne l'appellez plus BAN, mais PAM - pour Pôle d'activités marines. L'immense espace au bord des eaux de la rade a tiré un trait sur son passé militaire et se tourne désormais vers un avenir économique, celui de la grande plaisance, de la construction et de l'entretien de yachts.

"C'est en 2004 que nous avons lancé un appel à projets industriels, à la suite du rachat d'une partie du site par Toulon Provence Méditerranée", rappelle Christiane Hummel, vice-présidente de TPM en charge des dossiers économiques*. Un appel à projets qui avait été suivi de l'intérêt de Couach et de Nautor's Swan, deux entreprises réunies au sein d'une entité commune dénommée YSEC.

Mais le groupe Couach allait entrer quelques mois plus tard dans une tourmente financière : placé en redressement judiciaire, il était alors repris en nom propre en 2009 par le Varois Fabrice Vial, PDG du groupe de menuiserie Vial. Ce changement de capitaine ne devait pas occasionner de changement de cap. Sauf qu'au cours de l'été 2011, Fabrice Vial était assassiné en Corse - dans des circonstances qui restent toujours à élucider. Et le dossier Couach repartait dans un nouvel acte juridico-judiciaire. Le feuilleton allait connaître son dernier épisode il y a un peu plus



Dans quelques années, ces hangars accueilleront les plus grands yachts de Méditerranée (photo Hortense Hébrard)

d'un an avec la reprise de Couach - devenu entre temps Chantier Naval Couach - par la société Nepteam, avec aux commandes Christian Chevalier et Florent Battistella. De mauvaises fortunes économiques, un assassinat, des procédures judiciaires, autant de péripéties qui ont ralenti le dossier. "Ce qu'il faut savoir c'est que TPM n'a pas perdu d'argent dans cette affaire, tient à préciser Christiane Hummel. Et on se trouve en face d'entreprises qui ont vraiment envie de venir sur le site. Et une fois qu'elles seront installées nous aurons un magnifique pôle d'activités, positif pour l'emploi". Aujourd'hui, l'heure est aux dernières négociations : qui fait quoi, et qui paye pour les investissements et les aménagements à réaliser ? Tout n'est pas encore finalisé, mais TPM devrait par exemple prendre à sa charge les réseaux secs. Ces négociations avancent, l'enquête publique est terminée, et dans quelques années, le site de Saint-Mandrier sera l'un des hauts lieux de l'accueil des bateaux de grande plaisance dans le Var, avec

une darse dédiée et de nouveaux bâtiments opérationnels. Une filière porteuse d'emplois : la côte méditerranéenne du Var et des Alpes-Maritimes est en effet aujourd'hui l'une des principales zones de navigation de grands yachts de luxe. Et pour les propriétaires de ces palaces flottants, l'essentiel est que le bateau soit prêt à naviguer au moment des grands événements du printemps et de l'été, du grand prix de Formule 1 de Monaco au festival de Cannes. Peu importe le prix.

RETOMBÉES ET EMPLOIS

Mais lorsque l'on sait que le coût d'entretien et de maintenance équivaut à 10 % du prix du yacht, et que ces unités se chiffrent en millions d'euros, on comprend mieux le potentiel de développement d'une filière structurée pour les accueillir de manière confortable et pérenne. A l'heure où la concurrence italienne monte en puissance, le

Var a tout intérêt à structurer son offre. La création du groupement Riviera Yachting Network, qui fédère depuis une dizaine d'années les professionnels provençaux de la grande plaisance, et l'arrivée programmée à Saint-Mandrier d'un futur poids lourd du secteur va dans ce sens, et son installation ne pourra qu'être bénéfique pour de nombreuses entreprises connexes et de sous-traitance. ■

* 5 hectares ont été achetés par TPM, 10 autres font l'objet d'une autorisation d'occupation du domaine public d'une durée de 50 ans.

Le PAM branché au gaz

En novembre 2010, une convention de partenariat a été signée entre GrDF et TPM pour l'alimentation en gaz naturel du PAM. Ceci afin d'alimenter les locaux des différentes entreprises qui viendront s'installer sur ce site, et contribuer activement à la sécurisation de l'alimentation électrique sur l'est de la région PACA. Sur le site de Saint-Mandrier, le chantier représente 970 mètres linéaires d'extension de réseau à l'intérieur de la zone, et 10 branchements gaz tertiaires.

Les entreprises déjà installées sur le site

Iguaçu : charpentes et menuiseries marines

Transmétal Industrie : chantier naval constructeur de bateaux professionnels et de transport de passagers (entre autres des navettes du réseau Mistral)

Voilerie SNS : voilerie

Gremco : gréements et traitement des eaux noires

TDS Ixsuns : électronique marine

Margas Naval : bureau d'études industriel et maritime

SNSM : sauvetage en mer

Le développement de la rade passera aussi par les croisières. Si en 2012, quelque 320 000 croisiéristes ont été accueillis, les acteurs publics espèrent atteindre les 650 000 d'ici 2020.

ANALYSE LES CROISIÈRES EN PLEIN BOOM



Le futur quai de 400 mètres permettra d'accueillir à Toulon les plus grands paquebots du monde. "Un investissement d'environ 18 millions d'euros", selon Claude Orfila.

Il y a des trains qu'il ne faut pas rater. Des bateaux en l'occurrence. Le marché des croisières en est un, avec ses 20 millions de passagers dans le monde en 2012. Le secteur en France est en pleine expansion comptant 440 000 utilisateurs (des chiffres en hausse de 14 % en un an). Et la rade de Toulon entend bien se placer pour en accueillir le plus possible.

Pour l'instant les chiffres sont encourageants. L'année 2012 a même été celle de tous les records avec 320 000 passagers (230 000 en 2011 soit 40 % d'augmentation). Trois bateaux simultanés trois fois dans la saison (soit 10 000 personnes déversées dans la ville). Mais aussi deux escales inaugurales et surtout le port qui est redevenu tête de ligne (des passagers ont embarqué et

débarqué à Toulon). La deuxième compagnie mondiale, la Royal Caribbean International, est une fidèle de la rade. Six nouvelles compagnies l'ont rejointe cette année et reviendront en 2013.

DES RETOMBÉES FINANCIÈRES

Des études chiffrées montrent la manne financière que les croisières représentent pour une ville : il a été calculé qu'un passager en escale dépensait 53 euros sur place. Quant à celui en tête de ligne, le montant varie entre 100 et 150 euros. Un potentiel économique qui profite à tous et notamment aux commerçants alentour. Pour capter cette clientèle, la rade a plusieurs atouts selon Claude Orfila, président de la commission des affaires maritimes de la

Chambre de commerce et d'industrie (CCI). "Il y a d'abord les attraits géographiques et touristiques du Var. Nous vendons une destination, un patrimoine, des activités. Cela va du vin de Bandol à Saint-Tropez en passant par l'arrière-pays. Mais aussi le côté rade. Nous sommes à l'abri du vent et c'est extrêmement important. Tout comme le fait d'être un port militaire, une donnée qui rassure notamment les compagnies américaines". Oui mais voilà, il n'y a pas que des points positifs, et le port de Toulon La Seyne n'est pas sans défauts. En l'état actuel, il offre en effet peu de possibilités de développement. D'où toute une série de projets pilotée par Ports Toulon Provence et la CCI.

DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT

Il s'agira d'abord d'améliorer l'existant. C'est en tout cas l'objectif avec une nouvelle gare maritime à La Seyne, sur le môle d'armement qui accueille les croisières. Elle devrait être opérationnelle fin 2014. Le concours d'architecte est en passe d'être lancé. L'idée serait de faire un bâtiment "en dur, mais joli, de 1 000 m²" selon Claude Orfila. L'espace devrait également être redéfini avec notamment un agrandissement de la concession de la CCI.

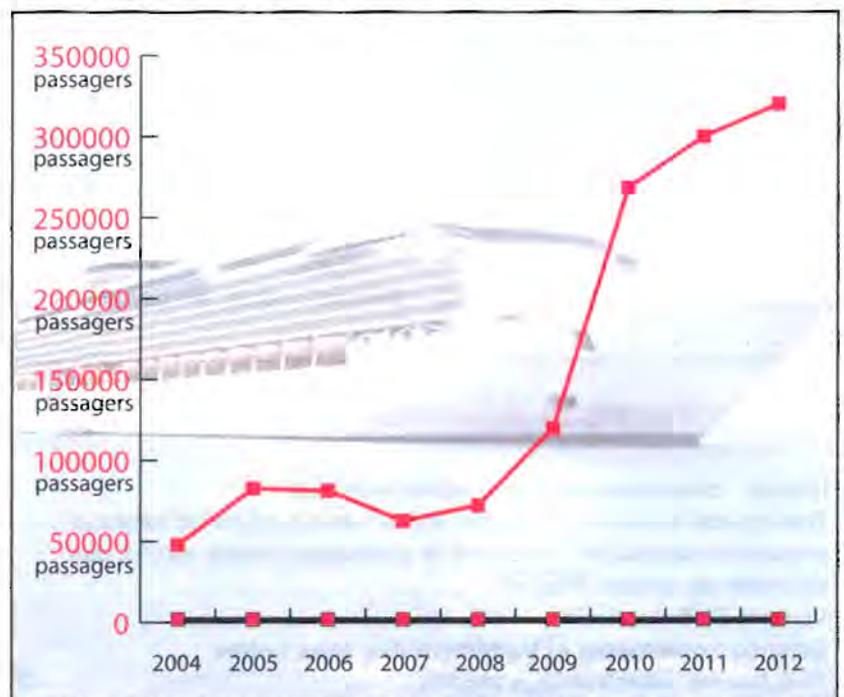
Mais le projet le plus ambitieux, c'est

la construction d'un quai de 400 mètres sur le port de Toulon. Pour Rémy Cassan-Barnel, directeur de Ports Toulon Provence, ce nouveau quai c'est une obligation si l'on veut développer le secteur croisière. "La Royal Caribbean est en train de construire un géant des mers de 361 mètres de long. Il faut que nous soyons en capacité de l'accueillir. Pour cela, nous avons absolument besoin de ce quai de 400 mètres et surtout de ses 11 mètres de tirant d'eau". Ports Toulon Provence annonce même que cet ouvrage, dont il a la charge, permettra de doubler la capacité d'accueil des croisiéristes et atteindre les 650 000 touristes. Des personnes qui viendraient d'autant plus facilement qu'elles accosteraient en plein centre-ville. Les études sont d'ores et déjà lancées. L'ouvrage, parallèle au quai Fournel et dont l'enracinement se situera entre le bâtiment de la DDTM et de la capitainerie, devrait être opérationnel à l'horizon 2015-2016. Les bateaux de croisières ne désertent pas pour autant La Seyne, assure-t-on du côté de Ports Toulon Provence et de la CCI.

Le syndicat mixte et la chambre consulaire entendent par ce nouveau quai lancer un signal fort aux compagnies à l'heure où le port de Marseille envisage aussi de nouveaux aménagements : la rade accueille les croisières et compte bien continuer. ■

Mouillage autorisé par la Marine

Un protocole d'accord a été signé entre la Marine et Ports Toulon Provence. Son but : autoriser le mouillage de bateaux de croisières dans la rade. Victime de son succès, le port est parfois saturé. Ce fut par exemple le cas le 14 octobre dernier lorsqu'il a accueilli simultanément trois navires de croisières, quatre ferries et un roulier. Cet accord évitera désormais d'avoir à refuser des bateaux. Un mouillage en petite ou grande rade, c'est ainsi la possibilité de s'appuyer sur un quai supplémentaire.



320 000 passagers en 2012 / Source : CCIV

1,2 million de touristes sont partis pour la Corse au départ de Toulon avec Corsica Ferries. Et le port a tous les atouts pour que la dynamique se poursuive.

TOULON PREMIER PORT POUR LA CORSE



Pas un jour ne passe sans voir un gros ferry jaune et bleu dans le port de Toulon. On en observe parfois aussi avec un logo SNCM. Et pendant quelque temps, il y a eu Moby Lines, celui qui faisait bondir les enfants, avec des personnages de dessins animés sur le flanc. Bref, les ferries font partie intégrante de la ville. Ce n'est pas

pour rien qu'aujourd'hui Toulon est le premier port à destination de la Corse.

Aujourd'hui, c'est Corsica Ferries qui domine largement le marché varois : la compagnie comptabilise 1,2 million de passagers en 2012 (contre 500 000 en 2002). La croissance a été au rendez-vous dès son arrivée dans la rade en 2001. "À l'époque, le port de Toulon avait été déserté. Tous les grands opérateurs nous prédisaient le

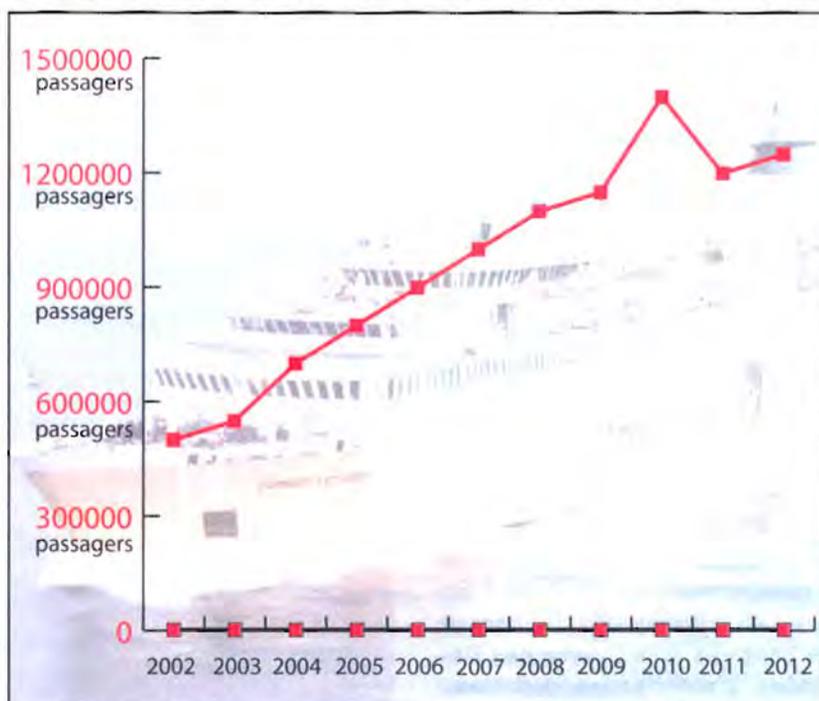
pire, se souvient Pierre Mattei, directeur de Corsica Ferries. Mais il y avait un vrai projet de relance par la CCI. On a dit banco". Si les débuts ont été difficiles, la courbe s'est faite largement ascendante depuis. Pierre Mattei l'explique facilement : "La distance est moins longue de 30 milles par rapport à Marseille, ce n'est pas négligeable. Cela nous permet d'effectuer une rotation supplémentaire. Ensuite, Toulon est un port économique, ce qui nous permet de pratiquer des tarifs intéressants. Enfin, il y a une vraie rapidité d'escales." Et au chef d'entreprise de souligner la qualité de l'accueil et des infrastructures. Corsica Ferries sera donc toujours là en 2020 ? Sans doute. "Mais c'est très difficile pour nous de se projeter. D'autant que l'année 2014 sera charnière". C'est en effet l'année prochaine que sera votée une nouvelle délégation de service public pour la desserte de la Corse, qui ne concernera que le port de Marseille.

Le projet impose au futur délégataire d'assurer une desserte avec chaque semaine 7 cargos mixtes (fret et passagers), permettant de toucher les six ports corses. Autre nouveauté mise en place par l'autorité déléguée : la réduction drastique des aides publiques (suppressions du service

complémentaire et de l'aide sociale aux passagers) et la mise en place d'un service social et solidaire en cas de grève. Corsica Ferries s'est portée candidate, de même que la SNCM associée à CMN. Alors quid de Corsica à Toulon si elle remportait cette DSP ? Une question à laquelle Pierre Mattei n'a pas souhaité répondre... ■

Les ferries à Brégaillon ?

Les bateaux pour la Corse vont-ils déménager de l'autre côté de la rade ? La question est posée mais pas encore tranchée. "Nous souhaitons développer l'activité croisière. Le prochain quai de 400 mètres en est l'illustration, explique Rémy Cassan-Barnel, directeur de Ports Toulon Provence. Mais il nous faut de la place. Dès lors, nous envisageons de mettre les ferries du côté de Brégaillon. Il y a de la place, et en plus l'accessibilité est meilleure". Pierre Mattei, directeur de Corsica Ferries, premier opérateur de la rade, n'y voit pas d'inconvénient : "A condition que les infrastructures soient adaptées", précise-t-il.



+ 700 000 passagers en 10 ans / Source : Corsica Ferries

La Seyne veut faire de son port de plaisance un modèle du genre. 600 anneaux seront disponibles selon le projet mené par SIFA Ports. Montant des travaux : 41 millions.

LA SEYNE LE PORT DE PLAISANCE DÉBARQUE EN 2016

Ce futur port de plaisance, c'est tout un symbole pour le maire de La Seyne Marc Vuillemot, celui de la réhabilitation du quartier des anciens chantiers navals. C'est aussi un projet attendu depuis longtemps, tel un serpent de mer. Attendu par les Seynois mais aussi par l'ensemble de la région, aujourd'hui saturée en demandes d'anneaux. La rade de Toulon n'échappe évidemment pas à cette tendance. Le port de La Seyne sera même le seul construit sur toute la Côte d'Azur depuis 1993.

C'est à l'entreprise SIFA Ports que la ville confie l'organisation du projet. La délégation de service public vient tout juste d'être signée pour une durée de 30 ans. Basée à Marseille, elle s'est spécialisée dans le développement de solutions globales performantes pour la plaisance.

600 PLACES À FLOT

Sur 38 000 m² de mouillage seront accueillis quelque 600 unités. Le bassin de plaisance abritera 552 bateaux de 7 à 20 mètres, quant au bassin des professionnels, il offrira 48 postes. Une surface de 1 200 m² sera par ailleurs dédiée aux bateaux en escales. À noter également la capacité d'hébergement de 5 yachts de plus de 45 mètres. Le projet SIFA Ports prévoit enfin un port à sec de 120 unités de plus de 7,5 mètres.

Ce projet se veut ambitieux en termes économiques mais aussi environnementaux. Économique d'abord, puisqu'il devrait créer 15 à 20 emplois permanents et 80 induits. Il s'attache également à redévelopper, à redynamiser tout un quartier, dans le prolongement de l'espace Grimaud. Écologique ensuite. "Tous les ouvrages seront positionnés sur pieux, ce qui permet une emprise minimale au sol et donc de moins remuer les sédiments", développe Denis Arcostanzo, directeur de



SIFA Ports. Les bateaux seront également accrochés par le côté, ce qui évite l'utilisation de chaînes-mères dans les bassins.

DÉBUT DES TRAVAUX DANS UN AN

Les travaux devraient démarrer dans un an, selon le délégataire, après toute la phase administrative incontournable (demandes de

permis de construire, études d'impact...). C'est le chantier maritime qui devrait débiter en premier avec les jetées, les quais, les pannes... Il durera 18 mois. 6 mois supplémentaires seront nécessaires pour la partie terrestre (voirie, réseaux, commerces, capitainerie...). Le port devrait donc être pleinement opérationnel à l'horizon 2016. Des tarifs "raisonnables" et "attrayants" ont été mis en place. Une vraie volonté de la

ville comme le souligne Marc Vuillemot, le maire de La Seyne. Pour un bateau de 6,50 mètres par exemple, le prix sera de 1 785 euros. L'idée est de faire un port vivant en proposant "une gestion dynamique des places". Ces places seront réparties judicieusement entre la location mensuelle ou annuelle et celle de passage. Un système de prime aux plaisanciers qui sortent le plus et un système dissuasif pour ceux qui restent trop à quai devraient permettre d'avoir un port qui bouge. D'ici au semestre prochain, un site Internet sera ouvert afin de pré-réserver un anneau (contre une avance de 50 euros). Ce n'est donc plus qu'une question de mois avant que La Seyne possède - enfin - son nouveau port de plaisance. ■

41 MILLIONS DE BUDGET

Le budget estimé du futur port de plaisance atteint les 41 millions d'euros. Aucun denier public ne sera engagé, tout est à la charge de SIFA Ports. Comment l'entreprise compte-t-elle les financer ? En vendant les 5 places de yachts (plus de 45 mètres), elle dégagerait des fonds propres. Pour le reste, des banques et la Caisse des Dépôts et Consignations ont été sollicitées. L'autorisation définitive, délivrée par la préfecture d'ici quelques semaines, permettra de relancer concrètement les discussions.

CHIFFRES CLÉS

600
anneaux

38 000
m² de mouillage

1 785
euros de location annuelle pour un bateau de 6,50 m

2 930
m² de commerces

350
places de stationnement

120
places en stockage à sec (bateaux de moins de 10 m)

41
millions d'euros de budget

250 000
euros de redevance fixe annuelle versée par SIFA Ports à la ville

L'autoroute de la mer reliant Brégaillon à la Turquie est en pleine expansion. 38 000 remorques ont voyagé en 2012 et l'armateur UN RoRo va renforcer ses prestations.

FRET UN MARCHÉ ÉCONOMIQUE PORTEUR À BRÉGAILLON



Lefret, c'est un marché très intéressant pour la rade. Les retombées économiques sont directes, notamment en terme d'emplois". Claude Orfila, président de la commission des affaires maritimes de la CCI, ne tarit pas d'éloges sur un trafic qui "fonctionne très bien".

Depuis janvier 2011, c'est la société turque UN RoRo qui assure les liaisons entre Brégaillon et Pendik en Turquie. Deux allers-retours sont effectués chaque semaine. En 2011, ce sont ainsi quelque 36 000 remorques qui ont été transportées. En 2012, on atteint les 38 000 lors de 106 escales. Mais UN RoRo n'entend

pas s'arrêter là. La compagnie annonce l'arrivée, pour mars 2013, d'un navire de très grande capacité. Il s'agira d'un roulier de 4 200 mètres linéaires (soit 280 remorques) et 208 mètres de long.

VERS LA TURQUIE ET LA CORSE

La clientèle de cette autoroute de la mer se fait de plus en plus variée : Britanniques, Afghans, Iraniens, Allemands et Espagnols transitent désormais par cette liaison maritime. Si aujourd'hui, cette dernière génère environ six millions d'euros de retombées économiques, son potentiel de développement est conséquent. "Nous envisageons, bien

évidemment d'autres destinations" souligne Rémy Cassan-Barnel, directeur de Ports Toulon Provence.

Le fret est aussi une activité développée par Corsica Ferries. Depuis 2002, elle n'a cessé d'augmenter passant de 1,4 million à près de 2,1 millions de mètres linéaires par an.

Aujourd'hui, il y a un départ chaque soir pour le transport de marchandise, et le fret représente 10 % du chiffre d'affaires de l'entreprise. Son gros avantage : ce sont des clients réguliers donc des rentrées d'argent assurées. Alors forcément, chez Corsica Ferries, on veut pérenniser mais surtout renforcer cette activité. Et pour que la compagnie le fasse autour de la rade de Toulon, il faut

les structures adéquates.

Ainsi, pour mener à bien le développement du fret d'ici à 2020, plusieurs aménagements seront nécessaires. Notamment en termes de capacité d'accueil. Quelques-uns sont déjà en cours, comme la construction de deux ducs d'Albe (pilotis sur lesquels les navires peuvent s'amarrer ou s'appuyer). Et il va falloir également se montrer réactif, d'après Claude Orfila : "La demande est très rapide, il s'agit d'être disponible et opérationnel rapidement. D'où l'importance des infrastructures". Une fois toutes ces conditions réunies - et elles sont en passe de l'être - le fret s'installera durablement autour de la rade de Toulon, porteur de retombées économiques non négligeables. ■

La base navale de Toulon, c'est une petite ville de 20 000 personnes, dont 15 000 rattachées directement ou indirectement à la Marine nationale. Une ville qui vit en permanence, qui évolue et se restructure. Arrivée de nouvelles frégates et de nouveaux sous-marins, chantiers de réaménagement, la période qui court jusqu'en 2020 va être riche de bouleversements au bord de la rade. Autant de dossiers qui dépendent cependant du livre blanc de la Défense actuellement en cours de finalisation, lequel débouchera sur le vote de la loi de programmation pour la période 2014-2019. Le point avec le contre-amiral Denis Béraud, adjoint territorial du préfet maritime.

MARINE CAP SUR UNE DÉCENNIE DE PROJETS ET DE CHANTIERS



comme ces frégates ont un fort tirant d'eau - 7,50 mètres environ - il faut draguer de manière à avoir 9 mètres de fond. Ce sont des travaux délicats en raison de la présence de munitions : c'est la société Pyrotechnis qui s'occupe de la dépollution pyrotechnique, en attendant le dragage proprement dit. Tout devrait être terminé en cette année 2013. Dans la foulée, les travaux de construction devraient démarrer en 2014 pour s'étaler jusqu'en 2020.

de sécurité liées au nucléaire, à la suite des événements de Fukushima.

Quel impact cela va-t-il avoir sur l'activité économique au niveau local ?

C'est difficile à estimer aujourd'hui, mais ces travaux vont forcément bénéficier aux entreprises locales. Pour vous donner un ordre de grandeur, on estime à 100 millions d'euros l'investissement total nécessaire à l'accueil des 11 nouvelles frégates FREMM - sachant qu'il y en aura à terme 6 à Toulon et 5 à Brest.

Et qu'en est-il des sous-marins nucléaires d'attaque ?

Ce sera dans un deuxième temps. Les sous-marins de la classe "Rubis" vont être progressivement remplacés et céder la place à la classe "Barracuda". Le premier de cette génération, le "Suffren", arrivera à Toulon en 2016. Suivront cinq autres bâtiments, tous d'une centaine de mètres de longueur.

Draguer les bassins, cela sous-entend l'extraction de quantités importantes de boues et de sédiments ?

Oui, un projet de retraitement avait été lancé par la société Envisan à Brégaillon, mais ils n'ont pas obtenu de permis. Les sédiments qui sortiront du port seront donc mis à sécher à ciel ouvert, avant d'être acheminés dans des déchetteries en fonction de leur niveau de pollution. ■

Là aussi, il faut prévoir des travaux d'accueil ?

Oui, il va falloir draguer les bassins, et réaménager les quais pour se conformer aux nouvelles normes

Dans le cadre de la réorganisation et du redéploiement de la Marine, quelles unités vont arriver à Toulon et à quelle échéance ?

La Marine est en train de renouveler son parc de frégates, et les anciennes unités vont laisser progressivement la place aux FREMM, les frégates européennes multi-missions. Elles sont construites par DCNS et un partenaire italien. Il s'agit de bâtiments de 140 mètres de long pesant 6 000 tonnes, et embarquant une centaine d'hommes. La première d'entre elles, "L'Aquitaine", sera basée

à Brest mais viendra dans les eaux toulonnaises début février, pour quelques essais avant une longue navigation en conditions opérationnelles. La première FREMM "toulonnaise" devrait quant à elle arriver en 2015, et ce sont au total 6 frégates de ce type qui seront basées à Toulon à l'horizon 2022.

Pour accueillir ces unités, les infrastructures doivent être redimensionnées. Quel est le calendrier de ces travaux et notamment de la construction de nouveaux quais ?

Nous envisageons en effet la construction de deux, voire trois nouveaux quais au niveau de l'îlot Castigneau. Mais auparavant,

Trois coques seront retraitées dans la rade



"La filière de retraitement n'a pas d'avenir sur place, cela occuperait trop de linéaire à Brégaillon, explique Denis Béraud. En revanche, un contrat a été signé fin 2012 pour la prise en charge de trois coques, dont l'ex-Saône.

C'est un consortium autour de l'entreprise Foselev qui va s'en occuper : installation d'un dock d'accueil, découpage en blocs, gestion des parties amiantées. Et tout repartira par bateau pour être acheminé jusqu'à la destination finale du métal, dans des hauts fourneaux".

Un aquarium pour célébrer la richesse des fonds marins des côtes varoises, ou un téléphérique reliant le port au sommet du Faron ? Pour marquer l'identité d'une ville et asseoir sa notoriété, rien de mieux qu'un élément architectural fort.

IDÉES QUEL ÉQUIPEMENT POUR FAIRE RAYONNER TOULON ?

3 20 000 croisiéristes à Toulon l'année dernière, et peut-être 600 000, ou même plus, à l'horizon 2020. Mais Toulon n'est aujourd'hui bien souvent qu'une porte d'entrée. Parmi les touristes qui débarquent à Toulon, nombre d'entre eux se dirigent vers l'arrière-pays ou les points d'intérêt à proximité : Saint-Tropez, le Verdon pour ce qui concerne le Var. Grasse ou Les Baux-de-Provence à l'extérieur du département. Comment retenir ces croisiéristes à Toulon, comment faire une sorte qu'une part plus importante des retombées - estimées au minimum à 60 euros par jour et par personne - profitent un peu plus à la ville ?

LES EXEMPLES DE GÈNES ET DE BARCELONE

Les grandes destinations croisières, les grandes destinations touristiques tout court, s'appuient sur des éléments d'identification forts. C'est le cas par exemple de Gênes. Il y a une vingtaine d'années, la cité italienne était désertée par les touristes. Son centre-ville, mal entretenu et quasiment à l'abandon malgré un riche patrimoine, était tout sauf une destination de visite. C'est à partir de la rénovation de ce centre-ville qu'une nouvelle dynamique s'est dessinée : la mise en valeur du patrimoine génois a permis de recréer une interface entre la ville et le port. Un port qui a parallèlement lancé une opération reconquête, avec la construction de "phares" architecturaux et notamment la "Bolla", énorme sphère en verre implantée à proximité du plus grand aquarium d'Europe. Ce grand aquarium engrange aujourd'hui plusieurs centaines de milliers de visites chaque année, participant à faire de Gênes le premier port de croisières d'Italie et l'un des plus importants d'Europe.

A l'ouest de la Méditerranée, cap sur Barcelone. 2,2 millions de croisiéristes annuels, la place de capitale méditerranéenne de la croisière, logique récompense d'une politique d'importants investissements chiffrés à 70



Vue aérienne du port de Gênes : le port de plaisance voisine avec le terminal croisières, à proximité immédiate de l'aquarium et du centre-ville



A Barcelone, le téléphérique enjambe le port et rejoint la colline de Montjuïc



La "Bolla", immense boule en verre installée devant l'aquarium, est l'un des éléments architecturaux marquants de la ville (photos DR)

millions pour aménager sept terminaux "tête de ligne". Certes, l'un des plus beaux arguments touristiques de la capitale catalane est sa vie trépidante, l'animation des ses rues, de ses bars et de ses restaurants. Mais le téléphérique qui chemine au-dessus du port et rejoint la colline de Montjuïc est également l'une des attractions les plus fréquentées de la ville.

Et si l'on transposait l'une de ces deux idées à Toulon ? Quoi de mieux pour célébrer la richesse des fonds marins des côtes varoises que d'implanter un équipement dédié à la mer et la recherche scientifique ? Et à terme d'y exposer les vestiges de la "Lune", navire amiral de Louis XIV actuellement en cours d'exploration entre Carqueiranne et les îles d'Hyères... Quoi de plus symbolique pour l'ancien Port-la-Montagne que de créer un lien physique entre la mer et les collines, avec un téléphérique prolongé jusqu'à la mer ?

UN SITE IDÉAL EN BORD DE MER

Reste à trouver l'endroit, pour l'un comme pour l'autre projet. A proximité immédiate du futur quai de 400 mètres, le départ programmé de DCNS à l'horizon 2015 laissera une vaste emprise. Et sur le Plan local d'urbanisme récemment adopté, le périmètre est qualifié de "périmètre d'attente", avec "pour objectif de créer une promenade du centre-ville jusqu'au Mourillon, et faciliter l'accueil des activités liées à la mer. Il s'agit d'un secteur stratégique pour renforcer les liens avec le littoral et améliorer l'image de la ville", détaille ainsi le texte du PLU. Avec suffisamment d'espace pour un aquarium, une gare de téléphérique, ou un autre projet emblématique. La pérennité de l'afflux de croisiéristes à Toulon mérite sans doute un investissement de cet ordre. ■

VI. – L'ECONOMIE AUTOUR DE LA MER

- **1.** Le Pôle mer élargit son territoire et ses actions
Var Matin – 28.06.2013
- **2.** Les armées presque saignées à blanc
Var Matin – 30.04.2013
- **3.** DCNS, une « locomotive » pour le Technopôle de la mer
Var Matin – 04.07.2013
- **4.** Le Technopôle de la mer au crible de l'enquête publique
Var Matin – 27.08.2013
- **6.** La mer, élément solide de l'économie locale
Nice Matin – 30.09.2013
- **7.** Les grands chantiers de la base navale
Var Matin – 14.10.2013
- **5.** Monaco Marine confirme son installation à La Seyne
Var Matin – 28.09.2013
- **8.** A Brégaillon, des sédiments pour construire des routes
Var Matin – 15.10.2013
- **9.** Les sous-marins nucléaires devront-ils changer de garage ?
Var Matin – 23.10.2013
- **10.** Costa Croisières choisit Toulon comme tête de ligne
Var Matin – 06.11.2013

Le Pôle mer élargit son territoire et ses actions

Le réseau associant entreprises, laboratoires de recherche et centres de formation, rebaptisé « Pôle mer Méditerranée », s'étend en région Languedoc-Roussillon et entre dans sa 3^e phase

Le Pôle mer PACA devient le Pôle mer Méditerranée! Ce changement de nom du réseau, entériné hier lors de l'assemblée générale qui s'est tenue aux CNIM à La Seyne, n'a rien d'anecdotique. Il est « *significatif* », selon le président Bernard Sans, « *de son extension territoriale vers le Languedoc-Roussillon* », validée par l'État, et de « *l'élargissement de son champ d'activités* ».

À l'heure d'entrer dans la troisième phase du Pôle depuis sa création en 2005, les quelque 350 membres du réseau ont découvert le nouveau contrat de performance pour la période 2013-2018.

Favoriser la croissance des PME

Avec toujours la même ambition de « *contribuer à développer durablement l'économie maritime et littorale* », le Pôle a structuré son action autour de six domaines d'action stratégiques, détaillés par le directeur Patrick Baraona : « *Sécurité et sûreté maritimes, naval et nautisme, ressources énergétiques et minières marines, ressources biologiques marines, environnement et aménagement du littoral, ports, infrastruc-*

tures et transports maritimes. »

Si le « *métier* » de base du réseau demeure de susciter et accompagner des projets collaboratifs innovants, associant entreprises et laboratoires de recherche ou centres de formation, le Pôle veut aussi évoluer en phase 3 : « *Passer de l'usine à projets à l'usine à produits d'avenir* » et favoriser la croissance des PME.

« *C'est une nouveauté, nous souhaitons désormais nous occuper aussi de l'après-projet, a expliqué Bernard Sans. Accompagner sa mise sur le marché, anticiper les besoins des entreprises, etc.* »

Depuis sa création, le Pôle Mer a labellisé plus de 200 projets de recherche et développement, dont 75 % ont été cofinancés. Le nombre de membres est en constante progression, en particulier celui de PME, qui sont aujourd'hui plus de 150 à avoir rejoint le réseau.

A. F.-T.

Le Pôle mer Méditerranée, présidé par Bernard Sans (au centre), réunit aujourd'hui 350 membres autour de projets innovants.

(Photo Dominique Leriche)



Les armées presque

Le Livre blanc de la Défense a rendu son verdict. Les armées vont encore devoir dégraisser. - 24000 hommes d'ici à 2019. Pour les détails, il faudra attendre la loi de programmation militaire

Les retards successifs faisaient craindre le pire aux militaires. Mi-mars, le journaliste Jean Guisnel, spécialiste Défense de l'hebdomadaire Le Point, allait même jusqu'à évoquer, parmi les sources d'économies envisagées, la possible vente du porte-avions Charles-de-Gaulle, l'arrêt du programme Rafale, ou même une baisse des effectifs de quelque 50 000 hommes !

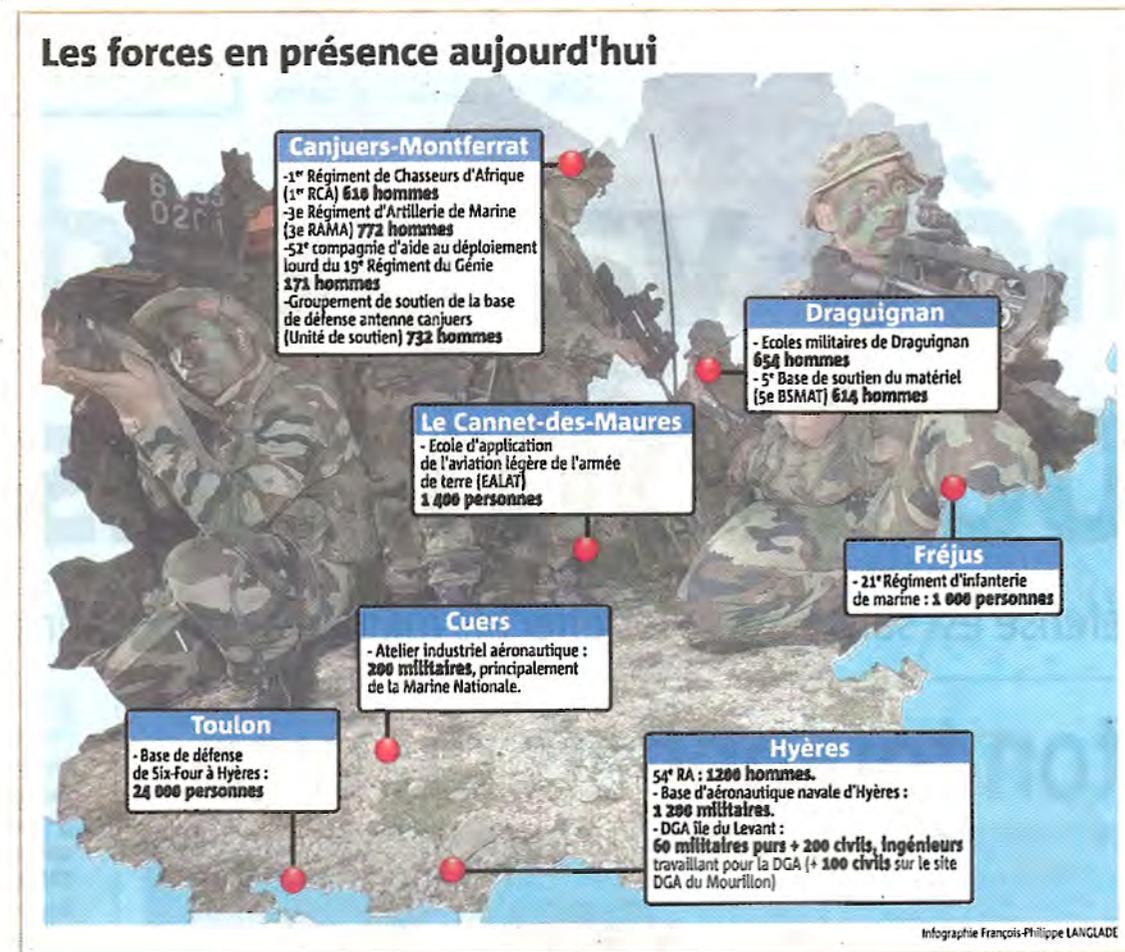
Avec 4 mois de retard, la diffusion hier du Livre blanc a enfin mis un terme aux rumeurs les plus folles. Le « tsunami » tant redouté n'a pas eu lieu. « Mais la pilule est quand même amère », lâche un ex-responsable militaire. Avant d'ajouter, lucide : « Il n'y a pas eu de miracle. C'est le contexte financier qui a prévalu ».

Si le budget annuel de la Défense est maintenu, au moins pour les 2 ou 3 prochaines années, à 31,4 milliards d'euros (hors pensions), le Livre blanc prévoit tout de même une baisse des effectifs de 24 000 hommes d'ici à 2019. Et même 10 000 de plus si on ajoute le reliquat de la Révision générale des politiques publiques de 2008.

Trois frégates en moins

Encore une fois, c'est l'Armée de Terre qui devrait consentir les plus gros efforts. Elle pourrait perdre l'une de ses huit brigades (environ 7 000 hommes) et devoir renoncer à une cinquantaine de chars Leclerc et une soixantaine d'hélicoptères. Le succès de l'opération Servau au Mali n'aura pas pesé bien lourd...

Du côté de la Marine nationale à Toulon, on ne se considère pas aussi épargné qu'on veut bien le



laisser entendre à Paris. « Porteuse de la dissuasion nucléaire, la Marine s'en sort mieux que les autres armées », concède notre interlocuteur. Le porte-avions, les 4 sous-marins nucléaires lanceurs d'engins et 6 sous-marins nucléaires d'attaque sont confirmés. Mais avec à peine 15 frégates de premier rang, le compte n'y est pas. « Si on compte les 5 frégates La Fayette et les 2 frégates Horizon, il reste 8 frégates multimissions, contre 11 initialement prévues. Et le Livre blanc n'évoque ni le renouvellement des bâtiments ravitailleurs, ni la

question des patrouilleurs. Je ne sais pas comment on va faire ».

Perte d'influence des chefs militaires

La « réduction homothétique » des effectifs n'a pas échappé non plus à cet ex-responsable militaire, qui, devoir de réserve oblige, préfère garder l'anonymat. Si ses calculs sont justes, la Marine devra réduire ses effectifs de quelque 3 000 hommes ! Outre ces chiffres bruts, le Livre blanc suscite quelques interrogations. « Moins de moyens, moins d'effectifs, on peut logi-

quement s'attendre à une diminution de l'activité moyenne d'entraînement ». Et donc à une armée moins bien préparée ? « Probablement ».

Notre interlocuteur craint également que, au nom d'un strict « retour au cœur du métier » de soldat, la gestion du personnel militaire n'échappe aux militaires. De même que les coopérations internationales ou les réflexions sur la conception des armées futures. Preuve de « la perte d'influence des grands chefs militaires au sein du ministère de la Défense ».

Repères

■ **31,4 milliards d'euros**
Le budget annuel de la Défense (hors pensions) au moins pour les 2 ou 3 prochaines années. Mais certains militaires doutent de la « sincérité » de ce chiffre. La prochaine loi de programmation militaire, attendue pour fin juillet, prévoit un effort de 179 Md€ pour 2014-2019. Soit moins de 30 Md€ par an. « Il faut donc s'attendre à une vente des bijoux de la couronne : foncier et autres fréquences militaires »

L'industrie de défense touchée

Selon plusieurs sources concordantes, l'industrie de la Défense ne sera pas épargnée. Avec moins de chars Leclerc, moins de Rafale, moins de frégates multimissions achetés, 15 000 postes pourraient disparaître !

Pédagogie

Le Livre blanc rendu public, le ministère de la Défense va devoir faire preuve de pédagogie, surtout auprès des militaires, pour expliquer comment avec un budget identique établi à 31 milliards en euros constants, on arrive à de telles réductions d'effectifs.

Reportage :

Pierre-Louis PAGES
plpages@nicematin.fr
et Philippe BERSIA
pbersia@nicematin.fr
Photos : Johann GUIAVARCH,
Richard BARSOTTI, Patrick BLANCHARD, Hervé LILLINI
et Eric ESTRADÉ

Le Var : concentration militaire sans pareille

Hubert Falco se souvient encore de la dernière Révision générale des politiques publiques. Alors Secrétaire d'État à l'aménagement du territoire dans le gouvernement de François Fillon, le maire de Toulon avait été chargé d'accompagner la douloureuse restructuration de la carte militaire qui prévoyait à l'horizon 2015 la suppression de 83 sites à travers la France et une réduction des effectifs de quelque 54 000 personnels, civils et militaires.

Contrairement à l'Est de la France, durement touché par cette refonte de la carte militaire, le Var en était sorti plutôt renforcé. En 2010, l'école d'application de l'infanterie – quelque 600 employés, hors stagiaires – a ainsi quitté Montpellier et l'Hérault pour venir s'installer à Draguignan, qui accueille déjà l'école d'artillerie.

Canjuers : plus grand champ de tir d'Europe

Une concentration militaire qui s'explique également en partie par la proximité du camp d'en-

traînement de Canjuers, le plus grand champ de tir d'Europe. Installé sur ce dernier, le 3^e Régiment d'artillerie de Marine doit être renforcé de quelque 70 militaires à l'horizon 2014. A la même échéance, doit également arriver un détachement du 5^e bataillon du matériel.

Enfin, Toulon, seul port de projection, a tout naturellement récupéré le 51^{er} régiment du Train de La Rochelle, rebaptisé, depuis le 1^{er} juillet 2011, le 51^{er} groupe de transit maritime.



La concentration militaire dans le Var s'explique notamment par la proximité du champ de tir d'entraînement de Canjuers (Ci-dessus un exercice mêlant l'école de l'EALAT et les écoles d'infanterie et de cavalerie de Draguignan).

Saignées à blanc



Un Rafale à l'appontage sur le Charles-de-Gaulle.



Les hommes du 21^e RIMA s'entraînent à un débarquement.



Le porte-avion Charles-de-Gaulle, l'un des fleurons de la marine nationale.

Questions à Philippe Vitel, député du Var

« Un véritable déclassement »

Vice président de la commission Défense à l'assemblée nationale, le député du Var, Philippe Vitel estime que ce Livre blanc risque d'entraîner un déclassement stratégique de la France. Il milite pour le statu quo!

Que pensez-vous de ce nouveau livre blanc?

Malheureusement, il se conforme aux craintes que je pouvais avoir : une réduction importante de notre budget défense, malgré tout l'habillage qu'on veut bien y mettre. C'est au total une baisse de crédits d'environ 4 milliards d'euros par an en moyenne, de la Loi de programmation militaire que l'on va devoir subir entre 2014 et 2019. C'est donc un véritable déclassement stratégique pour nous. C'est la perte de nombreuses capacités opérationnelles mais surtout, je crois, de puissance de rayonnement et d'influence au niveau international dans les organismes dans lesquels on siège.

Ce livre blanc vous semble marquer une rupture?

Oui, parce déjà que ce que nous avions engagé avec Nicolas Sarkozy amenait nos armées à la

stricte suffisance. De par la diminution de nos implantations, la suppression de 54 000 emplois, on était revenu au format qui nous semblait suffisant, a minima. Là on passe en dessous. Et nettement puisqu'il y avait deux modèles possibles : le modèle Y et le modèle Z souhaité par Bercy. On est entre les deux, c'est-à-dire qu'on est allé plus loin là que le premier modèle Y pourtant envisagé.

Dans ces conditions, pensez-vous que la France puisse rester une nation cadre en matière de défense?

Non ! Parce qu'elle va perdre sa capacité de rentrer en premier sur un théâtre de crise et de mener une coalition. On ne sera plus capable de le faire...

Les arbitrages annoncés devraient épargner la Marine. Est-ce une bonne chose pour le Var?

La Marine sera la moins touchée d'abord parce qu'elle porte la dissuasion nucléaire. Et parce que la Marine avait fait un effort considérable de restructuration en amont des autres. Mais l'armée de terre et l'armée de l'air seront

vraiment



touchées. On prévoit par exemple une baisse de 50 avions de combats ce qui représente quasiment une perte de 20 % des capacités.

Quelle sera votre position sur le sujet à l'assemblée nationale?

Je vais continuer de réclamer le statu quo du point où on est arrivé aujourd'hui. Je ne suis d'ailleurs pas le seul à le réclamer. Il y a un consensus politique sur ce point au niveau des parlementaires, mais c'est Bercy qui mène la danse. Aujourd'hui ce n'est que le livre blanc. La Loi de Programmation Militaire va vraiment fixer le cadre financier et le cadre de gestion des années à venir. Nous nous battons pour pouvoir sauvegarder tout ce qui peut l'être. Je tiens d'ailleurs à préciser que ces nouvelles coupes, si elles sont adoptées, entraîneront, à la louche, une perte de 15 000 emplois industriels non délocalisables. Cela altérera aussi directement nos capacités économiques.

« On craint que l'Etat se désengage encore »

Leader mondial du naval de défense, le Groupe DCNS compte 12 800 collaborateurs et réalise un chiffre d'affaires de 2,6 milliards d'euros. Son activité étant encore intimement liée à celle de la Marine, Bruno Joufflineau, délégué CFTD à Toulon, évoque ses craintes pour l'avenir...



Comment appréhendez-vous ce nouveau livre blanc?

Cette annonce ne vient en rien nous rassurer sur l'avenir de nos établissements et de nos rattachements à l'État en tant qu'actionnaire principal. Nous sommes inquiets vis-à-vis de cela sachant que les économies qu'il compte faire ne se résument pas simplement en terme de réductions d'effectifs, mais aussi en terme d'affectation des budgets sur d'autres secteurs d'activités. Thales est venu à hauteur de 35 % du capital de DCNS il y a peu, on craint que l'État se détache encore plus de la gouvernance de l'entreprise.

L'avenir du groupe s'annonce pourtant prospère?

On a, c'est vrai, un carnet de commandes qui reste important. Si maintenant un étalage des programmes est envisagé... Pour l'instant, en fait, on a aucune assurance de ce côté-là.

Cela vous rassure-t-il que la Marine soit préservée ?

Plutôt car nous sommes effectivement liés à 70 % à la Marine. Maintenant on va voir si l'État maintient son engagement vis-à-vis de DCNS et dans quelles mesures la réaffectation de certaines priorités du budget pourrait avoir un impact sur les programmes déjà commandés.

DCNS, une « locomotive » pour le Technopôle de la mer

L'entreprise DCNS a acheté hier, à TPM, trois hectares de terrain du futur Technopôle de la mer, à Ollioules, pour y installer ses ingénieurs, actuellement basés au Mourillon

Devant notaire, hier, la société publique locale Toulon-Provence-Méditerranée Aménagement, présidée par Ange Musso, a signé le premier acte de vente d'un terrain de 3 hectares du futur Technopôle de la mer d'Ollioules au groupe DCNS.

Un fait marquant puisque cette vente signifie que les quelque mille ingénieurs informatiques spécialisés de cette entreprise, actuellement installés au Mourillon sur un site appartenant à la Défense (1), pourront emménager, fin 2015, dans un bâtiment high-tech et dernier cri en matière de respect de l'environnement - HQE (2) - de 30000 m².

« C'est une marque de confiance de DCNS »

Un très gros investissement de la part de DCNS. « C'est un des plus gros projets du groupe en termes de construction, c'est un investissement important et stratégique décidé au plus haut niveau de l'entreprise », a expliqué Maurice Isidore, le directeur du site DCNS au Mourillon, qui n'a pas souhaité communiquer le mon-

tant de l'opération. « C'est une grande marque de confiance pour nos équipes et qui assure l'avenir de l'entreprise et son développement », a-t-il ajouté, en soulignant la volonté de son entreprise de multiplier son chiffre d'affaires par deux et de recruter. « Ces deux dernières années, nous avons embauché deux cents personnes par an dans le Var sur les trois sites de Saint-Tropez, la base navale et le Mourillon. »

« Un symbole et une première pierre »

L'entreprise DCNS, premier employeur industriel dans le Var, qui compte 3300 salariés dans le département et qui travaille avec une quarantaine d'entreprises du département, entend ainsi poursuivre son développement. Cette signature, hier, marquait ainsi une étape importante : le lancement de l'opération de construction de ce futur bâtiment qui devrait débiter « dans les plus brefs délais » et être livré fin 2015. Mais, surtout, le démarrage concret du grand projet de création du Technopôle de la mer lancé par l'agglomération



DCNS a confié la construction d'un bâtiment de 30000 m² pour y accueillir ses ingénieurs informatiques et clients internationaux à l'architecte Jacques Ferrier. (Docs Jacques Ferrier Architectures)

TPM. « Cette signature, c'est tout un symbole. Ça représente des années de discussions, de travail, de mobilisation avec mes collègues maires de TPM. C'est la première pierre de ce Technopôle de la mer », a déclaré Hubert Falco, le président de la communauté d'agglomération. Et d'indiquer, en se tournant vers Maurice Isidore, de DCNS : « D'autres entreprises arriveront par la suite, mais vous êtes vous une locomotive. »

Enfin, le maire d'Ollioules, Robert Beneventi, s'est réjoui, lui aussi, de cette signature. « Il y avait, jadis, sur ce terrain, l'ancien marché aux fleurs, resté longtemps une friche. De nombreux projets ont capoté. Là, c'est un projet très valorisant en termes d'image, d'emplois et d'activité économique », a-t-il reconnu.

Par ailleurs, les appels d'offres ont été lancés. D'autres entre-

prises sont elles aussi attirées par ce Technopôle, qui abritera, sur ses 32 hectares des bureaux, des pépinières d'entreprises, des centres de recherche, un parking, une résidence hôtelière, un restaurant interentreprises, des services de proximité, une crèche et halte-garderie... « Notre objectif était d'installer le plus vite possible notre locomotive », a ainsi indiqué Ange Musso, le président de la SPLM.

Aux entreprises désormais de prendre le train en marche...

AMBRE MINGAZ
ammingaz@varmatin.com

1. Les ingénieurs de DCNS développent à Toulon ce que l'on appelle les « cerveaux » des navires, porte-avions et sous-marins. DCNS travaille aussi pour le civil. L'entreprise a ainsi installé un système moderne de recherche en mer automatique employé par le CrossMed.

2. HQE : haute qualité environnementale.

Que va devenir l'ancien site ?

Que vont devenir les locaux du Mourillon occupés par les ingénieurs de la DCNS lorsque ceux-ci auront déménagé dans deux ans ? « Il n'y aura pas de marina ou de constructions, d'hôtel ou de lotissement. Il y a beaucoup de fantasmes sur ce site, mais DCNS n'était que locataire et à l'étroit au Mourillon. Le site appartient à la Direction générale de l'armement, à la Défense. À l'heure où on parle beaucoup d'espionnage, c'est un site défense et stratégique », a rappelé Hubert Falco. Le président de l'agglomération TPM et maire de Toulon envisage ainsi davantage une continuité des aménagements déjà réalisés autour de la Tour Royale avec des jardins et jeux d'enfants, ouverts au public.



Le premier bâtiment du Technopôle de la mer devrait être livré en 2015. (Doc. Jacques Ferrier Architectures)

L'école Euromed management s'installera bientôt sur le site de l'hôpital Chalucet



Actuellement implantée sur le campus de la Grande Tourrache, cette école forme des designers, managers et des ingénieurs d'affaires. (Photo doc P. BL.)

Il faut croire que l'heure était à la confiance, hier matin. Hubert Falco a ainsi lâché quelques bonnes nouvelles selon lui. L'école Euromed-Management et ses 700 étudiants s'installeraient prochainement sur le site de l'ancien hôpital Chalucet, près de la gare et de l'avenue Vauban. Actuellement implantée sur le campus de la Grande Tourrache, cette école forme des designers, managers et des ingénieurs d'affaires.

Enfin, concernant les locaux même de TPM donnant sur la place de la Liberté, Hubert Falco a indiqué que l'appel à projets avait eu lieu et que trois candidatures avaient ainsi été déposées. « De beaux projets », selon l'élu. La décision sera rendue avant la fin de l'année.



De droite à gauche : Robert Beneventi, maire d'Ollioules, Hubert Falco, président de TPM et Maurice Isidore, directeur du site DCNS du Mourillon, se sont félicités hier du lancement concret de cette opération. (Photo A. M.)

Le Technopôle de la mer au crible de l'enquête publique

L'enquête publique pour le projet d'aménagement du Technopôle de la mer a débuté hier à Ollioules. TPM va aménager 7 ha du site pour accompagner l'ouverture de DCNS en 2015

Après des années d'études et de pourparlers, le Technopôle de la mer est en train de se concrétiser.

Ce projet d'envergure internationale, qui accueillera des entreprises innovantes dans le domaine des technologies marines et sous-marines, est en train de prendre forme sur sa partie terrestre, à Ollioules. DCNS a acheté en juillet dernier 3 hectares de terrain et a obtenu un permis de construire pour s'implanter sur le site. Les travaux de terrassement viennent de débuter.

Parallèlement, l'enquête publique sur le projet d'aménagement du Technopôle a débuté hier dans les services techniques de la mairie d'Ollioules (1). Le commissaire enquêteur, Fernand Peirano, accueille la population jusqu'au 27 septembre.

Il rendra son rapport fin octobre. La préfecture devra ensuite délivrer le permis d'aménager à TPM Aménagement (2), qui porte le projet.

Sur quoi porte l'enquête publique ?

Le projet global de base terrestre du technopôle, situé quartier de la Cagnarde, s'étendra sur 32 ha et va se dérouler en plusieurs phases. Cette enquête publique porte sur une partie de la première phase, c'est-à-dire sur le cœur du projet. TPM va aménager 7,1 ha, dont 5,6 ha de surface au plancher. Il s'agit



Un projet d'envergure internationale, qui accueillera des entreprises innovantes dans le domaine des technologies marines et sous-marines est en train de prendre forme à Ollioules. (Repro DR)

d'équiper le secteur entourant les futurs locaux de DCNS pour permettre à l'entreprise de fonctionner dès son implantation, fin 2015.

Quels équipements dans cette zone ?

Sur ces premiers hectares du site, TPM va réaliser l'accès au site (par la RD 206) mais aussi la voi-

rie intérieure, avec prise en compte des déplacements en mode doux (vélos et piétons). Une allée piétonne centrale et des places publiques vont être créées, ainsi que des espaces verts. Les bassins de rétention existants vont être étendus pour prévenir les risques d'inondation au cours d'eau de Faveyrolles et ses effluents de Pié-

dardant et Rouvière (la capacité des bassins passera de 12 000 m³ à 40 500 m³). De plus, les réseaux secs et humides vont être installés. Le périmètre comprend l'aménagement de 45 lots, qui ont vocation à accueillir des bureaux (dont un tiers occupé par les entreprises du Pôle Mer Paca), un restaurant

interentreprise, un hôtel, des restaurants, parkings, crèche et services de proximité. TPM Aménagement a retenu, en mars dernier, le groupement de promoteurs Altarea Cogedim/Icade pour réaliser ces équipements dès 2014. Le permis de construire sera déposé dès que TPM Aménagement aura obtenu son permis d'aménager, au terme de

cette enquête publique.

Que dit l'étude d'impact ?

L'étude d'impact porte sur les 32 ha du site de La Cagnarde. Elle recense notamment la présence d'espèces protégées : l'Alpiste aquatique (plante), l'Agriion de Mercure (sorte de libellule) et le Minioptère de Schreibers (famille des chauves-souris). Des mesures seront prises pour éviter d'impacter les espèces (une zone d'emprise sera réduite pour protéger les zones de reproduction, de maturation et d'alimentation). Quant à l'Alpiste aquatique, TPM Aménagement a missionné un bureau d'études spécialisé pour trouver des terrains où sera replantée cette espèce. L'étude d'impact préconise aussi des mesures pour préserver les lézards, oiseaux et autres petits écureuils que l'on trouve sur le site.

En terme de trafic routier, la circulation aux abords du site, aux heures de pointe, est déjà difficile. TPM réfléchit à des solutions pour fluidifier la circulation, notamment pour désengorger la RD 206.

MARIELLE VALMALETTE
mvalmalette@nicema-tin.fr

1. Ouverture du lundi au vendredi de 8 h à 12 h et de 13 h 30 à 17 h. Le commissaire-enquêteur tient des permanences mercredi 11 septembre de 14 h à 17 h, jeudi 19 septembre de 9 h à 12 h et vendredi 27 septembre de 14 h à 17 h.

2. Société créée par Toulon-Provence-Méditerranée.

32 ha et 5 000 salariés dans le projet global

Le Technopôle de la mer est constitué d'une base terrestre (Ollioules) et d'une base maritime (Brégaillon à La Seyne). Il s'agit du premier Technopôle en Europe centré sur les domaines de la sécurité maritime et du développement durable reposant sur les hautes technologies marines et sous-marines. Il a vocation à accueillir des entreprises de pointe, des écoles supérieures et des laboratoires de recherches. À terme (d'ici 10 ans), plus de 5 000 salariés seront accueillis au sein

du Technopôle. La partie terrestre s'étend sur 32 ha : le pôle DCNS (3 ha) en 2015, avec 1 300 salariés (transfert des ingénieurs du Mourillon et 400 nouveaux emplois). Autour de DCNS se trouveront des bureaux, centres de recherche, un parking commun, une résidence hôtelière, une crèche et un restaurant interentreprises. Un protocole a également été signé en 2012 pour l'implantation d'Euromed qui accueillera sur place un millier d'étu-

dants (formation aux métiers du design et des nouveaux métiers liés à la mer). Un parking relais pour le futur Transport en commun en site propre est également prévu à l'Est de la zone d'aménagement. La partie marine accueille depuis septembre 2012 le Centre européen de technologies sous-marines (CETSM). Par ailleurs, TPM s'est positionné pour accueillir le projet MEUST (Mediterranean Eurocentre for Underwater Sciences and

Technologies) du CNRS qui propose de déployer à Brégaillon une infrastructure sous-marine de deuxième génération, en exploitant l'expertise unique sur l'expérience Antarès (téléscope à neutrons). Le technopôle représente 52 millions d'euros d'investissements dans le cadre de la concession confiée à TPM aménagement et 550 millions d'euros d'investissement privé (travaux, foncier, équipements...).

La mer, élément solide

Dossier Des Bouches-du-Rhône aux Alpes-Maritimes, la région tire largement profit de la Méditerranée. Plus de 500 millions d'euros sont investis dans la recherche



Le centre de gravité des métiers de la mer est historiquement à Toulon, première base navale de Défense. (©Marine nationale)

En chiffres

■ Historique

Le pôle de compétitivité a été labellisé en 2005. À l'initiative de ce dossier figurent des géants comme DCNS, ECA, Ifremer, CNIM ou encore Thales. Le Pôle mer Paca s'est ouvert en juin à la région Languedoc-Roussillon et a pris le nom de Pôle mer Méditerranée.

■ R&D

200 projets ont été labellisés en plus de huit années d'activité, pour 546 millions d'euros.

■ Réseau

350 membres, dont 168 PME, 73 organismes de recherche et de formation. L'essentiel de l'activité est concentré dans le Var, devant les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes. La région Languedoc-Roussillon ne devrait pas dépasser les 9 % d'activité de Pôle mer.

Si il est un élément qui porte l'emploi dans le Var et les Alpes-Maritimes, c'est bien la mer. Avec le tourisme, évidemment. Avec aussi, on le sait moins, une industrie nautique forte (10000 emplois en région Paca) et une économie de pointe portée par une R&D puissante : plus de 500 millions d'euros investis ces huit dernières années.

Entre Marseille et Nice, on prépare la mer de demain : le navire du futur (la tractation par cerf-volant des navires de toute taille, par exemple) ou les éoliennes offshore flottantes relèvent de tout sauf de la science-fiction.

Au centre de ces recherches se trouve le Pôle mer Méditerranée, qui semble n'avoir jamais eu tant d'outils à sa disposition depuis sa

création en 2005. Certains sont en cours de réalisation, d'autre largement engagés : un technopôle de la mer dans les cartons à Ollioules, une école d'ingénieurs maritimes à l'université de Toulon en voie d'achèvement, la création d'un centre régional de formation des apprentis des métiers de la mer et un élargissement géographique important.

En juin, le Pôle mer Paca devenait ainsi le Pôle mer Méditerranée. Un nouveau nom pour accueillir des laboratoires et entreprises du Languedoc-Roussillon. Toulon en reste toutefois le centre de gravité, pour une raison tant historique qu'évidente : c'est la première base navale de Défense française. Un écosystème – avec DCN et Ifremer, par exemple – qui, dès la fin

des années soixante, poussait ECA, aujourd'hui l'un des leaders mondiaux des robots sous-marins, à s'installer à La Garde.

Et c'est toujours vrai. « En R&D, il y a des compétences qu'on n'a pas dans les systèmes périphériques et que les TPE peuvent nous fournir », explique son p.-d.g., Guenaël Guillaume. « On bénéficie de la technologie des PME et du support des laboratoires », ajoute François Demoulin, le patron de DCNS à Toulon.

Un technopôle pour une visibilité internationale

Engagé dans sa troisième phase, le Pôle mer a clos 25 % de ses projets en R&D. Un outil va lui permettre de s'améliorer encore : le technopôle de la mer, réalisé par la

communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée. « C'est une question de visibilité internationale, se réjouit Patrick Baraona, directeur général du Pôle. Dans la région, on a des sites importants comme Saint-Lambert, Luminy et Sophia Antipolis, mais il n'y avait rien sur Toulon, et rien pour la mer. »

Cette « vitrine » sera notamment équipée de salle de visioconférence et d'un showroom. DCNS ne s'est pas fait prier : ses mille ingénieurs au Mourillon emménageront à Ollioules en 2015.

Il s'agira également de développer la vocation du Pôle : créer du lien entre les entreprises. « On a découvert que beaucoup de grands groupes ne connaissaient pas les PME, qui sont pourtant à leur

porte », glisse Patrick Baraona. Un développement stratégique, tant pour la région que pour l'Hexagone – qui compte d'ailleurs un autre pôle de compétitivité dédié à la mer, en Bretagne. « La France a 12 millions de kilomètres carrés de ZEE [zone économique exclusive, un espace maritime sur lequel l'État dispose d'un droit souverain en matière d'exploration et d'usage des ressources, ndlr], souligne le président du Pôle mer Méditerranée C'est un champ d'expérimentation incroyable. Aujourd'hui, 75 % du trafic passe par la mer. Et la majorité des ressources nouvelles, qui ne sont pas toutes connues, sont maritimes. »

**DOSSIER RÉALISÉ
PAR AURÉLIEN GIESBERT
giesbert@nicematin.fr**

SeaTIMed aujourd'hui et demain à Toulon

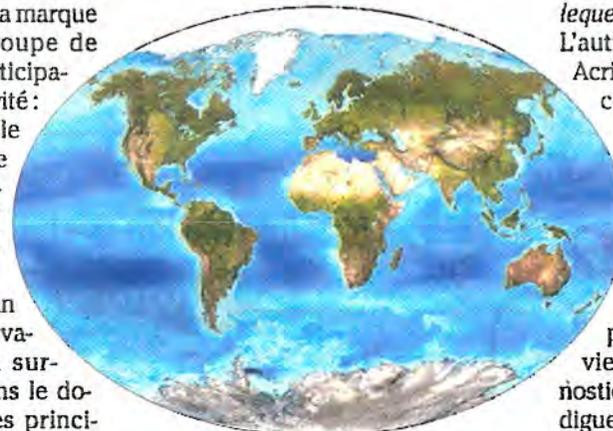
Pendant deux jours, cent experts mondiaux s'interrogeront sur les grandes problématiques liées à la mer. Sécurité et sûreté (la surveillance des activités illicites notamment), l'environnement, le partage de l'information dans le domaine maritimes ou encore la surveillance maritime spatiale sont notamment au programme. Au total, sept tables rondes sont prévues au palais Neptune de Toulon.

« Ce sont des pointures internationales qui viennent, qui font de SeaTIMed une manifestation de niveau européen », insiste Bernard Sans. Ce symposium, organisé par le Pôle mer Méditerranée et parrainé par le ministre des Transports, Frédéric Cuvillier, réunira les plus grands experts du domaine : l'ESA (Agence spatiale européenne), l'Emsa (European Maritime Safety Agency), l'ASI (Agence spatiale italienne), le Shom, l'EUSC (European Union Satellite Centre), la DG Mare et les responsables R&D des plus grands groupes sont invités.

Acri, une PME incontournable

La mécanique des flux, c'est la marque de fabrique d'Acri. Un groupe de pointe qui multiplie les participations aux pôles de compétitivité : Pôle mer Méditerranée, Pôle mer Bretagne, Pôle eau, Pôle aerospace-valley et Pôle risques. C'est dire si Acri-ST (pour sciences de la terre) est multiscartes.

La PME sôphopolitaine est un acteur majeur dans l'observation maritime spatiale, la surveillance et la prévision dans le domaine environnemental. Ses principaux clients ? Les agences spatiales, qui représentent 65 % du chiffre d'affaires. Le reste représentant les services et les usages liés à ces systèmes. C'est là un grand chantier pour Acri. « L'Europe dépense des centaines de millions



d'euros pour l'observation de la Terre, développe Philippe Bardey, le p.-d.g. du groupe. Il y a des applications pour l'agriculture, la pêche, le tourisme, les énergies. C'est un marché énorme, pour

lequel il faut créer la demande. »

L'autre activité du groupe, portée par Acri-IN (pour ingénierie), semble plus confidentielle (3 M€ sur un chiffre d'affaires global de 10 M€). Elle est pourtant génératrice d'importants investissements, que son président, Stéphane Lenormand, estime à 150 M€.

On trouve la filiale sur tous les fronts : la restructuration du port de Bonifacio, l'extension du vieux-port de St-Raphaël, le diagnostic et la faisabilité de la réfection de digues du port départemental de Cannes, l'extension des infrastructures portuaires de Monaco. Elle vient même de décrocher un marché inédit : la création de deux marinas de plaisance en Algérie, pour cinq cents anneaux au total.

de l'économie locale

DCNS, la logique vertueuse d'un moteur régional

C'est l'un des poids lourds de l'industrie de la mer en France. Rien que dans le Var, DCNS compte 3300 salariés, et génère, au bas mot, un demi-millier d'emplois avec ses sous-traitants. L'activité, équivalant plusieurs centaines de millions d'euros, bénéficie à l'ensemble de l'aire toulonnaise, et même au-delà, en étant réinjectée à plus de 60 % dans l'économie locale.

Entre Toulon, Le Mourillon et Saint-Tropez, l'entreprise est une locomotive pour le département. Mais profite de l'écosystème autant qu'elle le pousse vers l'avant.

Dans le département, l'activité de l'entreprise s'articule autour de quatre axes : l'entretien des navires de la Marine nationale et de marines étrangères, la formation, les grandes infrastructures (portuaires ou nucléaires), le high-tech – avec un millier d'ingénieurs au Mourillon planchant sur les systèmes de combat et, enfin, la fabrication et l'entretien de torpilles.

Plusieurs contrats avec des TPE

Le géant ne travaille pas seul dans son coin. Depuis 2012, il coopère ainsi avec une TPE des Bouches-du-Rhône, Other Angle Yachting, pour la maintenance, l'entretien et la modernisation des méga-yachts. Un marché qui peut s'avérer juteux : « Il y a 4500 navires de plus de 50 mètres dans le



L'un des derniers projets sortis de DCNS : Survi, qui peut être utilisé contre les trafics, le dégazage sauvage et les excès de vitesse en mer. Un prototype est présenté au Tall Ship. (©DCNS)

monde, et 3000 se trouvent en Méditerranée », explique François Demoulin, le patron de DCNS dans le Var. « Il y a peu d'endroits pour les

accueillir, on a le site et les compétences. »

Autre exemple de coopération avec Survi (Surveillance radar vidéo & infrarouge),

projet labellisé Pôle mer, qui a été développé avec deux TPE, Techvar (La Crau) et SR Plus (La Moutonne). Un système équipé d'un radar, de deux caméras infrarouge et longue portée, d'antennes, d'une station météo et de moyens de communication. Une fois son mât télescopique déployé, Survi, qui peut aussi bien être utilisé en pleine mer que sur terre, permet une surveillance dans un rayon de vingt kilomètres. Il permet aussi bien de lutter contre les activités illicites (dégazage sauvage, trafics, excès de vitesse) que de surveiller d'importantes manifestations.

DCNS ne compte pas en rester là. Il se prépare activement à un déménagement important : en 2015, les mille ingénieurs du site high-tech du Mourillon emménageront au technopôle de la mer, à Ollioules. Une relocalisation qui répond à une double exigence. Il y a la « responsabilité » que se donne le premier employeur privé du département. Il y a aussi une volonté d'exposition. « Cette démarche entre dans le cadre d'une diversification de nos activités », développe François Demoulin.

Une logique vertueuse qui profitera à tout le monde. À l'ancienne administration des armées, bien sûr, mais plus largement au technopôle de la mer. Et, si sa vitrine est mise en lumière, le Pôle tout entier ne s'en portera que mieux.

Questions à

Marc Saillard, président de l'université de Toulon

« Seatech nous donnera une autre aura nationale »

Partie intégrante du Pôle mer, l'université ouvrira, à la rentrée prochaine, une filière spécifique à l'ingénierie marine.

Qu'est-ce que Seatech, cette nouvelle école d'ingénierie marine ?

C'est la fusion de Supmeca et d'ISITV, deux écoles d'ingénieurs. L'université est à la recherche d'une masse critique et de visibilité internationale. Notre ancrage est territorial et nous avons vocation à être un acteur de l'économie de la région. Et ici, à Toulon, nous avons la Défense, le Pôle mer... Une école d'ingénieurs était une évidence.

L'école sera ouverte dès la rentrée 2014 ?

Tout est prêt. Seatech recrutera sur concours communs polytechniques avec 58 places ouvertes. Cette sélection sévère va nous permettre de recruter à haut niveau, ce qui va nous donner une vraie aura nationale. D'autant que, parmi les CCP, nous serons les seuls à être tournés vers la mer.

Le choix des matières a-t-il été fait avec Pôle mer ? Nous ne partons pas



(Photo A.L.G.)

d'une feuille blanche. L'enseignement est adossé à la recherche. Le génie maritime, la mécanique, la mécatronique, les matériaux – nous avons un laboratoire spécialisé dans la corrosion –, la communication sous-marine et le traitement de l'information seront tout particulièrement traités.

On a dans la région – entre l'Inria de Sophia et l'Ifremer à La Seyne –, de très hautes technologies et nous ne profitons pas assez de leur compétence.

Combien d'élèves comptez-vous recevoir ?

À l'horizon 2017, en comptant les licences renforcées qui mettent en place des parcours sécurisés à l'attention des bacheliers, nous aurons 500 élèves. A titre de comparaison, ISITV et Supmeca accueillent 300 et 150 étudiants.

Un centre d'essai unique au monde au large du Levant

Cela faisait une vingtaine d'années qu'Yves Chardard avait l'idée en tête : donner aux scientifiques et industriels un centre d'essai pour tester un engin ou un équipement par 1300 et 2400 mètres de fond. « Aujourd'hui, il faut un bateau en stand-by au-dessus du site pour alimenter en énergie et récupérer les données. À ces profondeurs, le navire ne peut s'ancrer et on arrive à des coûts exorbitants, de 50000 € à 250000 € par jour. »

Gérant de Subsea Tech, une PME des Bouches-du-Rhône, il a lancé le projet en 2008 avec des PME, des institutionnels et de grands groupes : la Comex, Sofresud, la Caisse des dépôts, notamment, sont entrés dans le capital pour créer Abysssea. Cette SAS mettra en place cet outil unique au monde au large des îles du Levant. Un choix plutôt évident : le site est déjà un centre d'essai de lancement de missiles. Le chantier pourrait démarrer l'été pro-

chain pour le premier palier à 1300 mètres, le second d'ici à deux ans. Des travaux qui seraient d'une désarmante simplicité – il ne s'agit que d'installer des plateformes de 15 m² environ et de les équiper en prises électriques et câbles –... s'ils ne se déroulaient en milieu hostile. Pour le premier palier, c'est un investissement de 12,5 millions d'euros qui est prévu.

« Il y a une forte demande des laboratoires de recherche, des PME et des grands groupes pétroliers. Le spectre des usages est très large », annonce Yves Chardard.

Ce qui est certain, contrairement à une inquiétude largement répandue, c'est qu'il ne s'agira pas d'exploration, ni d'exploitation gazière ou pétrolière. Mais ce centre d'essai et d'expertise mer profonde fera du Var une plaque tournante en matière de recherche dans les grands fonds mar-



Le chantier pourrait démarrer à l'été prochain pour le premier palier à 1300 mètres, et d'ici à deux ans pour le second palier. (Photo Frank Muller)

Les grands chantiers

L'arrivée de nouveaux bâtiments dans la rade et le grand carénage du *Charles-de-Gaulle* concentrent l'essentiel des travaux prévus dans le port militaire pour les trois ans à venir



Le prochain passage du porte-avions « Charles-de-Gaulle » en bassin (ici en janvier dernier), prévu pour 2016, doit entraîner de lourds travaux de mise aux normes dans la base navale. (Photos doc DR/Marine nationale, Richard Barsotti et Patrick Blanchard)

Il est un quartier de Toulon où des millions sont engagés chaque année pour des travaux de toute sorte. Une ville dans la ville où les quelque 20 000 travailleurs quotidiens ne se plaignent guère, pourtant, des nuisances liées aux chantiers. Cet endroit, c'est la base navale. Et à la tête de ces travaux colossaux, on trouve l'Établissement⁽¹⁾ du service infrastructure de la Défense (Esid).

L'iper du « Charles » déjà en préparation

À l'arsenal comme ailleurs au pied du Faron, les casques antibruit et les chaussures de sécurité sont donc légion en cette période de rentrée. Malgré la baisse des crédits affectés la Défense? « Nous sommes relativement préservés », confesse Jean-Pierre Cordier, directeur de l'Esid de Toulon. « Ces derniers temps, notre chiffre d'affaires est même en augmentation. »

Jusqu'à se retrouver « dopé » à hauteur de 130 à 150 millions d'euros par an, investis dans le lifting permanent des installations de la Marine nationale. Soit une augmentation de 30 à 50 % par rapport aux années pré-

cedentes. Nul miracle là-dessous : dans le plus grand port militaire de France, trois opérations d'envergure ont été engagées, qui confortent encore Toulon – si besoin était – dans sa position dominante de port de projection de forces. Les deux premières missions pour l'Esid consistent à préparer l'arrivée de nouveaux bâtiments dans la rade, qu'ils soient frégates multimissions (six exemplaires, de 2015 à 2025) ou sous-marins nucléaires Barracuda (six exemplaires, de 2017 à 2025). Leur technologie particulière et leurs dimensions impressionnantes vont obliger les services des ex-Travaux maritimes à mettre les petits plats dans les grands (*lire en page suivante*), en adaptant infrastructures portuaires et connexes.

Un plus pour l'économie locale

La troisième opération doit préparer le prochain arrêt technique majeur du porte-avions « Charles-de-Gaulle » (2016) en donnant un coup de jeune aux équipements des bassins Vauban. Tous ces chantiers sont également liés par une réfection

généralisée du réseau électrique.

Ces travaux ne sont pas une mince affaire. Mais ne sont pas non plus les seuls à occuper Jean-Pierre Cordier. L'ingénieur explique ainsi que sont également lancées ou prévues des opérations concernant le soutien de l'homme : construction ou remise à niveau des casernes, centre de restauration et centre médical des armées.

Un troisième point d'alimentation électrique pour l'arsenal doit également voir le jour, ainsi, qu'entre autres, le démantèlement et le remplacement de bateaux-portes et de ras d'accostage.

Bref, largement de quoi occuper les ingénieurs et techniciens de l'Esid et de ses sous-traitants et de donner, au passage, un solide coup de fouet à l'économie locale.

MA. D.

mdalaine@varmatin.com

1. Ex-Travaux maritimes, l'Établissement du service infrastructures de la Défense de Toulon s'occupe de gérer (investissements, aménagement, entretien...) le patrimoine immobilier de la base de Défense de Toulon, dont le périmètre s'étend de Hyères à Saint-Mandrier.



Le prochain arrêt technique majeur du porte-avions donnera un coup de jeune aux équipements des bassins Vauban.

de la base navale

La dépollution pyrotechnique de la rade a pris du retard



Commencée en mars dernier, l'opération de dépollution pyrotechnique devant le quai Noël n'est toujours pas achevée.

(Photo doc Ambre Mingaz et DR Marine nationale)

L'arrivée des frégates multimissions (Fremm) à Toulon? C'est pour demain. À partir de 2015 pour être (un peu) précis. Et d'ici là, l'Esid, ex-Travaux maritimes, a du pain sur la planche. Au sud de l'îlot Castigneau, un quai doit être aménagé et un nouvel appontement ⁽¹⁾, construit. « Pour le génie civil, les marchés sont passés, assure Jean-Pierre Cordier, le directeur de l'Esid. Mais ce n'est pas là le problème... » Car problème, il y a bien. Pour accueillir ces frégates au fort tirant d'eau, l'Esid doit faire draguer 6000 m³ de vase afin de gagner un ou deux mètres de profondeur. Juste devant le quai Noël, à l'endroit même où la flotte s'est sabordée en 1942. À l'endroit même où des dizaines d'engins pyrotechniques sont peut-être toujours envasés...

Bombe ou chewing-gum?

Après une phase d'études pour constater qu'il fallait bien « blanchir » cette zone à risque, l'opération a débuté comme prévu il y a un an, confiée à un

groupement d'entreprises spécialisées. Études de sécurité, dépollution pyrotechnique, dragage, évacuation, traitement et élimination des boues sont au programme. Un programme chargé.

« C'est beaucoup plus complexe et lourd qu'envisagé », confie Jean-Pierre Cordier. Pour preuve, ces échos de magnétométrie qui n'ont cessé de confirmer la présence de métal au fond de la rade... sans que les techniciens ne sachent s'il s'agit d'un papier de chewing-gum, d'une plaque de fer ou d'une bombe de 900 livres. Dans ces conditions, le dragage se fait donc « à la petite cuillère ».

Pas de dragage pour les SNA

Résultat, alors que l'opération - « une première » - devrait déjà être achevée, il y en a encore pour au moins un an de travaux. Et par ricochet, les coûts ont explosé. Pas les bombes, ce qui est toujours ça de pris... malgré les grincements de dents en cette période d'austérité. Mais Jean-Pierre

Cordier l'assure : « Nous serons à l'heure. De toute façon, nous n'avons pas le choix. »

Deuxième opération d'envergure : préparer l'arrivée des Sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) nouvelle génération. Ce sont les fameux « Barracuda », prévus pour arriver dans la rade en 2017, le Suffren en tête. Là, il s'agit surtout pour l'Esid d'équiper les bassins et quais Missiessy. Encore au stade des études, ce chantier d'environ 200 millions d'euros pourrait débuter à la fin 2014.

« Il s'agit notamment de mettre en œuvre de nouveaux raccordements électriques, explique Jean-Pierre Cordier. Mais aussi d'adapter toutes les installations aux normes de sécurité nucléaire, de plus en plus contraignantes. » La dépollution pyrotechnique et un nouveau dragage, un temps prévu, ne devraient cette fois pas être nécessaires. Ouf...

1. Trois autres suivront peut-être, au rythme de commande des Fremm.



Il faut draguer la zone se situant devant le quai Noël Pour accueillir les frégates multimission.



Les sous-marins nucléaires d'attaque « Barracuda » devraient arriver dans la rade en 2017.

Jean-Pierre Cordier quitte le service actif



La cérémonie de départ s'est tenue lundi, sur le parvis de la préfecture maritime. (Photo Luc Boutria)

Après 40 ans de bons et loyaux services aux Travaux maritimes, puis à l'Établissement du service d'infrastructure de la Défense de Toulon, dont il assurait la direction, Jean-Pierre Cordier quitte le service actif ⁽¹⁾. La cérémonie de départ s'est tenue lundi dernier sur le parvis de la préfecture maritime. L'occasion de rappeler qu'au cours de ses huit années de mandat, Jean-Pierre Cordier a, entre autres, assuré la réalisation de l'hôpital Sainte-Anne (2007), du bâtiment de stockage d'archives du service historique de la Défense (2011), des infra-

structures pour l'accueil du 519^e Groupement du Transit Maritime (2012-2013), de la chaufferie biomasse sur l'îlot Sainte-Anne (2013), ou des rénovations des hangars de la base aéronavale de Hyères. Lors de son discours, René Stéphan, directeur central du service d'infrastructure de la Défense, a salué « un homme aux grandes qualités morales et intellectuelles », en même temps qu'un « ingénieur de très haut niveau ».

1. Michel Rainero, précédent directeur de l'Esid de Brest, assumera les fonctions de Jean-Pierre Cordier dès demain.

Quid de la grande jetée?



Le coût des travaux de consolidation rebute les partenaires militaires et civils. (Photo doc Magali Ruffato)

Chantier depuis longtemps annoncé, mais sans cesse repoussé, la réfection de la grande jetée... ne semble toujours pas d'actualité. En cause, toujours : le financement. Estimé entre 10 et 20 millions d'euros, le coût du projet de consolidation de l'ouvrage rebute. Rebute la Défense, propriétaire de l'ouvrage, mais aussi les collectivités, qui seraient pourtant d'accord sur le principe - en tant qu'utilisateurs de la jetée - du partage de la facture. Mais tout ce beau monde peinerait maintenant à s'entendre sur le timing

de l'opération à budgéter... et sur le « qui paiera quoi ». « Il y a des travaux à faire, assure pourtant Jean-Pierre Cordier. Il n'y a pas urgence, certes. À la différence de la partie émergée, la base n'est pas altérée. Mais il ne faudrait pas trop tarder non plus... » Rappelons que cette grande jetée de 1,28 km de long, construite en 1881, est en grande partie immergée, par 11 mètres de fond en moyenne. Elle sert à protéger l'activité nautique et économique de la petite rade contre la houle et le vent d'est.

Monaco Marine confirme son installation à La Seyne

Le groupe spécialisé dans la maintenance des yachts a signé hier son implantation en bord de rade. A la clé, des emplois, des millions d'euros de travaux et des retombées pour toute la filière

Il aura donc fallu du temps. Mais c'est fait. Depuis jeudi, la société monégasque Monaco Marine – une des plus grandes de la région spécialisée dans la maintenance des yachts – l'autorité portuaire Ports-Toulon-Provence et la Chambre de commerce et d'industrie du Var (CCIV) ont signé le protocole d'accord pour la réhabilitation d'une friche industrielle sur le site de Bois Sacré, à La Seyne.

Ce qui suggère alors à Jacques Bianchi, président de la CCIV, un grand « ouf » de soulagement, après de longs mois de pourparlers pour mettre sur pied ce projet qui va faire entrer dans une nouvelle ère l'ancien site des chantiers navals seynois.

Même soulagement pour Michel Ducros, le P-D.G. de Monaco Marine. Celui qui a créé en 1995 cette société spécialisée dans la maintenance des yachts confirme avec cette nouvelle implantation sa position de poids lourd du nautisme. Il comptera alors sept chantiers navals dans la région : Monaco, Beaulieu-sur-Mer, Saint-Laurent-du-Var, Antibes, le Golfe de Saint-Tropez, La Ciotat... et le petit dernier qui a vu le jour – sur papier – à La Seyne.

Un projet à 16 M€ dont 10 pour Monaco Marine

« C'est une des plus belles rades du monde et la plus belle de Méditerranée. C'est aussi un secteur stratégique, et Monaco Marine n'y était pas. Aujourd'hui nous signons. Dès demain, nous construisons. Et je vous donne rendez-vous à l'automne 2015 pour fêter

ensemble l'inauguration de Monaco Marine au bord de la rade de Toulon. »

Le projet, salué aussi hier par Robert Cavanna, président du syndicat Mixte Ports Toulon Provence, porte sur la réhabilitation du site seynois sur près de 30 000 m²; avec la création au travers de deux zones distinctes – l'une dédiée aux catamarans et l'autre aux super-yachts – de divers types d'activités liées à l'entretien, la réparation et la rénovation.

Ce projet a été notamment mené par Chantal Lemeteyer, directeur du développement à Monaco Marine. Son coût s'élève à 16 millions d'euros d'investissements publics et privés (10 millions pour Monaco Marine) pour une durée d'occupation juridiquement fixée à 50 ans. Il sera sans doute livré d'ici 24 mois.

À la clé, de grandes opportunités en matière de développement économique, humain et environnemental (voir ci contre).

Il permettra aussi de suivre et de coller aux évolutions du secteur de la grande plaisance, voire très grande plaisance, qui ne connaît pas la crise. En effet, en trente ans, le nombre de yachts de plus de 30 mètres naviguant dans le monde a plus que quadruplé. Passant de 1 081 en 1985 à 4 596 en 2012. Et cette flotte, dont nous avons un aperçu avec le Monaco Yacht Show qui se termine ce soir, continue encore de grossir.

Le site seynois de Monaco Marine pourrait donc très vite se placer au cœur d'une activité en constante expansion.

JULIE BAUDIN
jbaudin@nicematin.fr



Le site, voisin de l'Espace Grimaud, sera décomposé en deux parties : l'une dédiée aux catamarans (à l'ouest) et l'autre aux super-yachts.

(Repro. Ereme Architecture)

Retombées : 40 emplois directs

Monaco Marine fait déjà figure, dans le secteur de la plaisance, de géants des mers. Avec ce nouveau site, le groupe confirme encore qu'il est le plus important en matière de chantiers navals dans les Alpes-Maritimes et dans le Var. Il représente 200 employés et 600 sous-traitants pour un chiffre d'affaires de 50 millions d'euros. En s'implantant sur le site seynois, Monaco Marine estime que 40 emplois directs et 100 indirects devraient être créés.

Quant au chiffre d'affaires annuel, il devrait tourner autour de 6 millions d'euros. Une équipe commerciale sera spécialement dédiée à cette unité et au marché du catamaran. Elle sera appuyée par les compétences des techniciens et du personnel du groupe. De plus, la saisonnalité des activités de service technique aux yachts engendrera un apport économique notable aux services périphériques existants comme l'hôtellerie et la restauration.

Marc Vuillemot salue la réalisation d'un « projet de 15 ans »

« Je suis ravi de voir ce projet se concrétiser, quinze ans après les premiers contacts avec l'entreprise », se réjouissait, jeudi, Marc Vuillemot. « Je suis content de voir que la coopération intercommunale fonctionne, quoi qu'en disent certains. Et cela vaut aussi pour Ports-Toulon-Provence. J'ai beau être souvent critique, mais là je dis "bravo". L'implantation de Monaco Marine est un élément clé dans notre stratégie économique. Cela montre aussi que les acteurs privés prennent notre projet de port au sérieux. »

À Brégaillon, des sédiments pour construire des routes

Ça y est : la mairie de La Seyne a accordé son permis de construire à la société Envisan. L'unité, qui construirait des ouvrages d'art à partir de sable et autres gravats, devrait suivre



Une friche de plus de trois hectares à Brégaillon. C'est là que le projet pilote d'Envisan doit s'installer.

(Photo Dominique Leriche)

Des herbes folles, quelques arbres. Rien de plus. Ce coin de Brégaillon, c'est une friche de plus de trois hectares. Un terrain vague plongeant directement dans la mer. Mais l'endroit ne devrait plus rester désert. En fait, il doit même accueillir un projet assez unique. La société Envisan doit installer là son unité de valorisation des sédiments. Après plus d'un an de blocage⁽¹⁾, la mairie de La Seyne a accordé le permis de construire à l'entreprise. L'unité d'Envisan à Brégaillon doit traiter sables, boues et autres gra-

vats dragués dans la rade de Toulon. Ils serviraient à la construction d'ouvrages d'art pilotes : routes, digues, etc.

Draguer, faire sécher, développer

D'abord, il faudra draguer les sédiments. Ils seront amenés à Brégaillon par la mer ou la route⁽²⁾. De là, les sédiments pollués seraient placés dans une lagune étanche, séchés, puis traités hors de l'eau. Un processus de plusieurs mois. La pollution de ces sédiments va des déchets ménagers jetés dans

l'eau – vélos, machines à laver – aux hydrocarbures. Même si, assure Daphné Glaser, directrice de développement à Envisan, « les sédiments sont moins pollués qu'un bout de terre sur lequel tombe de l'essence. »

Une fois les sédiments traités, arrive la phase technique. La réalisation des prototypes. Une première étape avant, peut-être, de développer les « vraies » routes ou digues pour des administrations et autres collectivités locales. « Souvent, les administrations qui ont besoin de draguer sont les mêmes que

celles qui ont besoin d'ouvrages d'art », dit encore Daphné Glaser.

Discretion

Sur ce projet d'unité de traitement des sédiments, la société Envisan reste discrète. Le projet est chiffré à « plusieurs millions d'euros ». Les travaux « pourraient commencer d'ici à deux ans ». Sans en dire plus. Si la phase de test est concluante – il faut déterminer si les sédiments de la rade peuvent permettre la construction d'ouvrages d'art – Envisan pourrait commencer à démarcher des clients potentiels. Et

La Marine « intéressée »

Beaucoup d'attentes, derrière ce projet de valorisation des sédiments. Certes, d'autres solutions existent. Aujourd'hui, ces sédiments dragués peuvent être déposés dans des décharges. Sauf que le processus est plutôt coûteux : plusieurs centaines d'euros la tonne. Et de toute façon, les « décharges sont surchargées », dit encore Daphné Glaser. « Ce projet nous intéresse », dit-on côté préfecture maritime, qui « produit régulièrement des déchets de sédiments ». Dernier exemple en date : des opérations de dragage dans le port militaire de Toulon. Elles ont commencé en février dernier. Longtemps⁽¹⁾, la possibilité qu'Envisan s'associe au

projet avait été évoquée. Sauf qu'avec les retards de permis de construire, « nos calendriers se sont télescopés », explique-on à la préfecture maritime. Cette phase de dragage pourrait s'achever d'ici « la fin de l'année »... avant l'entrée en service de l'unité. Reste que la Marine pourrait bien participer à la phase de test du projet Envisan... avec des sédiments issus d'autres phases de dragage.

Elles pourraient avoir lieu « d'ici quelques années ».

1. Le projet de valorisation des sédiments a été initié en 2009 par un consortium de partenaires publics et privés, dont la communauté d'agglomération TPM ou le syndicat mixte PTP. L'appel d'offres d'un premier projet expérimental avait été lancé par le conseil général en 2006.

donc, aller toquer à la porte des institutions locales varoises.

NICOLAS HASSON
nhasson@nicematfn.fr

1. Marc Vuillemot, le maire de La Seyne, refusait d'accorder le permis de construire tant que le conseil général refusait, lui, de construire un rond-point du côté de la Pyrotechnie. Il permettrait l'accès à la future unité sans passer par l'actuelle entrée du port de Brégaillon. Objectif : désengorger l'entrée sur La Seyne. Le rond-point doit voir le jour « courant 2014 ».

2. Le choix du mode de transport sera du ressort du maître d'ouvrage pour le dragage des sédiments, assure Daphné Glaser.

Les sous-marins nucléaires devront-ils changer de garage?

Le ministre de la Défense va décider, d'ici à la fin de l'année, qui de Toulon ou de Brest accueillera l'entretien des futurs SNA. Des centaines d'emplois sont en jeu... à l'horizon 2025

Est-ce plausible que la maintenance des SNA soit, à l'avenir, assurée ailleurs qu'à Toulon?

OUI.

L'hypothèse est aujourd'hui clairement examinée pour les futurs sous-marins nucléaires d'attaque de la classe *Barracuda*. Il s'agirait de délocaliser, à Brest, la maintenance lourde de ces SNA nouvelle génération : les fameux arrêts techniques majeurs de 18 mois, aussi appelés IPER⁽¹⁾.

Serpent de mer dans l'histoire (récente) de la Marine, la délocalisation de l'entretien longue durée des SNA a, en fait, été remise au goût du jour par l'actuel ministre de la Défense, Jean-Yves Le Drian. Une étude a même été lancée pour savoir qui, du port militaire de Brest ou de Toulon, serait le mieux placé, et surtout le moins « cher », pour se charger de ces grands carénages qui ont lieu tous les dix ans.

La décision sera rendue « avant la fin de l'année », assure le ministre, qui ménage le suspense. L'entretien courant, contractualisé avec l'entreprise DCNS, resterait dans le Var.

La base des SNA pourrait-elle aussi migrer à Brest?

NON.

Le ministre ne s'est pas exprimé



Plus de 600 ouvriers et techniciens bossent pour l'entretien des SNA, ici le *Casabianca*.

(Photo M J P)

clairement sur la question et la présidente de la commission de la Défense à l'Assemblée nationale, Patricia Adam, assure que la décision n'est toujours pas entérinée. Malgré tout, il semble qu'un tel transfert ne soit plus d'actualité.

Certes, l'idée se murmure toujours dans les milieux autorisés. Partant d'un simple postulat : si assurer à Toulon l'entretien de bâtiments également basés dans la rade peut sembler d'une logi-

que géographique imparable, l'idée d'une délocalisation des IPER à Brest pourrait donc induire en sous-main... la délocalisation complète des *Barracuda* en Bretagne.

Une hypothèse jugée toutefois « irréaliste » par Philippe Vitel, député du Var et vice-président de la commission de la Défense. « Le chef d'État-major de la Marine, l'amiral Bernard Rogel, me l'a assuré la semaine dernière : les *Barracuda* viendront à Tou-

lon. Leur intérêt stratégique est indéniable en Méditerranée. » L'État-major de la Royale nous l'a ensuite bien confirmé : « Le port, base des SNA, restera Toulon. Ça ne fait aucun débat. »

Les conséquences d'un transfert des IPER seraient-elles importantes?

OUI.

En gros, il faut savoir que dans la zone Missiessy, il y a en per-

manence un SNA en bassin pour maintenance. Et que la main-d'œuvre ne chôme pas. « L'activité représente 40 % de la charge de DCNS Toulon », confirme-t-on du côté de ce poids lourd mondial du naval de Défense.

Dit autrement, ce sont plus de « 600 ouvriers et techniciens qui bossent sur l'entretien des SNA », assure Philippe Di Muzio, pour le syndicat CGT à DCNS Toulon. Lequel met aussi en garde contre d'éventuelles conséquences sur l'emploi que pourraient avoir un transfert à Brest des IPER et les « mutations forcées » qui guetteraient alors ses collègues varois.

En ajoutant les dizaines de sous-traitants, le poids des équipages – environ 1000 hommes – et de leurs familles dans l'économie locale, on comprend mieux pourquoi Philippe Vitel assure vouloir « se battre » pour conserver l'entretien de longue durée des bateaux noirs... et les millions d'euros qui vont avec.

Une nuance toutefois, et de taille : même en cas d'improbable accélération du dossier *Barracuda*, le premier IPER n'interviendrait pas avant 2025 ou 2027.

MA. D.

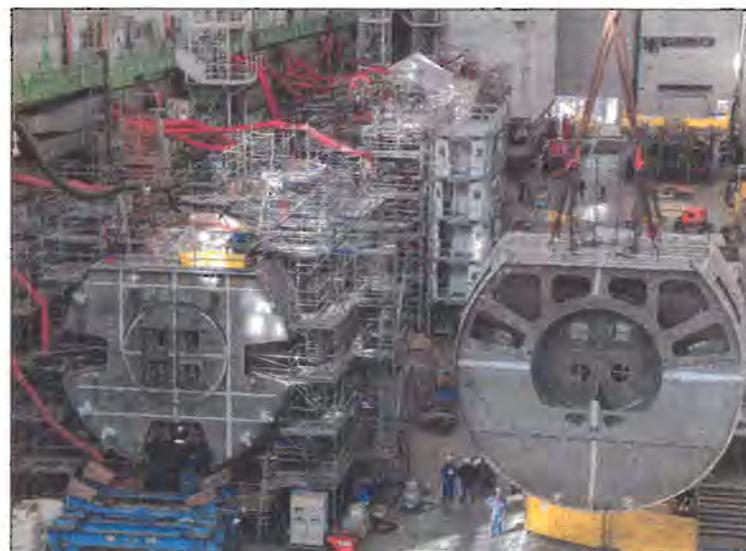
1. Indisponibilité périodique pour entretien et réparation

Repères

Le SNA, Sous-marin nucléaire d'attaque

Les six Sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) sont des bâtiments à propulsion nucléaire basés à Toulon. Le premier exemplaire, le *Rubis*, a été admis au service actif en 1983. Ont suivi le *Saphir*, le *Casabianca*, l'*Émeraude*, l'*Améthyste* et le *Perle*.

Considérés comme les SNA les plus compacts du monde, ce sont de parfaits « chiens de garde » du porte-avions ou des gros bâtiments de la Marine nationale. Dotée d'armement conventionnel, cette classe *Rubis* est également conçue pour la lutte sous-marine et le renseignement électronique. Deux équipages de 70 hommes sont nécessaires pour armer



Le SNA *Suffren*, premier de la classe *Barracuda*, doit arriver à Toulon en 2017. Sa construction par l'entreprise DCNS se poursuit actuellement à Cherbourg.

(Photo DCNS)

chaque SNA.

SNA, SNLE : pas le même combat

Attention à ne pas confondre SNA avec SNLE, sigle qui désigne cette fois le Sous-marin nucléaire lanceur d'engins, dont les quatre exemplaires de la Marine nationale sont basés à l'Île-Longue, dans la rade de Brest. De très grande taille, le SNLE est, lui, capable d'embarquer l'arme nucléaire. Il est, à ce titre, chargé de la dissuasion sur tous les océans. L'idée de regrouper SNA et SNLE sur le site brestois a longtemps été évoquée avant qu'Hervé Morin, alors ministre de la Défense, ne tranche, en 2009, pour conserver deux sites distincts.

Les *Barracuda*, SNA deuxième du nom

Les *Barracuda* sont les sous-marins nucléaires d'attaque nouvelle génération. Ils sont censés remplacer progressivement ceux de la classe *Rubis* à partir de fin 2017. Ils seront également au nombre de six. Le premier s'appellera *Suffren*. Actuellement en construction à Cherbourg, son *sistership*, le *Duguay-Trouin*, pourrait être livré à partir de 2020. Plus grands, plus puissants et plus silencieux que leurs aînés, les *Barracuda* mesureront 99,5 mètres et afficheront un déplacement de 5 000 tonnes en plongée, contre 73,6 mètres de longueur et 2 670 tonnes en plongée pour les *Rubis*.

Une question éminemment politique



Pour Philippe Vitel et Patricia Adam, l'enjeu est de taille.



(Photos archives F. M. et DR)

« Le problème, c'est qu'à la commission, les Bretons sont grandement majoritaires ». Ce cri du cœur est signé Philippe Vitel, député UMP du Var, vice-président de cette commission de la Défense nationale et des forces armées à l'Assemblée, et pas forcément connu... pour sa « breizophobie ». Et alors ? Alors la socialiste Patricia Adam, présidente de la puissante commission, est effectivement députée à Brest. Alors le ministre de la Défense lui-même est breton. Et Jean-Yves Le Drian a même été maire de Lorient et président de la Région Bretagne. Et alors ? Alors il est difficile de ne pas voir (aussi) dans ce débat des intérêts politiques. Et la volonté des Bretons, justement, de contrebalancer un peu le déclin régulier, ces dernières années, du port

militaire de Brest. Voire de l'économie bretonne en général.

2009 en travers de la gorge

Rappelons que lorsque la décision de baser les *Barracuda* à Toulon avait été prise par le gouvernement Sarkozy, en 2009, Patricia Adam, alors « simple » députée, n'avait pas caché son mécontentement. Et son dépit d'avoir vu Hubert Falco, secrétaire d'État à l'aménagement du territoire, peser de tout son poids dans le dossier. « C'était une annonce purement politicienne. Elle ne se basait sur aucune étude », assurait-elle encore récemment. Depuis l'alternance politique, la voix de cette élue combative porte davantage. Jusqu'à quel point ?

Il a dit

« Le choix sera financier »

Amiral Bernard Rogel, chef d'État-major de la Marine



« Les facteurs déterminant de choix seront financiers et la décision n'est pas arrêtée aujourd'hui : quel serait le coût des travaux à réaliser à Brest ? Quel serait l'impact humain du transfert de cette tâche de Toulon à Brest pour les personnels de la Marine nationale et pour les industriels ? Quel serait l'impact opérationnel ? »

Commission de la défense nationale et des forces armées, mercredi 9 octobre 2013

Des travaux... de toute façon

Pour accueillir les *Barracuda*, l'Établissement du service d'infrastructure de la Défense de Toulon (ESID) va lancer un grand chantier sur les bassins Missiessy, au cœur du port militaire de Toulon. Encore au stade des études, ce « lifting » d'environ 200 millions d'euros pourrait débuter aux alentours de la fin 2014.

Pour Jean-Pierre Cordier, ex-directeur de l'ESID Toulon, la question de l'entretien lourd des SNA ne modifie pour l'instant pas la donne : « Même dans l'hypothèse où ces IPER ne se feraient pas à Toulon, nous aurions un certain nombre de travaux à réaliser pour remettre à niveau ces installations qui servent actuellement aux SNA de type Rubis. » Lesquels Rubis ne partiront pas, quoi qu'il arrive, jusqu'à ce qu'ils soient progressivement retirés du service actif.

« Brest a fait des efforts »

Mais si IPER des *Barracuda* il y avait, alors l'enjeu de la sûreté, et le contexte « post-Fukushima », supposerait d'importants nouveaux travaux au pied du Faron. Autant qu'en Bretagne ? « Je suis convaincu que ça serait moins cher à Toulon », assure le député Philippe Vitel, qui concède toutefois que « Brest a fait des efforts importants ces dernières années. Notamment autour de la dépose du cœur nucléaire des réacteurs lors des grands carénages, réalisée sur un site dédié et isolé : l'Île Longue. Rappelons qu'à Toulon, les cœurs sont transférés dans une piscine à deux pas du centre-ville. Mais l'un des enjeux du chantier d'ores et déjà programmé par l'ESID à l'arsenal sera bien de « renforcer quais et bassins contre les agressions, séisme notamment ».



Pour accueillir à quai les *Barracuda*, comme c'est le cas aujourd'hui pour les *Rubis*, de nombreux travaux seront nécessaires dans la base (Photo F. G.)

Aidons le ministre à choisir...

■ Trois bonnes raisons de choisir Toulon pour les IPER

- Les SNA *Barracuda* seront basés à Toulon. Quoi de plus logique alors, au moins d'un point de vue géographique, que de les entretenir aussi à Toulon ? Rappelons qu'il faut tout de même cinq jours de mer à un SNA pour passer du Var à la Bretagne. Ce qui a évidemment un coût.
- Ca fait 30 ans que des sous-marins nucléaires d'attaque sont entretenus (et bien entretenus) à Toulon. Pourquoi changer une affaire qui roule ?
- L'entretien des sous-marins, c'est 40 % de la charge de DCNS

Toulon et des centaines d'emplois directs et indirects. « Pourquoi vouloir déshabiller Pierre pour habiller Paul ? » s'interroge la CGT de l'arsenal... brestois, solidaire de ses collègues toulonnais.

■ Trois bonnes raisons de choisir Brest pour les IPER

- La base navale de Brest a perdu beaucoup de bâtiments militaires ces dernières années. À tel point que Toulon concentre maintenant l'essentiel de la flotte. Ne pourrait-on pas rééquilibrer un peu la donne ?
- D'importants investissements

ont été réalisés à l'Île Longue, en face de Brest, en matière de sécurité nucléaire. À Toulon, port de Méditerranée où le danger sismique existe, la maintenance des réacteurs se fait près du centre-ville. La solution bretonne ne serait-elle pas plus sûre ?

- Les Brestois ont les SNLE depuis 1971. Les sous-marins, ça les connaît. Et après tout, la base opérationnelle et celle de leur entretien semblent pouvoir être dissociées. Quoi de plus logique, pour faire des économies d'échelle, que de regrouper SNA et SNLE dans un pôle brestois de maintenance spécialisé pour la flotte sous-marine ?

Costa Croisières choisit Toulon comme tête de ligne

La compagnie italienne a programmé vingt escales dans la rade en 2014. Elles viennent s'ajouter aux quatre-vingt neuf d'ores et déjà réservées par différents armateurs

Les tempêtes en Méditerranée peuvent être porteuses de bonnes nouvelles dans la rade. Elles contribuent même à maintenir au beau fixe le marché des croisières.

La compagnie italienne Costa Croisières, qui a dé tourné, hier, à La Seyne, un de ses paquebots devant initialement accoster à Marseille, vient en effet de choisir le port de Toulon comme tête de ligne pour 2014. Vingt escales du *Costa Neo-Riviera*, navire long de 216 mètres et large de 28 mètres pouvant accueillir 1600 passagers, ont été programmées.

Si la réputation de port « tout temps » de Toulon, dans la rade la mieux abritée de Méditerranée, a pesé dans le choix de Costa, les infrastructures et l'accueil y ont naturellement contribué aussi.

« Réactivité et qualité de service »

« Chaque fois qu'ils ont rencontré un problème pour rejoindre Marseille, nous leur avons apporté une réponse quasi-immédiate à Toulon-La Seyne, explique Yannick Casteur, directeur des opérations portuaires à la Chambre de commerce et d'industrie du Var. Ils ont ainsi pu mesurer notre réactivité,



Le Costa Luminosa a été dérouté hier au môle d'armement de La Seyne en raison des conditions météo.

(Photo Dominique Leriche)

ainsi que notre qualité de service. Sans oublier l'attrait touristique du Var, qui va leur permettre de proposer de nouvelles excursions à terre à leurs croisiéristes.»

Dans les chiffres, ces vingt

nouvelles escales de Costa Croisières portent à cent neuf le nombre de réservations d'ores et déjà effectuées par différents armateurs pour 2014. Et compenseront le départ annoncé de la compagnie

américaine Royal Caribbean International, laissant augurer d'une nouvelle saison « du même cru » que celle de 2013. Entre janvier et septembre, la CCIV a comptabilisé 82 escales, soit une

baisse de 11 % par rapport à 2012. Mais il convient d'y ajouter seize escales dé tournées (douze de Marseille en raison de la météo ou de grèves et quatre de Saint-Raphaël en raison de la météo), soit 60 %

de plus que l'année précédente.

Au final, avec des navires de plus grande capacité, le nombre de croisiéristes reste stable, à 230 500.

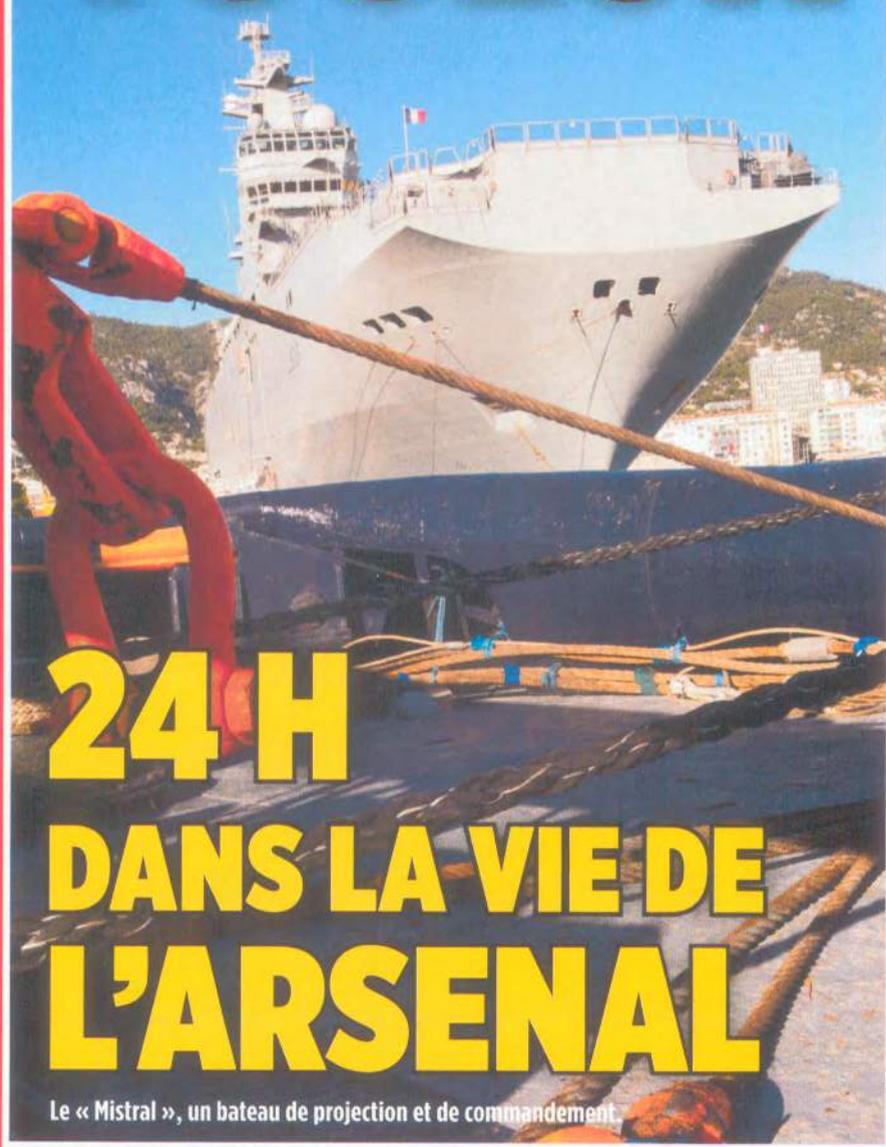
ANNE FUERXER-TEZIER
afuerxer-tezier@vamat.com

VII. – DOSSIER LE POINT

- Toulon – 24H dans la vie de l'arsenal

Le Point n°2148 – 14.11.2013

TOULON



24 H DANS LA VIE DE L'ARSENAL

Le « Mistral », un bateau de projection et de commandement.

- II **Reportage** Dans l'enceinte de la base navale
- VIII **Héritage** Plongée au cœur de DCNS
- XIV **Défense** DGA, de la matière grise en action
- XX **Le carnet gourmand** de Gilles Pudlowski

Dossier coordonné par Michel Colomès

Le Point

**PARTENAIRE
DE LA FÊTE DU
LIVRE DU VAR**



Du 15 au 17 novembre 2013, la Fête du livre du Var se déploiera place d'Armes pour accueillir 250 auteurs parmi lesquels: Douglas Kennedy, Metin Arditi, Yann Moix (prix Renaudot 2013), Jean Delumeau, Jean-Claude Kaufmann, Michel Quint, Sylvie Giono... Comme chaque année, le Coup de cœur du *Point* sera remis, le vendredi 15 novembre à 15 h au Café littéraire. Il récompense, cette année, Alain Rey pour son « Dictionnaire amoureux du diable » (Plon). A 17 heures, Christophe Ono-dit-Biot, directeur adjoint de la rédaction du *Point*, animera une rencontre avec Fabienne Jacob, la lauréate 2013 du prix des Lecteurs du Var, dont le jury est présidé par Jean-Noël Schifano. Le 16 à 16 heures, c'est Alain Rey qui débattrà autour de son ouvrage. Autres rendez-vous marquants: Franz-Olivier Giesbert, directeur du *Point*, animera une conversation avec Jean-Louis Debré (« Françaises, Français ». Ces discours qui ont marqué la V^e République », L'Archipel) et Valérie Bochenek (« Ces femmes qui ont réveillé la France », Fayard) à l'espace débats. La Fête du livre offrira aux Varois trois jours consacrés à la littérature et aux cultures Méditerranéennes avec des signatures, des débats, des conférences, des lectures au Théâtre Liberté, une exposition à l'Hôtel des arts.

Programme complet sur:
fetedulivreduvar.fr

MARINE**24 heures dans la vie de l'**

C'est une véritable ville, en plein cœur de Toulon, que la base navale, plus grand port militaire de Méditerranée. L'Arsenal, comme on l'appelait autrefois, occupe 268 hectares. Ce qui explique les 30 kilomètres de routes qui irriguent son périmètre et permettent aux 12 000 et quelques personnes qui y travaillent et parfois y habitent de circuler dans cette enceinte très sécurisée et protégée des regards indiscrets.

Pendant quelques jours, l'envoyé spécial du *Point* a pu vivre au contact de ces hommes et de ces femmes qui ont quelque chose de plus que les civils que nous sommes : ils sont pénétrés dans leur moindre action de la mission qui leur a été confiée. Un esprit qui perdure même dans une époque compliquée comme la nôtre ■ **MICHEL COLOMÈS**

Inédit.

Reportage dans l'enceinte ultrasécurisée de la base navale militaire.

PAR MATTHIEU NOLI

8 heures : état-major de l'aéronautique navale

Cela sonne comme une déclaration d'amour. A tous ceux qui croient que l'aéronavale n'est composée que de pilotes issus de l'armée de l'air, le contre-amiral Hervé Denys de Bonnaventure rappelle que « les 5 000 marins du ciel sont avant tout des marins. Ce sont des gars qui se



Arsenal



Indispensable.
Le porte-avions « Charles-de-Gaulle », bâtiment-phare de la flotte navale française. Ci-contre, le contre-amiral Hervé Denys de Bonnaventure.

sentent bien dans une boîte en fer, qui n'ont pas peur du roulis, qui aiment la promiscuité et les voyages. Personnellement, j'ai cumulé 3 065 heures de vol et 456 appontages, mais aussi 30 000 heures de mer...»

L'aéronautique navale, qu'il commande depuis juillet 2011, est

dotée de trois composantes: le groupe aérien embarqué sur le porte-avions « Charles-de-Gaulle » (soit 34 Rafale, 24 Super-Etendard et 3 Hawkeye), la patrouille de surveillance maritime constituée essentiellement de Falcon et d'Atlantique 2 et l'escadrille d'hélicoptères basée à Hyères. Au total, cela représente 205 appareils, un chiffre qui diminue d'année en année. « Les restructurations ne nous font pas peur, affirme l'amiral à la haute stature. Mais là, je crois que nous sommes arrivés au plancher... »

Le pacha de l'aéronavale, Alavia dans le jargon militaire, n'est pas celui qui conduit les opérations, mais celui qui entraîne et qualifie les pilotes et les avions. « Nous sommes à la fois le centre de formation et le garage arrière », sourit-il en se levant pour contempler la rade de Toulon. Il suffit de le voir observer la mer pour se rendre compte que l'ancien pilote de Super-Etendard rêve encore d'appontages.

9 heures: passerelle de la frégate « Courbet », bassin Castigneau

Il était une fois un jeune homme de Foix qui rêvait parfois d'embarquer sur un bateau gris pour naviguer sur toutes les mers du globe. Avec son prénom aux accents scandinaves, sa carrure de rugbyman et sa barbe orangée, Jan-Erik Lemery, 24 ans, aurait pu se destiner à une tout autre carrière. Mais l'appel de la mer était le plus fort: il s'engage en 2009, apprend le métier de marin à Saint-Mandrier et à Lanvéoc puis embarque à bord du « commandant-Bouan » pour des missions de lutte contre la piraterie dans l'océan Indien, de surveillance des approches maritimes et de contrôle des pêches en Méditerranée.

Depuis le mois d'avril 2013, il est adjoint au chef de quart pour la navigation et la timonerie à bord de la frégate « Courbet ». Le bâtiment est en Iper (indisponibilité périodique pour entretien et réparation) pour quelques semaines encore: le quartier-maître en profite pour entretenir la documen-



L'appel du large. Le quartier-maître Jan-Erik Lemery, engagé en 2009, est adjoint au chef de quart sur la frégate « Courbet ».

tation nautique du bord et se former sur des simulateurs.

Ses premiers mois en mer ne l'ont pas détourné de sa vocation, bien au contraire. « Entre les exercices en mer et l'entretien du bateau, il n'y a pas de temps mort », se réjouit-il. Le jeune Ariégeois vient de signer un contrat de dix ans et aimerait passer son brevet supérieur pour devenir officier marinier dans les deux prochaines années.

10 heures: état-major de la Force d'action navale

Quand ils parlent de lui, les officiers de marine le font avec ce mélange de déférence et d'admiration que l'on réserve aux chefs charismatiques. Né à Toulon en 1959, le vice-amiral d'escadre Philippe Coindreau a pris la tête de la Force d'action navale au début du mois de septembre, après avoir commandé la marine française engagée en Libye dans le cadre de l'opération « Harmattan ». Le regard droit, la poignée de main franche et la mâchoire volontaire, le nouvel Alfa – c'est ainsi qu'on le nomme dans la marine – est à la tête d'une flotte de 96 bâtiments de surface dont un tiers seulement basé à Toulon. Mais ils représentent 60 % du tonnage total avec le groupe aéronaval centré autour du porte-avions « Charles-de-Gaulle » et les BPC (bâtiments de projection et commande- ■■■



Exercice. L'amiral Philippe Coindreau, à la tête de la force d'action navale, est garant de la formation des équipages. Ses hommes s'exercent en mer ou dans le simulateur de navigation (à dr.), dirigé par le premier maître Philippe Klaw. En bas, le vice-amiral d'escadre Yves Joly, préfet maritime, donc commandant de la zone maritime Méditerranée.

ment) qui forment le cœur du groupe amphibie.

À l'instar du commandant de l'aéronautique navale, l'amiral Coindreau exerce une autorité organique : « Je mets des forces prêtes à remplir leur mission à la disposition du commandement opérationnel, souligne l'Alfan. Je suis garant de la formation de cet équipage, de son adaptation aux nouvelles menaces, mais aussi de la disponibilité de bateaux en condition opérationnelle. » D'où l'importance de l'entraînement qui se pratique en mer lors d'exercices réguliers et à terre sur des simulateurs comme ceux qui se trouvent dans les locaux de la force d'action navale.

11 heures : simulateur de navigation, force d'action navale

Le premier maître Philippe Klaw, 30 ans, vient d'affronter son cinquième avis de grand frais (autre dit, de fort coup de vent) en deux jours, mais sa chemise n'est même pas froissée. Il faut dire que la passerelle sur laquelle il travaille est parfaitement immobile, puisqu'il s'agit d'un simulateur de navigation et qu'en outre c'est lui qui a programmé ces conditions météorologiques difficiles pour voir comment réagissait un équipage en cas de coup de vent.

« Le simulateur reproduit les conditions opérationnelles et les équipages viennent par équipe de quart s'entraî-

ner à la manœuvre ou à la navigation », explique le premier maître, qui joue alors le rôle de commandant du bâtiment. C'est un excellent entraînement pour ceux qui restent longtemps à terre, en particulier quand leur bâtiment est immobilisé pendant plusieurs mois pour une opération de maintien en condition opérationnelle. Pour corser les choses, Philippe Klaw n'hésite pas à bousculer le scénario préétabli pour tester les réactions de l'équipage.

12 heures : préfecture maritime

C'est vers cet homme au visage avenant que tout le pouvoir civil et militaire converge. Le vice-amiral d'escadre Yves Joly, né à Saint-Mandé en 1957, est d'abord le commandant de la zone maritime Méditerranée (Cecmed). À ce titre, il a le contrôle opérationnel des forces déployées sur ce théâtre et reçoit ses ordres directement du chef d'état-major des armées, basé à Paris. Il est responsable de la conduite des opérations et de la gestion des crises pour l'ensemble de la flotte qui navigue sur le Mare Nostrum et préside chaque matin un briefing au centre de commandement opérationnel.

En tant que préfet maritime (Premar), il est aussi le délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer Méditerranée. En lien direct avec Matignon, via le

secrétaire général de la Mer, il représente chacun des ministres dans ses attributions spécifiques. C'est ainsi qu'il a été amené à coordonner les moyens de la Marine nationale et de l'administration lors de l'arraisonnement du « Luna-S », le 13 septembre. Le cargo, qui battait pavillon tanzanien, transportait plus de 20 tonnes de cannabis ! C'est également lui qui supervise la lutte antipollution et a présidé du 8 au 10 octobre un exercice de grande ampleur impliquant les marines française, italienne et espagnole au large des bouches de Bonifacio. C'est lui encore qui est responsable de la lutte contre l'immigration clandestine, avec un souci permanent pour la vie d'autrui, qu'il soit passeur ou réfugié. Enfin, c'est lui qui dirige les secours en mer. Lors de la campa-



Activité 2012

12 700 jours de mer cumulés.
40 800 heures de vol.
4 200 marins en mer (en moyenne).
37 bâtiments à la mer (en moyenne).

Les hommes*

36 437 personnes, dont :
4 012 officiers.
21 574 officiers marins.
6 958 quartiers-maîtres et matelots.
3 893 volontaires et personnels civils.

Répartition par force*

Force d'action navale
10 485 marins.
Force sous-marine
3 165 marins.
Aéronautique navale
5 033 marins.
Fusiliers marins
1 942 marins.
Gendarmerie maritime
1 104 gendarmes.

* Au 31 décembre 2012.

Force d'action navale

1 porte-avions « Charles-de-Gaulle ».
3 bâtiments de projection et commandement.
1 transport de chaland de débarquement.
1 bâtiment de commandement et de ravitaillement et
2 pétroliers ravitailleurs
11 frégates :
2 de défense aérienne,
2 antiaériennes,
3 anti-sous-marines,
5 légères furtives.
5 patrouilleurs de haute mer.
3 chasseurs de mines tripartites.
4 engins de débarquement amphibie rapide.
1 bâtiment base de plongeurs démineurs.

gne 2013, 5 000 personnes ont été assistées ou secourues en quatre mois à l'occasion de plus de 2 000 opérations de sauvetage menées par le CROSS sous son autorité: un record. «Fort heureusement, je suis entouré d'une bonne équipe», sourit celui dont les proches louent le sens de l'humain.

14 heures: passerelle du porte-avions « Charles-de-Gaulle »

C'est un géant que l'on aborde avec un mélange d'appréhension et de crainte. A chaque fois que l'on monte la coupée du porte-avions « Charles-de-Gaulle », on est impressionné par le gigantisme du vaisseau amiral de la Marine française. Tout est immense: la taille du pont d'envol, les kilomètres de coursives, les escaliers interminables pour atteindre la passerelle, la centaine d'officiers qui commandent le bâtiment et les 1 900 hommes d'équipage. « Les marins qui embarquent pour la première fois à bord du « Charles-de-Gaulle » ont souvent peur d'être écrasés par sa taille et par l'anonymat, concède le commandant du porte-avions, le capitaine de vaisseau Pierre Vandier, 46 ans. Mais, à la fin de leur embarquement, ils finissent toujours par tomber amoureux de ce bateau où 85 % des métiers de la Marine sont représentés. »

Sachant qu'un marin sur cinq est embarqué sur le « Charles-de-Gaulle » et qu'un tiers de l'équipage est renouvelé chaque année, il est très difficile de faire carrière dans la marine sans faire au moins un séjour à bord du porte-avions. Qui



n'est pas un navire école, tant s'en faut: « Comme on a pu le voir pendant la crise syrienne, le simple appareillage dans un contexte de crise est un signal politique fort », souligne le capitaine de vaisseau. D'où l'importance des exercices en mer, pratiqués dans des conditions les plus proches de la réalité. Cela vaut pour les entraînements à la lutte contre l'incendie, qui mobilisent l'ensemble de l'équipage, ou pour la qualification des pilotes, qui doivent savoir apponter quelles que soient les conditions météorologiques.

15 heures: le « kermoco » de la vigie

Est-ce pour entr'apercevoir un peu de sa Bretagne natale que le capitaine de corvette Bruno Le Calvez, 51 ans, monte en haut de la vigie? Une chose est sûre: le chef du bureau activité de la base navale est un « kermoco », comme on appelle familièrement les marins bretons installés à Toulon [NDLR: le mot est formé à partir de « ker », la maison en breton, et « moco », qui était

Bonne pioche.

Le « Luna S. », arraisonné en septembre avec à son bord 20 tonnes de cannabis.

Force océanique stratégique

6 sous-marins nucléaires d'attaque.

le surnom que ces derniers donnaient aux Provençaux].

Le bureau activité est un lieu stratégique où l'on gère toutes les activités terrestres et navales de la base militaire. « Il y a en moyenne une dizaine de mouvements de navires par jour », explique le capitaine de corvette. Quand il y a du vent ou quand la visibilité est mauvaise, les bâtiments de la Marine nationale font appel à un remorqueur. L'an dernier, ils y ont eu recours trois cent quarante fois. Si les conditions météorologiques sont meilleures l'été, les pilotes doivent souvent supporter la présence de plaisanciers qui cherchent systématiquement à se rapprocher le plus possible des bateaux gris. Du 1^{er} juillet au 31 août, une vedette armée fait la police du plan d'eau et éloigne les badauds.

Les activités terrestres ne sont pas moins contraignantes: sachant qu'on ne peut manipuler du carburant et des munitions sur un même quai pour d'évidentes raisons de sécurité ou déplacer une grue quand un radar fonctionne, l'avitaillement des différents bâtiments relève parfois du casse-tête. Comme on dit dans le Finistère: « Ma doué! »

16 heures: bureau du commandant de la base navale

La conférence de coordination, qui réunit chaque semaine les représentants de la marine, de DCNS, du service de soutien de la flotte, du 519^e groupe de transit maritime de l'armée de terre et de l'Esid – un établissement local qui dépend du service des infrastructures de la défense –, vient de se terminer. Le longiligne commandant de la base navale se lève et montre une carte de ce terrain militaire de 270 hectares, une ville dans la ville où transitent chaque jour 24 000 personnes. « Ce territoire a la particularité d'être à la fois le plus grand site industriel du Var et le plus grand port militaire français », souligne le capitaine de vaisseau Alain Payment, 50 ans. Je dois m'assurer que tous les organismes présents, civils ou militaires, publics ou ■■■

Capitaines. Pierre Vandier commande le « Charles-de-Gaulle » et Bruno Le Calvez dirige le bureau activité de la base.





■■■ *privés, exercent leur activité dans les meilleures conditions, et dans le respect des règles qui s'imposent à tous.* » Le directeur du port doit ainsi guider les bateaux qui entrent et sortent de la rade, coordonner les innombrables flux logistiques et organiser les patrouilles de sécurité à terre et en mer.

Il doit aussi préparer l'avenir. La base navale va être profondément remodelée pour accueillir les nouvelles frégates multimissions et les sous-marins nucléaires d'attaque de classe Barracuda. Et le deuxième arrêt majeur du porte-avions « Charles-de-Gaulle » aura d'importantes répercussions sur le fonctionnement de l'ensemble du site. A n'en pas douter, de nombreuses autres conférences de coordination vont être nécessaires dans les années à venir.

17 heures : carré du commandant, avis « Commandant-Bouan »

Bien sûr, ce n'est pas la première femme qui commande un bâtiment de guerre. Dès 2001, Chantal Desbordes était nommée amiral, après une carrière passée à terre, et depuis 2012 le contre-amiral Anne Cullerre commande les forces armées en Polynésie française. Reste que le parcours du capitaine de corvette Aurélie Léouffre, 34 ans, est caractéristique d'une armée qui avait la réputation d'être la plus « tradi » des trois, mais s'est montrée particulièrement avantgardiste en matière de promotion des femmes à des postes d'officiers supérieurs.

Née à Lyon dans une famille de militaires, Aurélie Léouffre a passé ses vacances à Toulon, en pratiquant la voile et admirant les bateaux gris amarrés au loin. Aussi, elle n'a pas hésité quand une délégation de l'École navale est venue visiter son école d'ingénieurs. Après avoir fait ses gammes sur la « Jeanne-d'Arc » en 2003, elle embarque comme contrôleur d'avion de chasse sur le porte-avions « Charles-de-Gaulle », une « expérience fascinante » qui lui permet de progresser rapidement.

Elle prend le commandement du « Commandant-Bouan » en décembre 2012 pour des missions de police de pêche au thon rouge et de surveillance de l'espace maritime français. Et assure qu'elle n'a aucun mal à imposer son autorité à un équipage composé de 90 marins : « *Il ne faut surtout pas chercher à jouer un rôle* », précise-t-elle. L'an prochain, elle passera le concours d'entrée à l'École de guerre pour devenir officier supérieur. Et les enfants ? « *Je suis passée d'un embarquement à un autre depuis que je suis sortie de l'École navale. Je peux bien passer une année ou deux dans les bureaux* », sourit-elle.

18 heures : escadrille des sous-marins nucléaires d'attaque

C'est l'heure de derniers préparatifs à bord du « Rubis », l'un des six sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) qui constituent le fer de lance de la dissuasion militaire française. Avec son équipage de 75 hommes dont l'âge moyen est de 28 ans, le

Parcours. Alain Payement, commandant de la base navale, et Aurélie Léouffre, qui, à 34 ans, dirige les 90 marins du « Commandant-Bouan ».

capitaine de frégate Jean-Luc Provençal, 41 ans, s'apprête à partir pour une mission dans l'océan Indien qui pourra durer jusqu'à soixante-dix jours. Il a diné la veille avec sa femme et ses deux garçons de 6 et 9 ans, habitués à le voir partir pour des missions de longue durée sans jamais recevoir de nouvelles. « *De toute façon, ils n'ont pas le choix* », tranche le marin aux cheveux grisonnants et aux yeux plissés par les longs séjours en mer.

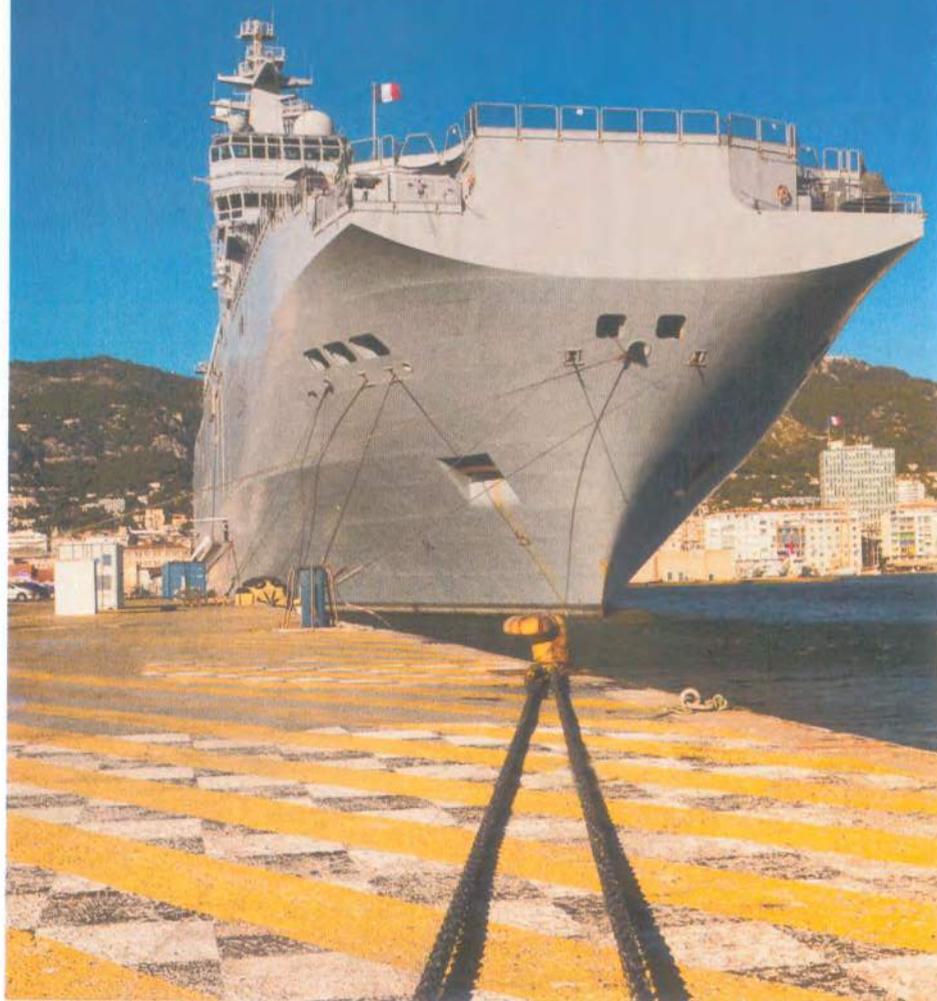
On ne devient passosier-marinier par hasard. Il faut accepter d'être confiné pendant des semaines dans un bateau noir de 70 mètres de long où le jour ne se distingue de la nuit que par la couleur d'une ampoule. Il faut accepter que son intimité se limite à la taille d'une bannette où un homme de plus de 1,80 mètre se sent à l'étroit. Il faut surtout avoir l'esprit guerrier : « *Quand on fait un exercice en mer, tout l'équipage est mobilisé* », souligne le commandant du « Rubis », qui se compare à un requin pour la discrétion et la fulgurance de ses attaques et se rappelle avec gourmandise le HMS « Conqueror », un SNA britannique qui coula un croiseur argentin pendant la guerre des Malouines.

Lorsque le journaliste est entré dans l'escadrille de sous-marins, il n'a vu que le commandant de l'escadrille, le capitaine de vaisseau Stephan Meunier, 45 ans. Le commandant du « Rubis » se tenait derrière le rédacteur, furtif. On ne se refait pas ■

Furtif. Le commandant du « Rubis », l'un des six sous-marins nucléaires français.



Plongée au cœur de DCNS



Gagnant. Le « Mistral », l'un des bâtiments de projection et de commandement français, qui atteint 199 mètres de longueur, l'équivalent d'une rame de TGV, et 32 mètres de largeur, entre dans le grand bassin Vauban.

Héritage.

Descendante de l'arsenal créé par Richelieu en 1631, DCNS, qui affiche une croissance insolente, nous a ouvert ses portes.

PAR MATTHIEU NOLI

6 heures : grand bassin Vauban sud-est, base navale de Toulon

Il est 6 heures du matin dans le port militaire de Toulon et les équipes de DCNS sont à pied d'œuvre au bord d'un des quatre grands bassins Vauban. Elles s'apprêtent à accueillir un bâtiment de projection et de commandement (BPC) de classe Mistral, un mastodonte long de 199 mètres – l'équivalent d'une rame de TGV – et large de 32 au maître-bau (sa plus grande largeur). « Nous sommes obligés de commencer tôt, car le vent se lève en fin de matinée, ce qui peut poser des problèmes pour un bâtiment qui offre une telle prise », souffle Fabien Quéré, responsable du département logistique-chantiers de DCNS.

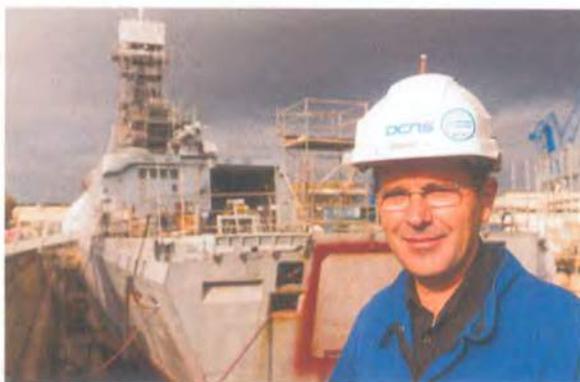
L'opération commence par la mise en place de la ligne de tins, des billots de bois qui vont soutenir la coque du navire et éviter tout contact entre l'acier et le béton. S'ensuit alors le lent et majestueux ballet du bateau-porte, du BPC et des remorqueurs. A 9 heures, le bassin de radoub est plein. A 10 heures, il est ouvert et l'imposant navire commence son approche. Il mettra près de trois heures à entrer dans le bassin ! « La manœuvre est complexe, car nous n'avons pas le droit à l'erreur. En outre, il faut faire ressortir les remorqueurs par le côté avant de repositionner le bâtiment au centre du bassin », souligne Fabien Quéré. C'est alors qu'interviennent les plongeurs, qui ajustent la position du BPC avec une marge d'erreur de 10 centimètres ■■■

■ ■ ■ seulement. Les remorqueurs replacent le bateau-porte et on commence à vider le bassin. A 16 heures, le navire repose sur ses tins. Le responsable de DCNS peut s'éponger le front : le plus dur est fait, pour aujourd'hui tout au moins.

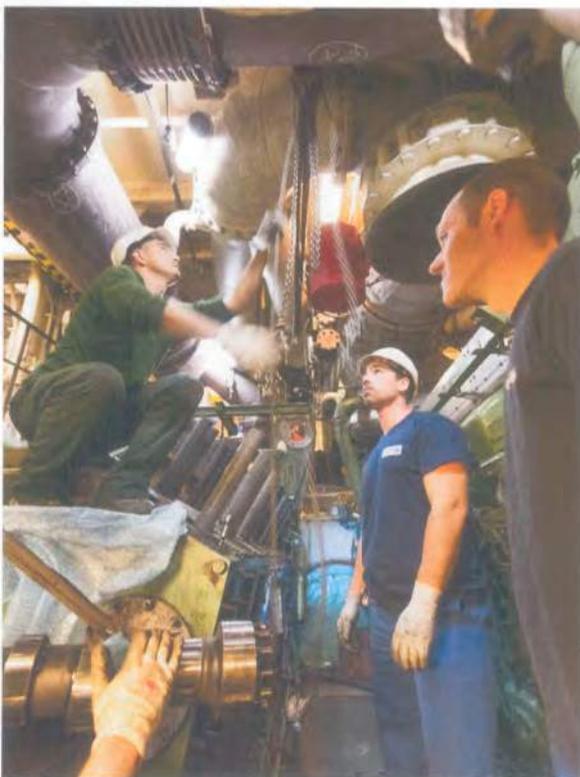
9 heures : bassin Castigneau-3, base navale de Toulon

C'est une ruche aux parois démantibulées où près de 200 personnes se croisent et s'activent dans une odeur d'huile et de soudure. Depuis le début du mois d'octobre, la frégate « Courbet » est en indisponibilité périodique pour entretien et réparation (Iper) sur le quai Castigneau-3, à l'ouest de la base navale. « DCNS a décroché en décembre 2010 le contrat de maintien en condition opérationnelle des cinq frégates furtives de la classe La Fayette pour une durée de cinq ans, ce qui correspond à 23 arrêts, dont 5 majeurs pour chaque navire », explique le directeur du programme La Fayette de l'entreprise, Jean-Michel Morio.

Dans le compartiment machines situé à l'avant du bateau, des techniciens DCNS ont démonté le moteur Diesel pour le refaire à neuf. Non loin de là, dans la coursive principale, des sous-traitants chargent l'un des 75 climatiseurs du bord qu'il faudra remplacer. A l'étage du dessous, un quartier maître et un matelot réparent les éléments de cuisine. « Tout le monde met la main à la pâte, mais c'est DCNS qui coordonne les travaux et qui réalise les tâches les plus complexes, en particulier tout ce qui a trait à la mécanique, à l'hydraulique, aux systèmes d'armes et à la propulsion », ajoute Jérôme Charrier, le chef de chantier. Installé provisoirement dans un bâtiment situé au bord du bassin, le commandement de la frégate prépare ses prochaines missions et tient des réunions chaque jour avec les équipes de DCNS pour suivre l'avancement des travaux. Le « Courbet » sortira du bassin le 27 novembre pour plusieurs semaines d'essais en mer. Un mois et demi plus tard, ce sera



Révision. Jean-Michel Morio, directeur du programme La Fayette, devant la frégate « Courbet », immobilisée pour son entretien.



Flambant neuf. Pose d'un arbre à cames sur l'un des moteurs Diesel de la frégate « Courbet ».



Maintenance. François Demoulin (à dr.), directeur de DCNS, dans l'un des ateliers mécaniques de la base navale.

au tour de la frégate « Guépratte » de venir faire sa révision périodique.

Midi : restaurant d'entreprise du Mourillon, site du Mourillon

Maurice Isidore est content. Le directeur des systèmes d'information et de surveillance de DCNS vient de visiter l'« Adroit » avec une délégation étrangère. Le moins que l'on puisse dire, c'est que ses hôtes ont été impressionnés par les performances de ce patrouilleur hauturier doté d'une autonomie de trois semaines lui permettant de naviguer plus de deux cents jours par an et qui peut embarquer un hélicoptère, des drones ainsi que deux Zodiac opérationnels en moins de cinq minutes. « C'est l'outil idéal pour lutter contre la piraterie et les trafics en tout genre », affirme-t-il à ses hôtes, attablés à la cantine du Mourillon.

Les marchés à l'international, en particulier l'Asie et l'Amérique latine, constituent l'un des axes prioritaires de développement de cette entreprise qui vise une croissance de son chiffre d'affaires de 50 à 100 % à l'horizon 2020. L'« Adroit » n'est pas le seul bateau que le partenaire historique de la Marine nationale commercialise : récemment, DCNS a vendu deux sous-marins à la Malaisie et conclu un contrat de 750 millions d'euros portant sur la modernisation d'une partie de la flotte saoudienne. « Nous ne nous contentons pas de leur vendre des bateaux, ajoute le nouveau directeur de DCNS Toulon, François Demoulin. Nous formons les marines étrangères à la maintenance opérationnelle et proposons des simulateurs et des modules de formation. »

De retour dans son bureau, François Demoulin apprend qu'il doit envoyer d'urgence une équipe de techniciens réparer un radar sur une frégate qui patrouille en Méditerranée. « Le maintien en condition opérationnelle s'applique au monde entier. On doit être en mesure de projeter une équipe de quinze spécialistes en moins de trois jours », conclut-il.

■ ■ ■ **13 h 30 : grands ateliers, base navale de Toulon**

C'est la fin de la pause à l'atelier mécanique-électricité de la base navale. Philippe F. a quitté son poste de travail pour aller fumer une cigarette. A 57 ans, il fait partie des anciens, ceux qui ont connu les hauts et les bas de l'entreprise – la grande grève de 1998 et la croissance actuelle – et le changement de statut intervenu il y a dix ans.

La plupart des réparations sont effectuées à bord des bâtiments ou dans des ateliers installés à côté des bassins de radoub, mais certaines pièces particulièrement tech-

nisse nous a permis d'être sélectionnés avec Veolia pour administrer la base aérienne de Creil», se réjouit le directeur de DCNS Toulon.

16 heures : quai Dupuy-de-Lôme, base navale de Toulon

Il détonne un peu dans cette impressionnante armada de bateaux gris et noirs. Le « Zenobia », un yacht de luxe de 57 mètres, est amarré à deux pas des bureaux de la direction de DCNS. Le navire n'a pas été arraisonné par la Marine nationale : il fait escale dans le port varois depuis le 15 octobre pour des travaux de maintenance réali-

Fleuron

2 000 emplois sur la base navale en 2013, 1 000 au Mourillon (95 % d'ingénieurs). **200** nouveaux CDI en 2012. **40** bâtiments en MCO, dont 10 arrêts techniques majeurs. **10** millions d'euros d'investissement par an depuis 2003. **12 %** de croissance en 2012.

19 heures : plate-forme « surveillance maritime » DCNS, site du Mourillon

DCNS ne se contente pas de produire, d'entretenir et d'exporter des bâtiments de guerre. L'entreprise planche aussi sur des systèmes de sécurité maritimes destinés à améliorer l'efficacité des missions de sauvetage en mer, à surveiller le trafic et à lutter contre les pollutions. Après avoir équipé les Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (Cross) métropolitains avec le système Marilyn, qui permet d'avoir toutes les informations sur une situation de détresse afin de coordonner les secours, les ingénieurs de DCNS développent un programme baptisé I2C en partenariat avec l'Union européenne. L'objectif de ce système est de détecter et d'identifier en temps réel les activités illégales et criminelles en analysant les trajectoires anormales des navires. Pour mener à bien sa mission, I2C recoupe toutes les données provenant des satellites, des radars côtiers, des aéronefs et navires de la Marine, de la gendarmerie et des affaires maritimes, ce qui permet d'émettre des hypothèses précises pour chaque alerte. « C'est un formidable outil d'aide à la décision », s'enthousiasme Vanessa Nedellec, ingénieure chargée du programme à DCNS. Expérimenté dans le courant de l'été, ce programme doit permettre d'assurer à terme une veille permanente des activités de près de 50 000 navires de toutes tailles qui croisent en Méditerranée, et ce quelles que soient les conditions météorologiques ■



Imposant. Le porte-avions nucléaire « Charles-de-Gaulle » est un élément majeur de la défense française. Il peut effectuer 1 000 kilomètres par jour.

niques ou volumineuses sont envoyées dans les ateliers centraux pour être réparées ou usinées. De la même façon, tous les éléments nécessaires aux principales réparations sont stockés à côté du navire pour optimiser les flux, mais la base compte également quatre magasins centraux où sont conservés les moyens industriels de l'entreprise. « Nous avons installé 35 kilomètres de câbles à l'intérieur du porte-avions « Charles-de-Gaulle » lors de sa dernière immobilisation », rappelle Jean-Michel Morio.

Partant du principe qu'on « ne maîtrise pas l'entretien d'un bateau si on ne maîtrise pas aussi les moyens industriels qui sont autour », DCNS se charge de l'entretien des quais, des bassins, des grues et des bateaux-portes, et même du réseau électrique de la base. « Notre exper-

sés en partenariat avec la société Other Angle Yachting. « Nous nous sommes lancés sur le marché de la grande plaisance, car nous avons le sentiment que l'offre n'est pas suffisante par rapport à la demande locale, explique Richard Lemmers, responsable commercial au sein de la division service de DCNS Toulon. Or 85 % des yachts de plus de 50 mètres naviguent en Méditerranée. »

Bien que marginal, ce marché en développement témoigne des ambitions de DCNS, qui prendra en 2015 la tête du pôle Mer, basé à Ollioules, avec à la clé le déménagement des 1 000 ingénieurs du Mourillon dans un bâtiment de 30 000 mètres carrés dessiné par Jacques Ferrier. « Nous avons l'intention de nous développer dans le nucléaire civil et les énergies renouvelables », assure François Demoulin.

« NOUS AVONS INSTALLÉ 35 KILOMÈTRES DE CÂBLE À L'INTÉRIEUR DU PORTE-AVIONS « CHARLES-DE-GAULLE » LORS DE SA DERNIÈRE IMMOBILISATION. »
JEAN-MICHEL MORIO

Décisif. Vanessa Nedellec, responsable à DCNS d'I2C, un programme permettant de détecter les activités maritimes illégales.



PHOTOS : PATRICE COPPEE/AFP POUR « LE POINT »



DGA

De la matière grise en action

Défense. Dans les coulisses de la Direction générale de l'armement, qui conçoit les systèmes de demain.

PAR MATTHIEU NOLI

8 heures: centre d'essais de missiles, île du Levant

Si l'on en croit la brochure touristique, l'île du Levant «est un lieu unique au monde pour la pratique du

naturisme (...) un havre de paix et de tranquillité (...) qui ne ressemble pas à un centre naturiste classique». Sur ce dernier point, il est difficile de la contredire: à quelques kilomètres du centre Héliopolis, la DGA teste ses missiles le long d'une côte méridionale truffée de pas de tir et de stations optiques, de radars de surveillance et d'antennes de télémétrie. «*Notre mission principale consiste à réaliser des essais de missiles, torpilles et autres munitions de gros calibre*», explique le directeur de la DGA-Essais de missiles, Alain Guillemette. *Nous travaillons avec les trois forces – air, terre et mer – dans tous les milieux possibles: aérien, terrestre, marin et sous-marin.*»

Entraînement.

Le simulateur installé au Mourillon reproduit à l'identique la passerelle d'une frégate de type FREMM, avec des écrans pour donner l'impression d'être en mer.

Un calme trompeur règne dans le centre opérationnel ce matin d'octobre, à quelques minutes du déclenchement d'une opération Tamouré. Pendant trois jours et deux nuits, un équipage de marins va être confronté à une situation de crise avec de nombreuses menaces aériennes et maritimes, de jour comme de nuit, et de multiples incidents à bord. L'entraînement des forces représente près de la moitié de l'activité du site, avec des exercices allant du simple tir sur cible statique au scénario complexe comme l'opération qui est sur le point de commencer. «*Le réalisme de l'entraînement et la maîtrise de l'impact environne-* ■■■

■■■ mental sont nos principaux défis», conclut le directeur.

10 h 30 : bureau du directeur, site du Mourillon

C'est une des plus belles façades méditerranéennes. L'immeuble de la direction de la DGA-Techniques navales offre une vue imprenable sur la rade de Toulon, et le bureau de son directeur bénéficie en outre d'une terrasse où Jean-François Dock, 45 ans, vient d'accueillir une délégation brésilienne. « De la même façon que nous concevons les bateaux et les systèmes d'armes que DCNS fabrique avant de les valider en fin de programme, nous accompagnons l'industriel dans sa démarche à l'export », affirme le directeur du site. Reste que les contraintes budgétaires imposées par la dernière loi de programmation militaire ont laissé apparaître quelques tensions entre les deux partenaires historiques. « Les débats liés à cette loi n'affectent pas notre quotidien », veut pourtant croire Jean-François Dock.

En attendant, la DGA-Techniques navales planche sur une trentaine de projets comme les FREMM (frégates multimissions), les sous-marins nucléaires d'attaque de type Barracuda et le futur missile de croisière naval, sans oublier la prochaine Iper (indisponibilité périodique pour entretien et réparation) du porte-avions « Charles-de-Gaulle », programmée pour les années 2016-2018. « Mon quotidien, c'est de garantir que nos experts sont utiles et efficaces dans le développement des programmes et dans la prospective technologique », explique le directeur, qui tient à souligner le rôle de la DGA dans le soutien aux PME innovantes grâce au programme RAPID. Penser global, agir local, en somme.

13 heures : restaurant collectif du Mourillon, site du Mourillon

Ils sont quatre et ils font la queue comme tout le monde, sagement. Le premier est ingénieur militaire à la DGA, la deuxième travaille chez DCNS, le troisième est un marin et le quatrième un ingénieur



civil à la DGA. Un seul d'entre eux porte un uniforme. Les trois autres ont un ruban aux couleurs de leur entreprise autour du cou. Ils paient leurs plateaux et se dirigent vers une table isolée.

S'il est formellement interdit de traiter un dossier en cours dans ce restaurant d'entreprise qui sert jusqu'à 900 couverts par jour, ces moments de convivialité entre le concepteur, l'industriel et l'opérateur sont très appréciés. « On est amenés à travailler sur des projets pendant plusieurs mois, souffle l'ingénieur. A force, on apprend à se connaître et à s'estimer. » La femme acquiesce : « Il y a constamment des ajustements à faire, des réglages. En ce sens, c'est plutôt une bonne chose que l'on se retrouve sur le même site pour aplanir les petites difficultés. » Le militaire sourit et ajoute : « On a besoin les uns des autres : DCNS a besoin de la DGA pour répondre aux exigences en matière de coûts, de délais et de qualité. Et la DGA nous sollicite en permanence pour valider ses grands choix : qui mieux que nous, qui sommes aux commandes des navires, sait ce qui est important d'un point de vue opérationnel ? »

Aux commandes.

Jean-François Dock, directeur de la DGA-Techniques navales, planche avec son équipe d'experts sur une trentaine de projets comme le futur missile de croisière naval.

La DGA en chiffres

500 emplois pour la DGA-Techniques navales (60 % d'ingénieurs).

290 emplois pour la DGA-Essais de missiles.

10 embauches en 2012.

30 programmes en cours d'étude.

9,7 millions d'euros d'investissement pour la DGA-Techniques navales.

15 h 30 : bureau de l'architecte, site du Mourillon

C'est un passage de relais en douceur. Dans quelques mois, Claudine Martinez, 62 ans, prendra sa retraite. En attendant, elle forme son successeur, Vincent Chevrier, 42 ans, au difficile métier d'architecte de système de combat. Figure centrale, l'architecte doit spécifier les matériels et les bâtiments, à savoir « décrire ce que l'industriel devra réaliser à partir du besoin exprimé par la Marine nationale ». Il doit aussi avoir « des connaissances sur les moyens équivalents des pays étrangers pour essayer d'avoir le meilleur système possible ». Ce qui n'est pas une mince affaire quand on songe qu'un programme militaire met dix ans à être développé, pour une durée de vie de trente ans en moyenne. Où en sera la technologie dans quarante ans ? Quelles seront les menaces à cette date-là, et comment y répondre ? Voilà des questions que Claudine Martinez et Vincent Chevrier sont amenés à se poser chaque jour.

Ce n'est pas tout. Il faut aussi trouver la bonne adéquation avec les besoins de l'opérationnel. Pas question de créer un mouton à cinq pattes ! « Nous travaillons en ce moment sur les futurs sous-marins nucléaires d'attaque, explique celle qui s'est vu remettre le 22 mai un certificat supérieur d'honneur pour l'ensemble de son œuvre, une distinction exceptionnelle pour un civil. Et nous devons faire des choix : doit-on privilégier la vitesse ou la discrétion ? En d'autres termes, vaut-il mieux être silencieux en allant moins vite ou rapide mais un peu plus bruyant ? » Derrière ce choix cornélien se cachent des milliers d'heures de travail pour préserver un avantage technologique capital pour la crédibilité d'une des composantes de la dissuasion.

17 heures : plate-forme intégrée militaire, site du Mourillon

On s'y croirait. Le simulateur installé au Mourillon reproduit à l'identique la passerelle ■■■



Succession. L'architecte de système de combat Claudine Martinez passe le relais à Vincent Chevrier.

■■■ d'une frégate de type FREMM et les grands écrans sur lesquels est projeté l'environnement du bateau donnent vraiment l'impression d'être en mer. Pour peu que l'opérateur programme des conditions météorologiques dantesques, on aurait presque envie de s'accrocher au bastingage!

La frégate navigue au large d'Ouessant. Le trafic est dense. Soudain, un navire approche. Que veut-il? Debout derrière une grande tablette tactile, Marc Sirven, 45 ans, sous-directeur technique de la DGA-Techniques navales, fait défiler les informations à son sujet avec son doigt et finit par classer le bâtiment comme neutre. Le polytechnicien lève la tête et explique: « Notre objectif est de comprendre les besoins spécifiques du marin pour adapter cette tablette afin de lui permettre de réagir avec efficacité en cas de menace asymétrique. » Depuis l'attentat contre l'« USS Cole », victime en 2000, dans le golfe d'Aden, d'une attaque des terroristes d'Al-Qaeda par un bateau-suicide qui fit 17 morts et 39 blessés, le danger que représentent ces frères embarcations surarmées est pris très au sérieux. « Ces tablettes tactiles nous permettent d'identifier et classer une menace très rapidement, ajoute le sous-directeur. Dans ce genre de situation, la capacité à réagir vite est une donnée fondamentale. » Il sourit et ajoute: « Et puis

ce genre de simulateur nous permet aussi de nous adapter à la nouvelle donne budgétaire. L'équipage d'une FREMM est passé de 220 hommes à 108: cela nous oblige à repenser nos systèmes d'armes. »

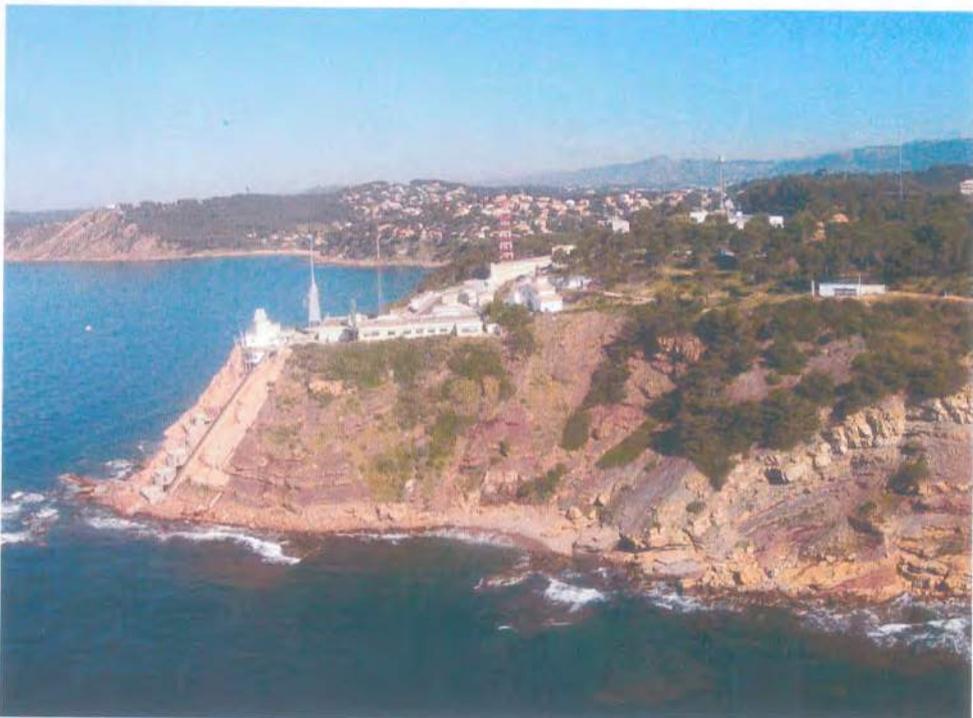
18 h 30: Sesda, pointe de Saint-Mandrier

Le soleil se couche sur la pointe de Saint-Mandrier. Gérard Bergero, 49 ans, se lève, s'approche de sa fenêtre et contemple le système de combat d'une frégate

FREMM qui s'étend sous ses yeux. Le vent souffle, la mer est formée, mais le bâtiment ne tangué pas. Et pour cause, il est à terre...

Le site d'expérimentation des systèmes de défense antiaérienne (Sesda) est un concept de « bateau à terre » expérimenté depuis 1969 sur le terrain du centre d'instruction de la marine. « La topographie des lieux nous permet de reproduire le pont d'un bateau sur lequel nous installons les radars et le système de combat et de guerre électronique à l'échelle 1. Grâce à la large ouverture du site sur la mer, nous sommes en mesure de les tester dans des conditions réelles », explique l'ingénieur à la carrure de rugbyman. Utilisée pour les frégates de première et deuxième génération, mais aussi pour les BPC (bâtiments de projection et de commandement), et même pour le porte-avions « Charles-de-Gaulle », cette installation permet aux ingénieurs de la DGA de tester certains équipements en toute fin de programme, en phase de validation finale. « Elle nous sert également à anticiper l'évolution du système de combat d'un bâtiment comme le « Charles-de-Gaulle », afin que le porte-avions soit pleinement opérationnel dès son retour en mer », conclut Gérard Bergero ■

Test. Sur la pointe de Saint-Mandrier, le site d'expérimentation des systèmes de défense antiaérienne est un concept de « bateau à terre » pour tester les programmes en phase de validation finale.



VIII. – LE TOURISME

- **1.** La Royal Caribbean annule un quart de ses escales en 2014
Var Matin – 07.03.2013

- **2.** Une auberge pour accueillir les routards à « Chicago »
Var Matin – 03.05.2013

- **3.** Tourisme : Histotours 44 sur les routes du débarquement
Var Matin – 15.08.2013

- **4.** Hôtel 5 étoiles, golf, polo... le haut Var voit grand !
Var Matin – 28.08.2013

- **5.** Un succès à la hauteur de l'événement : immense
Var Matin – 01.10.2013

- **6.** Avec ou sans quai ?
Var Matin – 07.10.2013

- **7.** Au Roc d'Azur, pas de jaloux, chacun son joujou !
Var Matin – 12.10.2013

La Royal Caribbean annule un quart de ses escales en 2014

Le numéro deux mondial de la croisière a fait savoir qu'il annulait 24 passages par Toulon la saison prochaine pour les reprogrammer à Marseille. Le port tente de comprendre



La RCI avait réservé 91 escales à Toulon en 2014. Elle aurait décidé d'en supprimer 24 pour les reprogrammer sur Marseille. Malgré les retombées économiques de chaque escale de paquebot (à minima 250 000 euros par jour et par navire pour les communes, l'agglomération et le département), le président du syndicat des ports Toulon Provence ne se dit pas inquiet.

(Photo Laurent Martinat)

À Marseille, la municipalité doit s'en froter les mains. La Royal Caribbean International (RCI, ex-RCCL) annulerait, en 2014, vingt-quatre de ses escales à Toulon pour les reprogrammer à Marseille.

Une information confirmée par l'agent maritime chargé de faire l'interface entre la compagnie américaine, numéro deux mondial de la croisière, et la chambre de commerce et d'industrie du Var (CCI), concessionnaire des ports varois. Ainsi que par les présidents du syndicat mixte des ports Toulon Provence, Robert Cavanna.

Une décision peut-elle être pas définitive ?

Mais pour quelle raison le groupe américain aurait-il ainsi « viré de bord », alors

qu'il semblait, encore hier, séduit par les avantages offerts par la rade de Toulon, un site plus accessible que le terminal croisière de Marseille en cas de fort Mistral ?

Selon l'agent maritime, aucune raison officielle n'a été donnée par le siège de la compagnie, situé à Miami. Le service de communication du groupe américain, basé à Paris n'est pas plus barvard et annonce simplement que « le plan de déploiement 2014 en Europe n'est pas finalisé. »

Ce que confirme d'ailleurs le président de la CCI du Var, Jacques Bianchi, qui garde espoir : « Ils sont en train de revoir leur programmation sur Toulon et Marseille. Nous leur avons écrit pour les rencontrer dans

quinze jours à Barcelone. » Les raisons de ce revirement seraient d'ordre économique selon lui. « Ils n'arrivent pas à remplir leurs bateaux et s'orienteraient vers des escales plus courtes, et pour faire des économies de fonctionnement. »

Désaffectation ou préférence ?

Pourtant, la Royal Caribbean n'aurait pas seulement fait savoir qu'elle annulait ses escales à Toulon, mais qu'elle leur préférerait Marseille.

Ainsi, sur les quais de Toulon, certains y voient une désaffectation de la compagnie pour la capitale du Var. La construction du bâtiment pour accueillir les passagers de ses paquebots sur le quai seynois et promise par la chambre de

commerce depuis deux ans tarderait-elle trop ?

La compagnie aurait aussi proposé de financer la construction du futur quai de 400 mètres prévu vers 2015 à Toulon. Sans réponse de la part des Varois. « Juridiquement, ce ne serait pas infaisable, mais difficile. Après, c'est un problème d'évaluation financière entre l'aide apportée dans le financement du quai ou le droit de port que la compagnie paye », confie Robert Cavanna qui assure ne pas avoir eu vent de cette rumeur.

« La compagnie n'a pas tout supprimé »

Quoi qu'il en soit, le président du syndicat des ports ne voit aucune inquiétude à ce revirement. « Pour l'année 2013, nous avons une centaine d'escales réservées, toutes compagnies confondues. Au moins autant qu'en 2012. Et nous avons déjà de nombreuses réservations en 2014. Et la RCI n'a pas dit qu'elle ne viendrait plus à Toulon. Je ne suis pas inquiet car la compagnie n'a pas tout sup-

primé », confie-t-il en indiquant : « La chambre de commerce a déposé un permis de construire pour créer un bâtiment conforme aux desiderata de la compagnie. » Quant à la raison de cette déprogrammation ? « On s'est rapproché du siège à Miami pour le savoir, mais au niveau des dirigeants de la RCI, il y a toujours eu les partisans de Marseille et ceux plus favorables à Toulon. Il y a des tas d'éléments qu'on ne maîtrise pas. Les décisions prises ne sont pas forcément expliquées. Là, on nous a seulement dit que les têtes de ligne seraient mises à Marseille. » Et de comparer avec la SNCM qui n'a cessé, elle aussi, d'aller et venir entre Toulon et Marseille. Pour les partisans de la cité phocéenne, la proximité avec l'aéroport serait en tout cas un atout. Le projet de la ville de Marseille d'entamer aussi des travaux pour élargir leur passe aura peut-être aussi pu faire pencher la balance.

AMBRE MINGAZ
amingaz@varmatin.com

Repères

■ **250 000 euros**
Sur le plan des retombées économiques, le syndicat des ports Toulon Provence a estimé que chaque escale de paquebot génère un chiffre estimé à minima à 250 000 euros par jour et par navire pour les communes, l'agglomération et le département.

■ **Réservations**
En 2012, le port de Toulon avait connu 130 escales (soit quelque 340 000 passagers et une hausse de 35 % par rapport à 2011). En 2013, 91 escales ont déjà réservées. Et en janvier dernier, il était annoncé 94 escales réservées en 2014. La RCI ayant annulé 24 escales, le chiffre serait ainsi passé à 74 réservations. Des chiffres qui ne tiennent pas compte des réservations de dernière minute et des déroutements de navires venant de Marseille ou de Nice pour se mettre à l'abri du vent en rade de Toulon.

■ **Quai futur**
Pour rappel, le syndicat des ports de Toulon Provence a lancé des études pour la réalisation d'un quai de 400 mètres en centre-ville de Toulon vers 2015 pour justement accueillir les gros paquebots.

■ **339 mètres de long**
Parmi les bateaux de la RCI qui mouillent dans la rade, le *Liberty of the Seas* mesure 339 mètres de long et sa capacité est de 3 634 passagers. Il figure parmi les plus gros paquebots croisant en Méditerranée et est amarré au môle d'armement de La Seyne en raison de sa taille. Les quais de Toulon accueillant des navires de taille plus réduite n'excèdent pas les 270 mètres.

« Il y a des tas d'éléments qu'on ne maîtrise pas. Les décisions prises ne sont pas forcément expliquées. Là, on nous a seulement dit que les têtes de ligne seraient mises à Marseille. »

Robert Cavanna, président du syndicat mixte des ports Toulon Provence Méditerranée

Une auberge pour accueillir les routards à « Chicago »

Tombés sous le charme de Toulon, Clara et Björn ont décidé d'ouvrir une auberge pour voyageurs en plein cœur de la ville. Visite guidée d'un endroit vraiment pas comme les autres

Aucune enseigne ne figure encore au-dessus de l'entrée de ce vieux bâtiment, sis au 3 rue des Bonnetières... Mais, vus les outils qui traînent dans la pièce et les effluves de peinture qui flottent dans l'air, tout porte à croire qu'un nouvel établissement est en train de voir le jour en plein cœur de la vieille ville. Le « Chicag'hostel Toulon » doit ouvrir ses portes dans une dizaine de jours. Plus qu'une simple information pratique destinée aux touristes, on serait tentés d'appeler ça une mini-révolution dans le monde de l'hôtellerie toulonnaise, tant le projet de ce jeune couple franco-allemand respire l'innovation. Et le jamais vu dans notre rade.

« Nouvelle forme de tourisme »

À l'origine de ce projet, une belle histoire. D'amour évidemment. Celle-ci a commencé de l'autre côté du Rhin, où Clara et Björn se sont rencontrés, il y a trois ans. Elle se poursuit donc à Toulon, où le charme a continué d'agir, puisque nos deux touristes ont élu domicile ici, il y a six mois. Et ont décidé de se lancer dans l'hôtellerie. « C'est parti d'un simple constat, pose Clara, la vingtaine souriante et dynamique. On s'est



Avant d'être une galerie d'art, puis une auberge donc, l'immeuble abritait une boulangerie, dont le vieux four à pain a été conservé et servira, dans quelques jours, à « faire des flammenküches ». (Photos Frank Muller)

rendu compte qu'il n'y avait pas d'auberge dans cette ville et qu'il y avait vraiment quelque chose à faire pour dynamiser ce quartier à fort potentiel. » Ce que bon nombre de touristes et baroudeurs en transit, à la recherche d'une chambre pas chère à Toulon, dénoncent depuis des années sur les forums de voyageurs. « Le problème, c'est qu'on ne s'arrête pas à Toulon », abonde Björn, dans un accent qui fleure bon la flammenküche. Lui qui a « fait

Erasmus à La Garde » sait de quoi il parle. Et croit fermement en « cette nouvelle forme de tourisme à Toulon », inspirée des « backpackers », ces auberges de jeunesse dont le principe est basé sur l'échange et le partage (notamment des chambres et de la cuisine). « Les clients pourront se faire à manger sur place », confirme Björn.

« On recycle tout »

« Plutôt qu'une auberge de jeunesse, on préfère appe-

ler ça une auberge pour voyageurs », chipote Clara. Qui insiste sur le « côté multigénérationnel » de sa petite entreprise.

Partagé en deux pièces, le dortoir prévoit d'accueillir quatorze lits superposés, comme dans toute auberge qui se respecte. Sauf qu'ici, les gérants ont voulu la jouer 100 % écolo. « On travaille avec une association de Brignoles, Styx, qui fait de la récup' de rouleaux en carton, pour fabriquer les lits », indique Clara. Les

abat-jour de la cuisine, eux, ont été réalisés à partir de cagettes de fruits. Et pour peaufiner la déco, les deux jeunes ont écumé les videgreniers. « On recycle tout ». Une petite terrasse située au premier étage doit même être dédiée à « un petit potager ».

Concerts et expos

Enfin, pour égayer le tout, le couple a prévu d'organiser des concerts et des expositions. « On attend notamment le piano qui doit être

livré », précise Björn, tout excité d'accueillir ses premiers clients et de leur jouer quelques morceaux. « L'avantage d'avoir des gens de passage, rigole ce graphiste de formation, musicien à ses heures perdues, c'est que tu peux jouer les mêmes chansons tout le temps! »

Danseuses suédoises

Trois semaines seulement après la réception des clés de l'immeuble, le couple s'apprête déjà à ouvrir. Ce qui n'était pas gagné d'avance. Car pour trouver leurs locaux, Björn et Clara ont essuyé « au moins une bonne vingtaine » de réponses négatives. « Moi, je n'ai que 22 ans, et lui est Allemand, sourit Clara. Je peux vous dire que ce n'était pas facile du tout. Heureusement, dit-elle, on a eu la chance de tomber sur une bonne propriétaire, qui croit en notre projet. »

L'ouverture officielle est prévue pour le 15 mai. Mais les premiers hôtes sont attendus la semaine prochaine. « Une équipe de danseuses suédoises a déjà réservé ». De quoi appâter quelques clients de plus...

GUILLAUME AUBERTIN
gaubertin@nicemat.fr

Plus de renseignements sur le site : www.chicaghosteltoulon.com



Conçus à partir de rouleaux en carton, les lits, tout comme la déco, se veulent 100 % écolos. Un principe peu onéreux, mais cher aux gérants de l'auberge.

« Inciter les touristes à nouer des contacts avec les gens du quartier »

Le concept est pour le moins original. Le couple franco-allemand souhaite directement impliquer ses hôtes à la vie de quartier, grâce à un « tour alternatif ». « Le principe est simple, explique Björn. On propose aux clients de consulter la liste des courses des habitants du coin. Ils vont leur acheter leurs tomates, leur baguette, se font évidemment rembourser. Et le but, c'est que tout le monde se retrouve le soir, en partageant une bouteille de vin. Ça fait marcher les commerces aux alentours. Et ça redonne un peu de vie au quartier, détaille le



Clara et Björn attendent leurs premiers clients d'ici la semaine prochaine. Prix de la nuitée : 25 euros (petit-déjeuner à la française inclus).

gérant. On cherche vraiment des gens curieux, qui ont envie de partager des choses et de nouer des contacts. » « On

a déjà consulté les habitants du quartier, précise Clara, et on n'a eu que de bons retours sur cette idée. »

Tourisme : Histotours 44 sur les routes du débarquement

Un Hyérois vient de lancer la première entreprise varoise de visites guidées privées des lieux de mémoire du débarquement de Provence, en août 1944

Il y pensait depuis dix ans. En créant Histotours 44, Daniel Gourlaouen, qui travaillait déjà dans le milieu du tourisme, a joint sa passion à son métier. Le Hyérois propose en effet des tours guidés privés sur les routes du débarquement de Provence.

« J'ai toujours pensé qu'il y avait quelque chose à imaginer. J'ai pris le temps de mûrir mon projet, de me documenter très précisément, explique Daniel Gourlaouen. J'ai même participé à des chantiers de fouilles sur les sites d'anciennes batteries militaires, avant de me lancer, au début de l'année. »

Son fil d'Ariane, ce sont les stèles et les plaques commémoratives, et tous les lieux de mémoire qui jalonnent la route des libérateurs. Mais comme il fallait faire des choix, il a établi quatre circuits différents (lire par ailleurs) sans s'interdire l'organisation de visites privées répondant à une demande précise.

Accompagné d'un guide chauffeur

Les excursions – incluant le transport et la mise à disposition d'un guide chauffeur bilingue français-anglais – se déclinent à la journée ou à la demi-journée, par petit groupe de quatre à sept personnes.

« Les parcours évoquent le contexte historique de ce second débarquement en France après celui de Normandie, les forces en pré-



Daniel Gourlaouen devant l'une des batteries du Mittelmeerwall, le pendant méditerranéen du Mur de l'Atlantique. Durant les circuits, il met à disposition de nombreux documents et photos qui complètent la visite extérieure. (Photo C. R.)

sence, la stratégie employée par les Alliés pour cette opération baptisée "Dragoon" sans oublier l'action de la Résistance », poursuit Daniel Gourlaouen. Une pause est toujours organisée dans un domaine viticole. Pour le côté convivial, mais pas seulement... « Souvent, il s'agit d'un endroit avec une histoire particulière, précise le créateur d'Histotours 44. Par exemple, le domaine Tre-

mouries, à Cogolin, où, le 15 août 1944, le maquis des Maures a lancé un coup de force pour neutraliser la garnison allemande stationnée là et chargée de bloquer la vallée de la Môle. »

2014, une année décisive

L'an prochain, le soixantedixième anniversaire des débarquements de Normandie et de Provence et le cen-

tième anniversaire du début de la Grande Guerre marqueront un tournant décisif. Denis Gourlaouen est persuadé que ce « tourisme de niche peut séduire une clientèle ».

Il n'est pas le seul. Une enquête commandée par le ministère de la Défense, après les premières « Assises du tourisme de mémoire », organisées en mai 2011 au Sénat, montre la montée en

puissance du tourisme d'histoire dans de nombreuses régions. La Normandie est en pointe dans ce domaine; le Var encore à la traîne, malgré quelques initiatives locales.

Histotours 44 devrait donc sans problème effectuer une percée remarquée sur ce nouveau marché à conquérir.

CAROLINE MARTINAT
cmartinat@varmatin.com

Quatre circuits à découvrir

- Le premier des quatre circuits proposés par Histotours 44 part sur les traces des commandos d'Afrique de l'armée française, du Rayol-Canadel au Coudon (La Valette), en passant par le Cap Nègre, la Fossette (Le Lavandou) et Mauvanne.
- Le second est consacré à l'opération aéroportée Rugby.
- Un troisième se concentre sur le secteur Alpha Delta, dans le golfe de Saint-Tropez.
- Le dernier circuit concerne le secteur Camel, à Saint-Raphaël.

Histotours 44 peut également organiser un circuit sur un thème particulier, par exemple la bunkerarchéologie ou la Résistance sur les traces du maquis Vallier, du Haut-Var jusqu'à Hyères.

Renseignements : 06.78.23.63.77.
www.histotours44.com

Hôtel 5 étoiles, golf, polo...

La volonté d'investisseurs italiens, suisses et français d'acquérir les 1 100 ha du domaine de La Celle, pour réaliser un projet de 250 M€, ravit le monde économique et effraie les élus locaux

Seul territoire varois à posséder de véritables espaces, parfois remarquables, la Provence verte est-elle destinée à accueillir tous les projets, sous prétexte qu'ils sont créateurs d'emplois? C'est la question que l'on peut se poser en prenant connaissance du programme de création d'un pôle d'excellence intitulé « Agritourisme et passions » au domaine de l'Escarelle, sur la commune de La Celle. Un site en vente depuis le décès de son propriétaire Benjamin Gassier, ancien p.-d.g. de la maison Berger.

Un circuit routier et un bar à champagne

Cette étendue de 1 100 ha, dont 105 de vignes, fait l'objet de nombreuses convoitises. Notamment de la part d'investisseurs désireux d'implanter un complexe touristique de grand standing avec des équipements pour le moins inouïs. Outre les deux hôtels (5 et 3 étoiles), on trouve un terrain de polo, un golf de neuf trous, un circuit routier de dix kilomètres pour voitures anciennes ou un funiculaire pour atteindre un bar à champagne à 600 m d'altitude. Surprenant au pays du rosé! (lire par ailleurs)

Qui sont ces investisseurs en passe de signer un compromis de vente? Si de nombreuses pistes sont évoquées, le nom de Philippe Gurdjian revient souvent. L'ancien directeur du circuit Paul-Ricard associé à des capitaux italiens, suisses et français, a trouvé une oreille attentive de



ques Bianchi me faisant part de cette hypothèse et de la nécessité de modifier notre plan local d'urbanisme afin de permettre l'implantation de ce pôle d'excellence. Il faut savoir que le domaine de l'Escarelle est en grande partie situé sur des zones naturelles et agricoles. Déclasser ces hectares et les rendre constructibles n'est pas une sinécure et cela ouvrirait la porte à tous les excès.»

Les inquiétudes de Jacques Paul

Le premier magistrat de La Celle est inquiet à plus d'un titre. « Sur ce site se trouvent des sources d'eau, qui constituent une richesse naturelle. Une veine approvisionne la commune. Qui me certifie que les prochaines installations ne pollueront pas les différentes nappes? » Sans compter que l'afflux des futurs personnels, environ 250, engendrera certaines contraintes. « Ces familles auront des besoins. Cela va obliger la commune à construire une crèche supplémentaire, une école et d'autres équipements. En aura-t-elle les moyens? » Des considérations qui, pour l'heure, ne semblent pas être celles des investisseurs et de leurs principaux soutiens. Comme en témoigne la prochaine entrevue programmée à Marseille le 12 septembre entre Jacques Bianchi et les financeurs. La veille, l'architecte en charge du dossier aura présenté au conseil municipal cellois les différents aspects du projet. L'ambiance promet d'être tendue.

la part des chambres consulaires varoises.

250 emplois créés

Ainsi, début juillet, Laurent Cayrel, le préfet du Var, a reçu un courrier émanant du conseil économique du Var plaçant pour « la réalisation rapide du projet Agritourisme et Passions. Un investissement de 250 millions d'euros, sans aide publique ». Les signataires de cette missive ne sont autres que Jacques Bianchi, président de la chambre de Com-

merce et d'industrie du Var, et ses homologues Alain Baccino (chambre d'Agriculture) et Jacques Montano (chambre de Métiers et de l'artisanat). Le premier avoue s'investir pleinement dans un projet qui « permettra de sauvegarder 500 emplois durant sa phase de construction et en créera 250 permanents, issus de la population locale, lors de son exploitation ». Des chiffres qui font rêver dans une période économique préoccupante surtout lorsque le patron de la CCIV dit œuvrer

pour l'avenir des futures générations de Varois. « Mon travail est de participer au développement économique de notre région. J'estime agir dans le bon sens. » Mais l'économie doit-elle prendre le pas sur l'environnement ou influencer le développement d'une commune, dont la superficie est de 2 100 ha, soit 1 000 de plus que le domaine? C'est la question que pose Jacques Paul, le maire de La Celle, opposé au principe et surpris par la démarche. « J'ai reçu un appel de Jac-

Toutes les installations nécessaires à un tourisme de luxe

Un véritable complexe touristique pour hommes, et femmes, d'affaires soucieux de profiter de la quiétude provençale tout en vivant dans le luxe. Tel est le projet des investisseurs comme le démontre le plan dessiné par le cabinet d'architectes marseillais « Corniche 331 ». Le pôle d'excellence Agritourisme et passions du domaine du Château de l'Escarelle se décompose en sept parties. La première concerne le secteur agricole avec la conservation de la cave et du chai mais aussi la création d'une école d'œnologie et viticole. La seconde s'intitule « Les bastides basses » avec un contrôle d'accès situé à l'entrée ouest proche du quartier Recabelière, déjà urbanisé. Un hôtel trois étoiles est prévu dans ce secteur où les concepteurs ont songé à implanter deux centres de formation. L'un destiné aux métiers de l'hôtellerie et de la restauration, l'autre aux métiers de l'automobile. Logique puisqu'un bâtiment pour la restauration de voitures anciennes est situé à proximité. Comme

Un pôle d'excellence "Agritourisme et passions"



- 1 - La cave et le Chai
- 2 - Les bâtiments agricoles
- 3 - L'école d'œnologie
- 4 - L'hôtel 3 étoiles
- 5 - Logements pour actifs
- 6 - Centre de formation aux métiers de l'automobile et aux métiers de l'hôtellerie
- 7 - Restaurant panoramique
- 8 - Hélicoptère
- 9 - Hôtel 5 étoiles et son centre de remise en forme
- 10 - Centre de séminaires
- 11 - Le golf 9 trous
- 12 - Villas suites hôtelières (30)
- 13 - Ferme agri bio
- 14 - Circuit routier privé de 10 km
- 15 - Tour avec accès funiculaire
- 16 - Funiculaire
- 17 - Restaurant et bar à champagne panoramique

son nom l'indique, le « parcours forestier » fait une part belle aux promenades avec des points de vue et des refuges. Il n'empêche que l'on peut retrouver dans cette troisième partie, l'héliport nécessaire à l'arrivée de riches clients mais aussi d'un restaurant panoramique où pourront se restaurer les promeneurs. Mais le meilleur reste à venir avec l'implantation, au nord, d'un hôtel cinq étoiles et de son centre de remise en forme sans oublier le centre de séminaire et le golf d'entraînement de neuf trous. Ce qui s'accompagne, bien évidemment, de villas et suites hôtelières, une trentaine au total, autour du lac d'origine et de son extension. Une ferme agricole bio et des équipements sportifs sont également annoncés. Certainement pour compenser le fameux circuit de dix km sillonnant les contreforts du massif de la Loube où l'on retrouvera un bar à champagne à 600 m d'altitude que les amateurs de bulles fraîches auront rejoint au moyen d'un funiculaire. Vous avez dit utopie...

le haut Var voit grand !

Jacques Montano : « Nous manquons d'hôtels de luxe »

Des trois présidents des chambres consulaires, le plus volubile est sans aucun doute Jacques Montano (chambre de Métiers et de l'artisanat). Pour lui l'opportunité qui se présente est une chance. « Dans notre département nous manquons d'hôtels de luxe. Voilà des investisseurs qui nous proposent d'améliorer notre activité touristique sans bétonner notre environnement. Au contraire, ils s'engagent à ne pas dépolluer le secteur naturel qu'ils ont ciblé. Et vous voulez que l'on se prive d'une telle aubaine? »

« Une chance pour les jeunes »

Sans aucun doute, l'offre des investisseurs de construire des centres de formation d'apprentis pour les secteurs hôtelier et automobile ne laisse pas indifférent le leader des artisans. « Là encore, c'est une chance offerte à nos jeu-

nes varois. Cet apprentissage les conduira vers l'excellence. »

Et lorsque l'on évoque un circuit routier au pied du massif de La Loube, un bar à champagne à 600 m d'altitude, Jacques Montano a tendance à s'emporter. « Mais ce sont des broutilles. Tout est négociable. Si on préfère conserver de tels espaces pour faire une réserve de sioux, il faut le dire. » Alain Baccino tient à préserver les hectares de vignes. « Si la charte agricole est respectée je ne vois pas en quel nom je pourrai m'opposer à ce projet qui me semble cohérent ».

Jacques Paul et le rôle de l'État

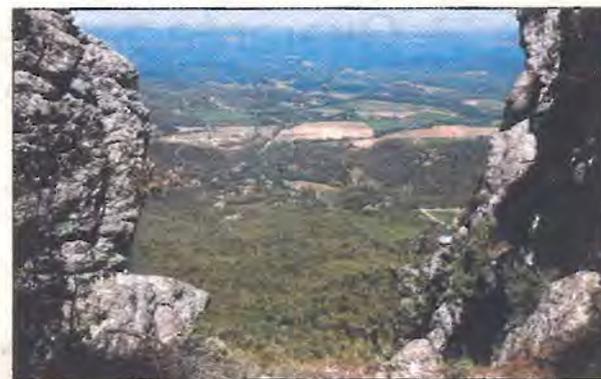
Mickaël Latz, le président du syndicat mixte de la Provence verte, n'est pas en accord avec de tels propos. « Le projet qui m'a été présenté concernait le plateau de Vins, là où Michelin n'a jamais mené

son aménagement à terme. On pouvait y réfléchir. Là, sur un domaine tel que l'Escarelle cela paraît difficile, même si en matière d'économie il ne faut jamais avoir de position bien tranchée. »

Jacques Paul, le maire de La Celle, est plus catégorique : « Il est hors de question que je modifie mon PLU avant les élections municipales. Là encore je serai curieux de connaître la position de l'État. On m'a demandé un travail de titan pour réaliser une station d'épuration et là, d'ici la fin de l'année, il faudrait que je revoie mon urbanisme. Je serai surpris que la préfecture avalise. »

Des services de l'État qui n'ont pas tenu à communiquer sur le sujet en précisant toutefois : « La moindre rumeur serait infondée ». Une pierre dans le jardin des personnalités persuadées que le préfet a déjà donné son accord...

« Un tel projet ne tient pas la route »



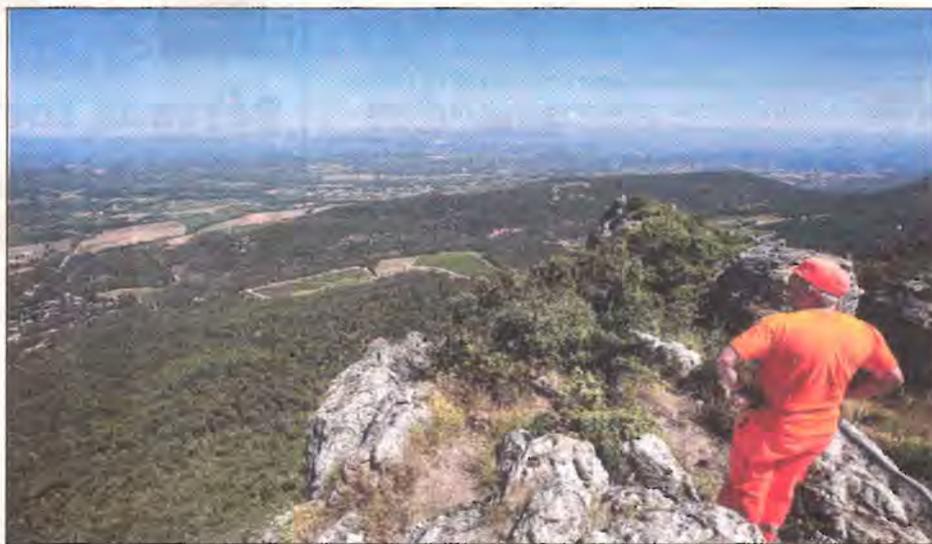
« L'aménageur spécialisé que nous avons consulté affirme que ni les voitures anciennes ni le golf ne permettraient de rentabiliser les investissements ».

Développer un projet touristique de cette envergure demande certaines connaissances. Nous avons donc fait appel à un aménageur spécialisé. Si celui-ci tient à conserver l'anonymat, il est bien au fait du dossier puisqu'il connaissait très bien Benjamin Gassier, le propriétaire décédé et avait envisagé « de construire une grande maison de retraite de luxe en ce lieu. » Le projet Agritourisme et passions lui semble irréaliste. « Il n'y a pas une économie capable d'absorber les investissements programmés. Ce projet tourné sur l'automobile ancienne est, peut-être, la volonté d'une personnalité de se créer un jouet ? Ou alors, faut-il y voir un rapport avec le circuit du Castellet ? Mais les informations que je possède sur les voitures

de collection m'autorisent à penser qu'une telle clientèle ne permet pas de faire vivre un tel complexe. » Quant au golf de neuf trous, notre interlocuteur est formel. « Ce type de structure ne fonctionne plus du tout. Désormais, les six trous sont mieux adaptés aux locaux qui ne peuvent pas passer une journée sur les greens. Mais là encore, entre Barbaroux à Brignoles, Nans et Tournettes, la région est bien lotie. » Et en personne expérimentée, il souhaite bien du plaisir aux futurs investisseurs. « Vu le site, je me doute que les associations de protection de l'environnement vont se saisir du dossier. Idem pour les services de l'État. Selon moi, de l'eau aura coulé sous les ponts avant que ne soit donné le premier coup de pioche. »

Au cœur du parc de la Sainte-Baume

Situé au pied du massif de La Loube, le domaine de l'Escarelle se trouve dans le périmètre du projet de Parc naturel régional de la Sainte-Baume où la faune et la flore sont très riches et diversifiées. Michel Gros, le président du syndicat de préfiguration du PNR, n'a pas tenu à s'exprimer sur le fond. « Je réagirai uniquement après avoir été saisi officiellement par le maire. Là je provoquerai une réunion du bureau. Les personnes intéressées consultées, nous prendrons position sur un sujet lourd de conséquences. » Et si certains défenseurs du projet imaginent que la commune de La Celle pourrait être exclue du périmètre du PNR,



il suffit de lire les critères d'adhésion pour être convaincu du contraire. La Celle a une urbanisation

maîtrisée autour du cœur du village, elle possède une forte dominante agricole et une zone naturelle aux

contreforts du massif de La Loube. De surcroît, l'abbaye constitue un lieu historique incontournable, à protéger.

Dossier : Alain Revello
arevello@varmatin.com
Photos : Frank Muller

Philippe Gurdjian : « Trop tôt pour en parler »

Joint au téléphone hier après-midi, Philippe Gurdjian n'a pas tenu à évoquer le projet d'aménagement de l'Escarelle. « Il est beaucoup trop tôt pour en parler. Rien n'est signé. » L'homme d'affaires qui est parvenu à donner une nouvelle jeunesse au circuit Paul-Ricard, ne cachera pas son implication dans ce dossier mais ne souhaitera pas ajouter le moindre commentaire hormis « j'espère que l'affaire sera conclue avant la fin septembre ». Une déclaration qui confirme bien que l'ancien publicitaire, récompensé sept fois comme le meilleur organisateur de grands prix de F1, l'ami de Bernie Ecclestone, est toujours très intéressé par le Var et souhaite y implanter de nouveaux projets.



D.R.

Un succès à la hauteur de l'événement : immense

Après la première édition de 2007, la Tall Ships a une nouvelle fois transcendé la rade. Pour le plus grand bonheur des habitants qui, une fois de plus, ont de quoi être « fiers d'être Toulonnais »

Sans maux de crâne mais avec des étoiles et des voiles plein la tête, Toulon se réveille ce matin avec une jolte gueule de bois. Douce et fruitée comme cet envoûtant parfum de fête qui a flotté pendant trois jours et autant de nuits dans la rade. Ça y est. La Tall Ships a mis les voiles. Le peuple de Besagne peut retrouver sa quiétude qui lui sied (trop) bien.

« Faire durer le plaisir »

De mémoire de Toulonnais qui refaisaient le match, hier matin au comptoir, « on n'avait pas vu autant de monde dans les rues depuis la grande époque des années soixante ».

En d'autres termes, la venue de ces géants des mers a donc été une franche réussite.

Pour les organisateurs, les commerçants et restaurateurs, les visiteurs venus de loin, mais aussi et surtout, pour tous ces Varois tombés sous le charme de cette ville au nouveau visage, symbole de fête, d'animation et de folie des grandeurs.

« L'événement a dépassé toutes nos espérances, résume-t-on du côté du Bistrot de César, place de l'Opéra, où le public a afflué par milliers, matin, midi et soir. « C'était énorme. Rien n'est égal à ça. Pas même le RCT, ni la fête de la musique ». Un constat que partage également Michelle Stropoli, de l'Union des métiers de



Durant tout le week-end, le quai Cronstadt a été envahi par la foule. (Photos Dominique Leriche)

l'industrie hôtelière (Umih) du Var : « le choix de la période a été très bon, confirme-t-elle. Dans l'agglomération, on a atteint 100 % d'occupation des chambres le vendredi et le samedi, et environ 75 % le dimanche ».

Daft Punk au Roger Bar

Bref, elle aussi fait partie de ceux et celles qui souhaitent « faire durer le plaisir. On pourrait faire comme à Solliès, élude Michelle Stropoli. Là-bas, ils fé-

tent bien la figue tous les ans ». Sans doute plus que leurs serveurs (qui n'ont pas vraiment eu le temps de monter sur le pont des voiliers) les patrons de restaurants sont tous prêts à « résigner », eux aussi ! Pour la plupart d'entre eux, « la journée de samedi représentait trois à quatre fois le chiffre d'affaires d'un samedi normal ». Pas de doute, ce sont eux les grands gagnants de la course. Tous se sont frotté les mains de midi à minuit, en ser-

vice continu. Même si certains, comme Kiki, regrettent toutefois que « les activités ont été un peu trop localisées. On a dû nous-mêmes faire appel à un DJ et un groupe pour attirer du monde, et au final, avec tout ce qu'on a bossé, on rentre à peine dans nos frais », déplore la patronne des lieux. Pourtant pas réputé pour être l'un des endroits les plus animés de la vieille ville, l'établissement a quand même eu son petit succès. On n'avait rarement

vu se déhancher autant de monde (au son d'une éblouissante reprise rock de Daft Punk par le groupe Da Boogie Pop) devant le Crédit municipal, samedi soir.

« Redécouvrir Toulon »

Président des Vitrines de Toulon, Xavier Taccard, insiste, lui, sur le fait que « les commerçants ont joué le jeu, en ouvrant le dimanche, sans augmenter les prix comme en 2007. L'important, dit-il, c'est que la Tall Ships a permis de faire découvrir ou redécouvrir Toulon ». Ce que confirme Clara Massin, du Chicag'hostel. « Chez nous, précise la responsable de l'auberge, on a eu beaucoup d'étrangers (du Canada, des États-Unis ou de Norvège) qui n'étaient pas forcément venus pour voir les bateaux. Mais ils se sont rendu compte qu'il y avait de l'activité dans le centre ».

Les marins partis à l'abordage des bars peuvent le confirmer. À Toulon, on est bien reçu. « L'accueil a été extraordinaire, s'enthousiasme encore Christian Bickert, membre de l'organisation et président de l'étape varoise. Par rapport à la précédente édition, il y a eu beaucoup d'efforts sur les animations. L'ambiance a été formidable, conclut-il. On espère qu'on reviendra dans quelques années. En attendant, merci Toulon ! »

GUILLAUME AUBERTIN
gaubertin@nicematin.fr

« Un million de visiteurs au rendez-vous »

Un « immense succès populaire », « quelque chose de magique », du « pur bonheur »... Hubert Falco avait bien du mal à cacher son plaisir et les mots ne lui manquaient pas pour le dire, hier, à l'heure où les géants des mers venaient tout juste de quitter cette « belle rade » qui lui est si chère. Le président de Toulon Provence Méditerranée pouvait légitimement se féliciter de cette nouvelle escale de la Tall Ships Regatta à Toulon, qui aurait, selon les organisateurs, rassemblé « près d'un million de personnes » durant ces trois jours de fête. Et pour répondre à « tous ceux qui pourraient douter » de la véracité de ces chiffres - difficile, il est vrai, de mesurer précisément une affluence sans ticket d'entrée - Hubert Falco prend les devants : « Rien que sur la totalité des transports de notre réseau Mistral (bus et bateaux), on a compté 452 350 personnes ». En ajoutant celles et ceux qui ont afflué par leurs propres en moyens, en voiture, à pied, en calé-

che, ou en skateboard, le compte serait donc bon. Et le président de TPM de préciser « qu'entre le port et les quais de la Marine, on enregistrait, grâce au système de pointage, une moyenne de 200 000 personnes toutes les quatre heures ». Au-delà de ce succès arithmétique, le premier élu de la rade tient aussi à insister sur « l'ambiance conviviale, familiale et populaire » qui a régné ce week-end à Toulon. « Aucun incident n'a été déploré (ce que les forces de l'ordre confirment) et contrairement à l'édition précédente, rappelle-t-il, où l'événement avait été cantonné aux quais, la foule est cette année rentrée dans la ville grâce aux animations ». Aujourd'hui, l'objectif est clair pour TPM et son président : « Faire de Toulon une étape pérenne de la Tall Ships Regatta ».



ON A AIMÉ

- Le programme riche et complet
- L'organisation générale
- Les animations sur le port (pour les petits et les grands)
- Les animations au centre-ville (spectacles, concerts, déambulations...)
- Le dispositif des parkings relais
- Les commerçants qui ont joué le jeu des horaires et du déguisement
- Les costumes des marins russes, et surtout, leur casquette
- L'ambiance de fête, cette ville en transe, et tout ce monde dans les rues
- Les bateaux, bien sûr
- Le sourire des « marinettes » tchèques
- La parade de sortie des voiliers
- Le feu d'artifice

ON A MOINS AIMÉ

- La parade des marins, nettement moins délirante qu'en 2007
- La cohue pour les usagers quotidiens de la navette maritime entre Toulon et La Seyne
- Les files d'attente et restrictions horaires pour les visites des bateaux
- Les embouteillages dans le centre-ville le samedi soir
- L'étroitesse du quai Cronstadt
- La folle averse de dimanche midi (et le manque d'abri)
- Quelques râleurs dans la foule
- Les joueurs du RCT qui, visiblement, avaient plus tête à la Tall Ships qu'à la mêlée
- Que la fête soit finie...



avec ou sans quai ?

Toulon : un objectif de 850000 passagers d'ici trois ou quatre ans

Dans le Var, depuis le développement de cette forme de tourisme voilà dix ans, on vit la croisière en mode « avec quais ». Il y en a trois au port de Toulon-centre (un tiers du trafic), et celui de l'ancien môle d'armement de La Seyne-sur-Mer (deux tiers). De beaux outils, qui accueillent plus de la moitié des escales varoises et qui ont mené le département sur la route de la croissance.

Les chiffres ont même explosé en 2012, avec une augmentation des escales de 57 % par rapport à 2011. Soit 320000 passagers pour 120 escales (contre 50000 passagers il y a dix ans).

Des atouts de poids

Une progression due à des efforts marketing conséquents, notamment via le Var Provence Cruise Club, mais aussi grâce à des atouts innés. « Outre la proximité immédiate de la ville à Toulon, nous avons, à La Seyne, un port sécurisé, accessible et protégé en permanence, quel que soit le contexte climatique, avec des installations militaires toutes proches. Les armateurs



Avec trois quais à Toulon-centre et un port protégé à La Seyne-sur-mer, le Var de beaux atouts.

(Photo Patrick Blanchard)

apprécient », souligne Yannick Casteur, le directeur des ports du Var. Chaque année, nous recevons une vingtaine d'escales, détournées de ports voisins non protégés pour cause de mauvaise météo. »

Un contexte idéal, dont le territoire commence à tirer les

bénéfices : « Cette activité fait travailler les dockers, nos personnels, les chauffeurs des quelque trente bus qui circulent chaque jour d'escale, les taxis, les loueurs de voiture – avec Avis qui vient de s'installer au terminal. Nous avons même créé une navette maritime entre La Seyne et Toulon qui bat des records de fréquentation : environ 2000 passagers par jour. Sans oublier les retombées sur le tourisme local, avec la multiplication des excursions et l'importante attractivité de St-Tropez. »

Un nouveau quai de 400 mètres en 2018

Une manne d'environ 20 millions d'euros qui a donné envie aux acteurs locaux de glaner une part encore plus large de cet attrayant busi-

ness. « L'objectif est de passer de 320000 à 850000 passagers par an d'ici trois ou quatre ans », lance Yannick Casteur. Pour relever le défi : un nouvel outil. Après plusieurs années de gestation, le projet est acté : Toulon va se doter, d'ici à 2018, d'un quai de 400 mètres de long pour accueillir les plus grands navires de dernière génération. Et cela, à dix minutes du centre-ville, avec un vaste terminal ferry-croisières comprenant des commerces, de la restauration, de l'hôtellerie, des bureaux... Une véritable nouvelle économie locale qui pourra dire merci aux croisières.

1. Les autres ports varois : St-Tropez (36 % du trafic), Sanary (3 %), Hyères-Portquerolles (5 %), Saint-Raphaël (2 %), Saint-Cyr (1 %).

Une marge de progression énorme

C'est au cœur de Nice que s'est installée l'agence de voyages CroisiEurope, il y a onze ans, au moment de la montée en puissance du marché des croisières. Particularité, CroisiEurope est aussi et surtout une compagnie de croisière spécialisée dans le fluvial, qui achète, fait construire des navires et propose des voyages au fil de l'eau.

« Notre siège social est à Strasbourg et nous avons plusieurs agences en Europe. Ici, à Nice, nous gérons toutes les réservations du Grand Sud, jusqu'à Bordeaux », explique Adèle Descamps-Franovic. Et de ce poste d'observation, depuis dix ans, le nombre de croisiéristes français ne cesse d'augmenter (entre 2011 et 2012 + 9 % en mer et + 6 % sur les fleuves et canaux).

« L'essentiel de la clientèle vient de la région Île-de-France mais, en deuxième place, et pas vraiment loin derrière, il y a toute la Paca. » Il est vrai que, sur la Côte d'Azur, les seniors constituent toujours le gros des troupes. Ils sont libres, disponibles, ont des moyens. Pour eux, le voyage en bateau évite la fatigue des déplacements et des nuits dans des hôtels différents. Mais, ces dernières années, on a également vu arriver les familles, les groupes d'amis, les « silver » (jeunes retraités) et les couples. Aujourd'hui, CroisiEurope fait voyager environ 200 000 personnes par an et ne cesse de progresser. « Nous sommes sûrs de nous. La croisière ne représente que 0,6 % du tourisme dans le monde. Avec l'Asie, l'Afrique, l'Amérique du Sud, il y a plein de perspectives et le bouche-à-oreille fonctionne très bien parmi les clients. »



Adèle Descamps-Franovic : « La Paca est aussi consommatrice de croisières. »

(Photo Sy. B.)

Monaco met le cap sur le luxe

À Monaco, autre escale prisée des armateurs, la tendance est à la redéfinition de la politique en matière d'accueil de croisières. Une étude doit être menée début 2014 pour évaluer clairement son impact économique. Mais l'idée est de réduire la voilure. De diminuer le nombre d'escales en ciblant le haut de gamme et les têtes de lignes, pour un bénéfice optimal sur l'économie du pays. En 2013, la Principauté aura accueilli 245 escales pour 242 000 passagers.

Au Roc d'Azur, pas de jaloux, chacun son joujou!

Le Roc à Fréjus, c'est 20 000 vététistes et compétiteurs, mais aussi près de 150 000 visiteurs qui, jusqu'à demain soir sur le village ou le salon, ont envie de se faire plaisir. Cela tombe bien...

Prenez un couple, entre 30 et 50 ans. Ajoutez une pincée de sport et une volonté commune (et amoureuse) de faire une balade en vélo tout terrain sur fond de paysage varois. Le tableau est plaisant. Mais une fois arrivé sur le village du Roc d'Azur, au sein de la base nature François Léotard à Fréjus, une fois après avoir longé en large et en travers les allées de son copain le salon couvert, il y a de quoi, au final, s'emmêler les pinceaux. Deux cent cinquante exposants, autant de vélos en tous genres et prototypes « high-tech »... « Monsieur » aura beau être aguerri, avoir révisé les bases de son manuel du parfait vététiste,

quelques conseils seront les bienvenus.

Ni une, ni deux, voici un échantillon de jolis joujoux roulants.

Écolos, rigolos, même si pas franchement de vos économies solidaires, les trois bolides qui vont suivre en ont sous la pédale.

Allez, homme, femme, enfant, tous en selle!

Textes :
KATIA ENRIOTTI
kenriotti@nicematin.fr

Roc d'Azur à Fréjus

Courses, randos, salon et animations, sur la base nature de Fréjus Salon et village, ouverts aujourd'hui et demain de 9 h à 19 h. Entrée libre.



Le porte-monnaie va trembler. Mais, cette fois on laisse rouler. C'est bon pour la santé!

(Photos Luc Boutria)

Messieurs, vous vouliez le meilleur?



Pour les hommes qui ne comptent pas, le Roc propose de bien beaux modèles.

Ce n'est pas une voiture, mais un beau vélo, c'est si important. Surtout lorsque l'on a un certain niveau. Au stand Cube, Franck Verrier, référent technique pour la marque allemande, est catégorique. Sans révolutionner le milieu du VTT, le « Stéréo » et son alliage de carbone - à l'avant - et d'aluminium - à l'arrière - est un petit bijou à près de 3 000 euros. « Avec ses roues plus grandes qu'un VTT traditionnel, il est hyperpolyvalent, confère une adhérence et une suspension pour tout type de ter-

rain. » Avec sa tige de selle commandée via le guidon au fil des montées et descentes, il permet de randonnées sans prise de tête. Et l'équipement dans tout ça?

« Il n'y a pas besoin de grand-chose avec ce vélo. Un casque qui couvre le sommet de la tête, des chaussures à clipper sur les pédales. Pédales qu'il faut acheter en plus car spéciales celles-là. »

Un budget annexe de, peu ou prou, 250 euros.

Pour le crédit, voir directement sur place!

Mesdames, passez donc à l'électrique...

Bon, d'accord. Il est souvent de couleur sobre et pas franchement « tendance ». D'un autre côté, ce vélo-là sied à toutes les garde-robes! Et une fois enfourché, il ne vous décevra pas mesdames. Sur le village, les VTT électriques de Freddy Porret, moniteur cycliste du territoire Val d'Arly - à la limite de la Savoie et de la Haute-Savoie - ont un succès fou. « Je propose des balades pour tout public, à condition d'afficher 1m40 minimum, sourit le professionnel. Mais j'avoue que les femmes adorent. Faire près de 30 km d'un seul coup sans pratiquer régulièrement et en faisant travailler cuisses et cardio malgré tout, c'est plaisant. » Grâce à l'assistance électrique au pédalage, donc, les belles aux efforts démultipliés pourront suivre leurs princes sur deux-roues pour des virées de 60 km



Smart propose son propre volet électrique. « So class »...

et plus. « Dans le Var, vu le relief, c'est l'autonomie moyenne des véhicules. La batterie est rechargeable et sa durée de vie équivaut environ à 500 recharges. »

Alors si Freddy ne fait que prêter ses vélos sur le Roc, les plus grandes

marques comme Lapierre en commercialisent déjà de ce type. Il vous en coûtera environ 2 600 euros. Soit 500 à 600 de plus qu'un VTT traditionnel, plus glamour côté esthétique certes. Côté cuissots en revanche...

Et le p'tit bout en roue libre!

Elle fait ses premiers tours de roue en France. La « charrette » version Tout Terrain, cette marque allemande (pour changer)? C'est la poussette du vrai, du dur, du couple qui vit pour le sport. Dès six mois, le bébé peut ainsi suivre ses parents en rando VTT, tracté à l'arrière du vélo et attaché dans son couffin.

Et dès 1 an, seul, assis comme un grand, à condition d'attacher la ceinture de sécurité. « Le tout est d'équiper son vélo d'une attache sous la selle, précise le représentant de Tout Terrain. Après, la charrette (environ 1 300 euros,



Le prototype à deux places sera commercialisé l'an prochain.

(Photo K. E.)

Ndlr) peut supporter jusqu'à 40 kg. Soit un enfant et des bidons d'eau, des courses etc. On peut même descendre les escaliers avec!»

Papa sera le plus apte à piloter la poussette à une roue.

Quant à celle à deux-roues capable de transporter deux minots, face à face, assis ou allongés, elle n'en est qu'à ses balbutiements.

« On ne commercialisera ce modèle qu'en 2014 », conclut le commercial. Le temps de se roder avant d'envisager la famille nombreuse.

IX. – LA CULTURE

- **1.** Des fresques de prisonniers allemands surgies du passé
Var Matin – 01.03.2013

- **2.** Hôtel des arts : les neuf villes de Gabriele Basilico
Var Matin – 29.05.2013

- **3.** La Seyne-sur-Mer - Ambiance espagnole à la Villa Tamaris
Var Matin – 24.06.2013

- **4.** Le centre culturel Peiresc est-il condamné à disparaître ?
Var Matin – 09.07.2013

- **5.** Ouverture le dimanche pour le « Supermarché de l'art »
Var Matin – 17.11.2013

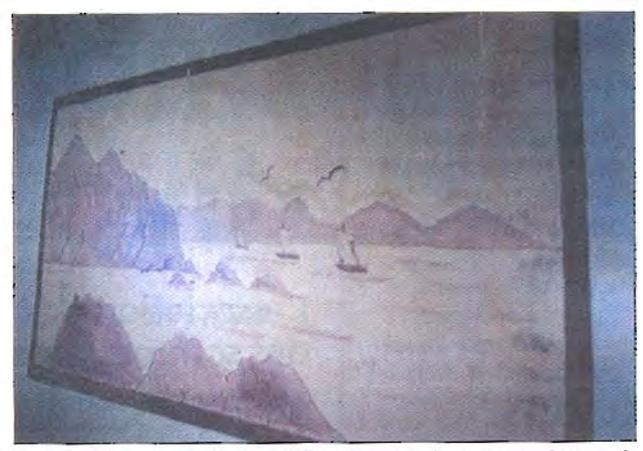
- **6.** Le fabuleux quotidien de Cerise Doucède
Métropole – Décembre 2013



Bucolique vue de la Stadt Nürnberg (Nuremberg).



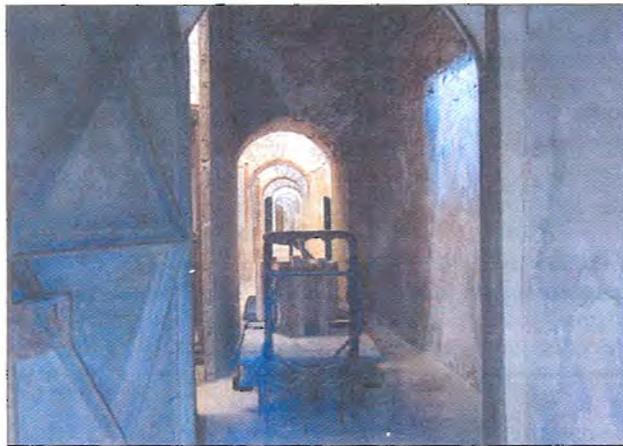
Une verdoyance bien loin des plages toulonnaises.



Des voiliers, symboles d'évasion et de retour chez soi.

Des fresques de prisonniers allemands surgies du passé

Pour un tournage vidéo d'Hifiklub, la Marine a ouvert l'ancienne prison qui court sous les remparts de l'entrée de la ville, côté Malbousquet, dévoilant les incroyables peintures qui en ornent les murs



Un chariot sur rail permettait de desservir la longue artère. (Dessous) « Not bricht Eisen » soit la maxime : « La nécessité est mère de l'invention ».



Lampe frontale sur la tête et masque sur le nez, les musiciens d'Hifiklub amènent leur matériel.

Du noir, des tonnes de poussière et un délire répétitif de geôles, dont il ne reste plus que les murs de pierres qui s'effritent.

Sous ces remparts édifés par Napoléon III et dont on aperçoit la verdoyante bosse en arrivant à Toulon par l'autoroute, les kilomètres de galeries abandonnées remontent jusqu'au fort Malbousquet. En 1944, les prisonniers de guerre allemands y étaient enfermés. Sur leur nombre, le chiffre diverge, entre 200 et 450. Sur leur présence, tout le monde s'accorde : ils devaient travailler à la reconstruction de l'Arsenal et la ville : déblayage, déminage, déchargement.

L'ennui, la nostalgie, le manque des familles, les hommes ont alors eu recours aux services de leurs camarades plus expérimentés pour qu'ils reproduisent, sur les murs de leurs cellules, les pensées qui hantaient leurs esprits. Les sept ou huit artistes, dont on retrouve le style, ont ainsi peint, sur des surfaces

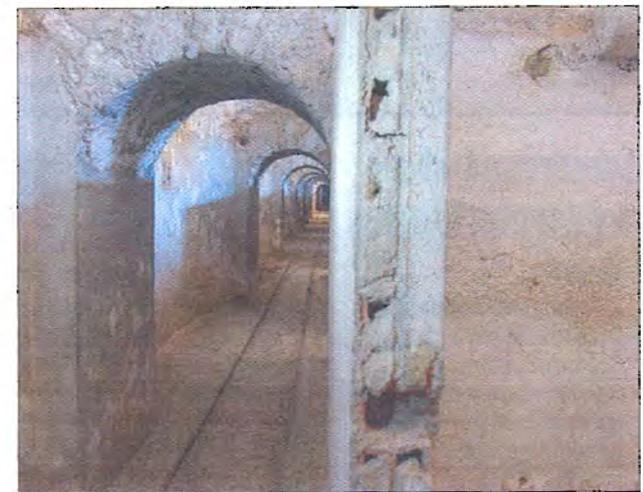
allant parfois jusqu'à deux mètres, en peinture ocre ou colorée, ici un paysage de Bavière, là des maximes en belles lettres gothiques.

Des chansons de Lili Marleen, des reproductions de cartes postales, des personnages, le blason de la ville de Thuringe.

Jusqu'en 1947

En arpentant les couloirs, lampe torche à la main, c'est une plongée dans la nostalgie de ces hommes qui n'ont eu de cesse de rêver à rentrer chez eux. Et qui n'ont pourtant quitté Toulon qu'en 1947. Même, si à la fin de leur détention, il semblerait que les conditions de surveillance s'étaient assouplies. Le groupe Hifiklub y a joué un morceau et tourné des images qui seront intégrées à leur projet « On dirait le Sud », une série de portraits en vidéo de lieux de l'agglomération toulonnaise investis le temps d'un concert sans public.

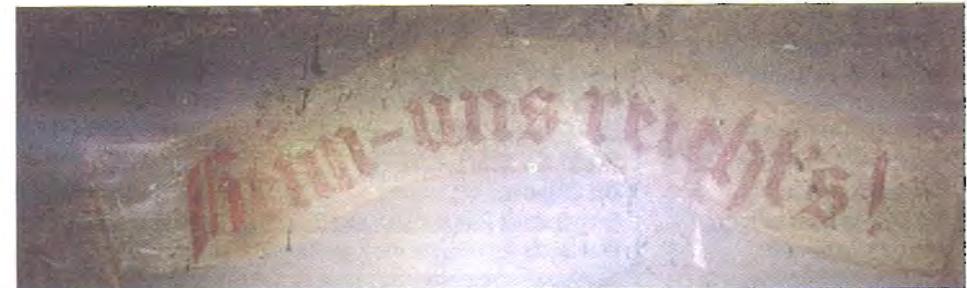
TEXTES ET PHOTOS
LAURA FOURNIER



Sous les remparts qui longent la base navale de la porte Malbousquet au Palais des sports.



Une porte rouillée, habituellement condamnée



« Heim-uns reicht's! » pour « Allez, on rentre maintenant ! » et « Wein liegt Wahrheit » orné d'une treille : In vino veritas.

Hôtel des arts : les neuf villes de Gabriele Basilico

Le photographe italien, décédé en février, était réputé pour son travail sur les transformations urbaines. Il avait lui-même choisi les œuvres de l'expo présentée jusqu'au 30 juin avec Photomed

Photographe des villes, l'Italien Gabriele Basilico est sans doute celui qui a le mieux saisi les transformations urbaines à l'échelle de la planète. « Cet artiste immense, qui s'est malheureusement éteint en février, avait lui-même sélectionné les œuvres de l'exposition. La moitié a été tirée spécialement pour l'occasion, l'autre est issue de son studio », a fait remarquer Ricardo Vazquez, le directeur de l'Hôtel des arts, lors du vernissage.

La 3^e édition de Photomed, le festival de photographie de Sanary, est justement dédiée à Gabriele Basilico. « Cet architecte de formation, devenu architecte de la lumière, possédait la rigueur de l'école allemande et la poésie de son pays, l'Italie », souligne Jean-Luc Monterosso, directeur de la Maison européenne de la photographie et directeur artistique du festival.

« Il voulait le respect de la réalité »

Il y a tant à dire sur Basilico, 1^{er} prix pour la photographie d'architecture contemporaine lors de la Biennale de Venise 1996. Adeptes du noir et blanc, conférant à



Les commissaires de l'expo, Philippe Serenon et Jean-Luc Monterosso, Gianna, la veuve de l'artiste, et Ricardo Vazquez, directeur de l'Hôtel des arts. (Photos et repros Méliissa Ches)

son style une apparente neutralité, « il démontre de manière subtile que, malgré les efforts des urbanistes, la ville reste le foyer d'un désor-

dre imprévisible : celui même de la vie et de l'activité humaine », explique Philippe Serenon, commissaire associé de l'exposition.

« Il appréciait l'architecture moyenne, non prétentieuse, reprend Gianna, la veuve de l'artiste. En photographiant, il voulait, avant tout, le res-

pect de la réalité. » La spécificité de son travail se retrouve dans les villes et immeubles aux heures où les rues se vident, les zones

périurbaines économiques et industrielles, souvent abandonnées. Chaque salle d'exposition de l'Hôtel des arts accueille une ville différente de Méditerranée : Barcelone, Beyrouth, Gênes, Istanbul, Monte-Carlo, Naples, Palerme, Rome et Valence. Pour autant de relevés photographiques à la fois précis et poétiques.

« La ville, un corps en transformation »

Basilico disait lui-même : « Je vois la ville comme un grand corps en transformation et je m'applique à en saisir les signes, comme un médecin qui enquête sur les changements du corps humain. »

Fouad Elkoury est l'un des cinq photographes (1) à avoir accompagné Gabriele Basilico à Beyrouth en 1991, pour une commande au sortir de la guerre : « Sur place, dans un environnement dangereux, Gabriele voulait tout savoir. On voit bien dans cette série sa sensibilité, sa générosité et sa curiosité qui s'expriment », dit-il.

À voir jusqu'au 30 juin. L'entrée est gratuite.

S. M.

smouhot@varmatin.com

1. Avec Robert Frank, Raymond Depardon, René Burri et Joseph Koudelka.



Istanbul.



La tour Agbar de Barcelone.



Beyrouth en 1991, au sortir de la guerre.

Autour de l'expo

Les Impromptus : concert 15 h 30, sur réservation.

« A Portrait of Nick Drake », jeudi 13 juin à 18h30.

Visites commentées grand public, tous les mercredis à 15h30, sans réservation.

Visite découverte en soirée, le vendredi 14 juin à 18h30, sur réservation.

Parcours adultes, « Objectivement... », le samedi 15 juin de 10 h à 12 h (visite-débat) et de 14 h à 17 h (atelier), sur réservation.

Parcours en famille, le samedi 1^{er} juin de 14 h à 17 h, sur réservation.

Parcours scolaires et groupes, sur réservation.

Ateliers de création de 4 à 6 ans, « Du noir et blanc à la couleur », le mercredi 5 juin de 14 h à

Ateliers de création de 7 à 11 ans, « Contrastes », le mercredi 5 juin de 10 h à 12 h, sur réservation.

Ateliers de création à partir de 11 ans, « Déconstruction », le mercredi 12 juin de 14 h à 16 h, sur réservation.

Ateliers de création à partir de 11 ans, « Art'venture », le samedi 8 juin de 14 h à 17 h, sur réservation.

Ateliers de création pour adultes (à partir de 16 ans), « Variation autour du clair-obscur », le samedi 1^{er} juin de 9 h à 12 h, sur réservation.

Hôtel des arts, 236 bd Maréchal-Leclerc. Tél : 04.94.91.69.18. Réservation ateliers : 04.94.91.50.27. Ouvert tous les jours sauf lundi de 10 h à 18 h. Entrée libre.

Ambiance espagnole à la Villa Tamaris

Cet été, le Centre d'art se met à l'heure ibérique. Jusqu'au 15 septembre, il expose treize peintres issus de la péninsule. Leurs œuvres incarnent la mouvance figurative narrative

Sur/Sud, la nouvelle figuration en Espagne, présentée actuellement – et jusqu'au 15 septembre à la Villa Tamaris –, est une exposition collective qui réunit treize peintres originaires de la péninsule ibérique, présentant dix œuvres chacun. Ils sont tous issus de la mouvance figurative narrative chère au directeur de la Villa Tamaris, Robert Bonaccorsi. Les artistes sont originaires pour la plupart de Valence et Carthagène. Au rez-de-chaussée, chaque artiste est représenté. Dans les étages, chacun a son espace consacré.

A l'origine de ce projet, on trouve le photographe Bernard Plossu, qui vient de recevoir le grand prix *PhotoEspaña* pour son activité professionnelle prolifique et son apport à l'histoire de la photographie. Il a eu l'envie de réunir ses amis peintres espagnols de la mouvance figurative « valencienco-carthaginoise », et a proposé à Robert Bonaccorsi d'organiser cette exposition.

Des styles très différents

Le directeur du site a rapidement accepté car cela convenait parfaitement à la politique de la Villa Tamaris.

« Le regard d'un photographe sur des peintres qu'il connaît bien »



Tous les artistes invités appartiennent à la même mouvance. Mais leurs styles et leurs approches artistiques sont néanmoins assez différents.

(Photos Dominique Leriche)

Solange Triger, professeur à l'École supérieure d'art de Toulon Provence Méditerranée, a également apporté son aide pour la mise en place du projet. Pour elle, cette exposition est « le regard d'un photographe sur des peintres qu'il connaît bien ».

Si tous les artistes invités appartiennent à la même mouvance, leurs styles sont néanmoins assez différents les uns des autres, comme Charris et

Paco de la Torre.

Incontestablement, Dis Berlin est un des leaders du courant. Il est très influencé par la métaphysique de Giorgio De Chirico. Une de ses œuvres exposées, *Pajaro de fuego*, représente une fusée en train de décoller. Pour Solange Triger, « on croirait une photo retravaillée ! » L'œuvre de Dis Berlin n'est pas homogène, chaque tableau a une forme différente, en adéquation avec le contexte et en fonction de son intention, de son histoire. Le nom de l'œuvre est d'ailleurs très important pour la comprendre. Certain-

es de ses toiles sont abstraites, d'autres plus figuratives, mais jamais réalistes. « La peinture, c'est aussi poétique », explique d'ailleurs l'artiste.

L'influence de l'architecture

Damian Flores Llanos aime peindre sur un format rond inhabituel. « Dans mon style, l'architecture – qui est ma passion – et les lumières sont très importantes. Elles provoquent une émotion », confie-il. Il revendique des influences diverses, comme Edward Hooper, Jean-Baptiste Corot ou Giorgio Morandi,

et confesse être intéressé par l'architecture, par exemple celle de Le Corbusier. Angela Acedo aime représenter des sentiments humains comme la joie ou la douleur, la nature qui lui rappelle son enfance, mais également des animaux tristes à cause de la destruction par l'homme de son environnement. Elle a une tendresse particulière pour les singes, qui sont sa « mascotte ».

« Ma peinture vient du cœur »

Rosa Artero peint des scènes du quotidien, des mo-

ments de la journée qui révèlent la notion de la mémoire, de l'histoire commune. Dans ses tableaux, l'espace est construit à travers la lumière.

Le travail de Marcelo Fuentes est essentiellement sur petits formats « aussi porteur qu'un grand, juste et précis en même temps », commente Solange Triger. Il représente les constructions du bord de mer du sud de l'Espagne à l'abandon, et son travail est aussi une réflexion sur la solitude. C'est d'ailleurs une façon de voir la cité à travers la distance, le mouvement.

Enfin, les tableaux de Juana Jorquera ont tous une couleur sombre. « Ma peinture vient du cœur, de l'intérieur, elle montre ce que je suis comme personne. Je représente des fenêtres qui sont des sorties du monde intérieur vers l'extérieur », explique-elle.

Au final, cette riche reexposition mérite le détour pour découvrir ses artistes espagnols méconnus en France.

ROMAIN NARCISSE

Jusqu'au 15 septembre à la Villa Tamaris.

Ouvert tous les jours de 14 h à 18 h 30 sauf le lundi et jours fériés.

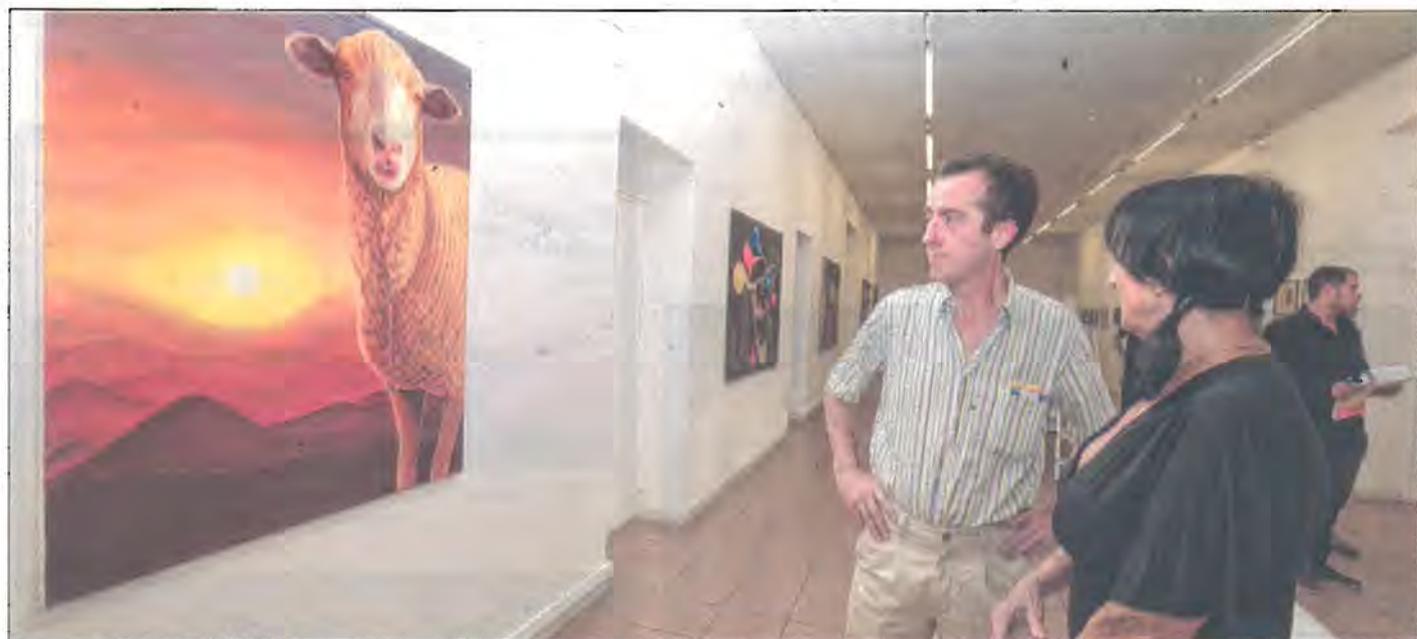
Entrée gratuite.

Visites guidées sur rendez-vous.

Renseignements :

Tél: 04 94 06 84 00

et sur www.villatamaris.fr



L'exposition est ouverte jusqu'au 15 septembre. Au rez-de-chaussée, chaque artiste est représenté. Chacun a son propre espace dans les étages.

Le courant figuratif narratif

Le courant figuratif narratif émerge en France dans les années 1960-1970. Pendant cette période il y a, avec la fin de la guerre d'Algérie et la Guerre froide, une profusion d'images choc dans les médias. Des artistes comme Bernard Rancillac, Hervé Télémaque, Peter Klasen se servent de ce flot d'images et le retraduisent en peinture. Ce retour à l'image figurative est aussi inspiré par la publicité, la bande dessinée, les films documentaires, le cinéma... La figuration signifie que l'on raconte quelque chose. Cela peut être un récit politique engagé, mais aussi beaucoup plus léger, de l'ordre de l'humour. L'appellation « figuration narrative » a été inventée par le critique d'art Gérard Gassiot-Talabot en 1959.

Le centre culturel Peiresc est-il condamné à disparaître ?

La structure de la rue Corneille, dédiée à la culture scientifique, a vu son budget amputé de 48 000 euros, en cours d'année. Sa fermeture n'est plus qu'une question de jours

Deux bougies coulent, à l'entrée du centre culturel Nicolas-Peiresc. Comme l'encre sur l'autel drapé de noir, accompagné d'un avis de décès. « Nous avons pris la décision de fermer la structure, et déclaré, auprès du tribunal de Toulon, la cessation de paiement. Sans quoi, nous courions à la catastrophe », lâche, à contrecœur, le directeur bénévole, Patrice Lardeau. « Je suis bien conscient que c'est un très mauvais signal qu'on envoie à la population », concède ce retraité de l'Irremer.

« Ce lieu avait tout son sens à Toulon »

« Mais la subvention, allouée par le conseil régional, a été réduite de 40 %, et celle de l'État (30 000 euros) nous a été retirée, sans explications. En 2012, nos frais fixes s'élevaient à 105 000 euros, et notre budget, à 106 000. Avec 48 000 euros de moins, ce n'est même pas la peine d'essayer. Nous serons obligés de licencier nos cinq salariés », déplore Patrice. Tourné vers la culture



Le directeur-bénévole, Patrice Lardeau, a pris la (lourde) décision de fermer la structure, et de licencier les cinq salariés qui faisaient tourner cet espace du centre ancien. (Photo S. B.)

scientifique, le centre de la rue Corneille a ouvert ses portes en 1988 et accueilli, depuis, près d'un million de visiteurs. « Ce lieu avait tout

son sens. Il offrait un regard croisé sur l'art et la science et, de la frontière espagnole à l'Italie, il n'existe pas de structure équivalente. De-

puis 2008, nous avons organisé des expositions – 300 m² d'espace – sur la vie sous-marine, l'alphabet, le design, l'évolution selon

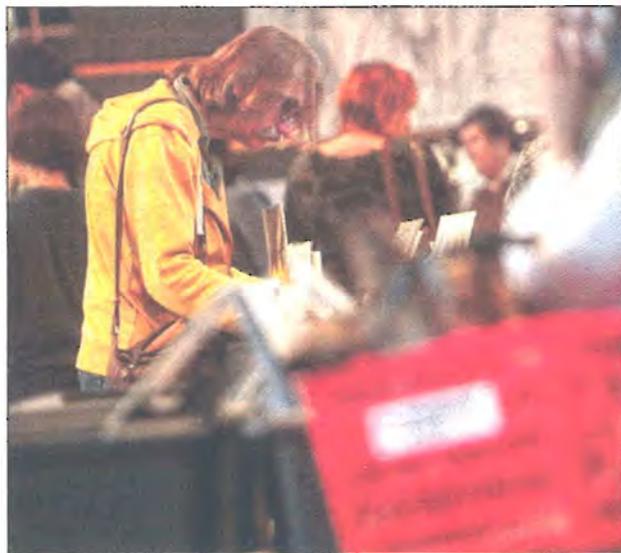
Darwin, et pour 2014, le musée olympique de Lausanne avait accepté de nous prêter, gratuitement, les pièces d'Hope Factory. Une

expo qui casse les reins, à tous les préjugés raciaux. »

Trente mille élèves depuis 2008

Ce que le directeur a « du mal à accepter », c'est que les écoles de l'aire toulonnaise seront les premières à pâtir de la disparition de cet espace culturel. « En cinq ans, plus de 30 000 élèves ont visité le centre et pu se familiariser avec le domaine scientifique qui suscite aujourd'hui, souvent par ignorance, de plus en plus d'interrogations ou de méfiance... Pour le coup, tout le monde est perdant », soulève le directeur. Peu après l'annonce de fermeture faite par l'équipe, des dizaines de messages d'internautes ont afflué sur les réseaux sociaux. Dégoûté, Patrice Lardeau a « envoyé un courrier à la ministre de l'Enseignement et de la Recherche, Geneviève Fioraso, pour lui dire tout le bien qu'il pensait des décisions prises par l'État. » Sans surprise, il n'a pas reçu de réponse...

SEBASTIEN BOTELLA
sbotella@nicemat.in.fr



Ouverture le dimanche pour le « Supermarché de l'art »

Détournant les codes de la grande consommation, l'exposition-vente du « Smac » propose jusqu'à ce soir 1800 œuvres à la portée de toutes les bourses, au Revest-les-eaux

Oh, il est joli ce sapin de Noël », commente un néophyte en levant le nez de son chariot. Suspendue au plafond de la Maison des Comoni, au Revest-les-Eaux, l'œuvre d'art décalée des élèves de CP de l'école Jean-Giono – une ruche en cellophane garnie de canettes de bières et des paquets de céréales – attire l'œil et pousse à la réflexion. « Chacun est libre de l'interpréter à sa façon », insiste l'heureux propriétaire d'un crocodile rose girly, exposé aux côtés d'un cœur... en pattes de poulet. Entre deux bacs en plastique, Marie farfouille et « trie » ses tableaux d'artistes, comme des fruits et légumes.

« Plus à l'aise que dans une galerie »

Bienvenue dans les rayons du « Smac » ! Littéralement, le Supermarché... de l'art contemporain. « On est plus à l'aise ici que dans une galerie. Aucun jugement n'est imposé, et on se



Pour la 4^e édition de ce supermarché un peu particulier, soixante-dix artistes exposent leur travail ce week-end, à la maison des Comoni du Revest-les-eaux.

(Photos Sébastien Botella)

sent libre », glisse la jeune restauratrice, vêtue de bottes vertes. Jusqu'à ce soir, 19 heures, les travaux de soixante-dix peintres, photographes,

sculpteurs et designers sont vendus à des prix relativement abordables : de 25 à 250 euros pour des pièces « uniques et originales ». Le président du Smac, Jean-

François Ruiz, met en avant le côté très « accessible » de sa manifestation. « Nous détournons, avec humour, les codes de la grande consommation car notre cœur

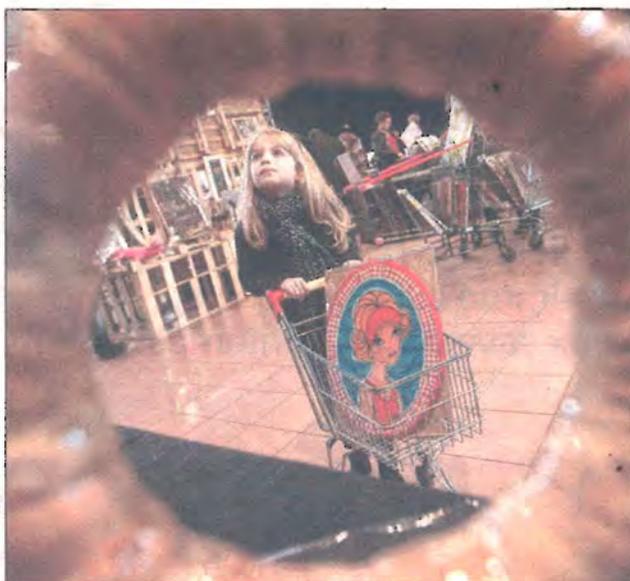
de cible, c'est le grand public ! Avant d'effectuer sa sélection, le jury n'a imposé aucun thème aux 170 candidats. Tout s'est fait au coup de cœur », appuie-t-il.

Avec 1800 pièces exposées – pour presque deux mille visiteurs attendus – les organisateurs du Smac visent, volontairement, la rupture de stock. Et pour pimenter un peu le « jeu », toutes les œuvres ont été rangées... en vrac. « Ça nous oblige à chiner. Mais c'est assez amusant », glisse Cyril, panier rouge sous le bras. Des poissons à l'aquarelle de l'artiste Moss⁽¹⁾ aux dessins de presse de Placid – ex-collaborateur de la revue Hara-Kiri –, les chalands n'ont plus qu'à pousser les portes de cette drôle de cette expo-vente, qui a déjà toute d'une grande... surface.

SÉBASTIEN BOTELLA
sbotella@nicematin.fr

1. L'artiste Moss a animé, hier, un atelier d'initiation à l'aquarelle, avec une dizaine de jeunes de l'Établissement d'aide et services par le travail (ESAT) d'Hyères-les-palmiers.

Savoir +
Entrée gratuite. Ouvert de 10 h à 19 h.





LE FABULEUX QUOTIDIEN DE CERISE DOUCÈDE

Originnaire de Toulon, la photographe de 26 ans réalise des portraits dans lesquels les pensées de ses personnages sont mises en scène. A découvrir à la Maison de la Photo de Toulon jusqu'au 11 janvier.

"Il arrive que les modèles me donnent une idée de décor. Parfois, c'est l'inverse". Une chose est sûre : Cerise Doucède ne manque pas de créativité. Dotée d'une imagination débordante, souvent "difficile à suivre" selon ses propres mots, elle aime changer la réalité. Son truc ? Créer des photos selon l'image qu'elle a en tête, en composant des installations. Vivant à Saint-Tropez, l'artiste de 26 ans s'est ainsi lancée dans plusieurs séries de portraits "élargis", où les pensées de ses modèles semblent projetées. Chez elle, pourtant, la photo n'était pas forcément une évidence.

"J'ai eu le déclic sur les bancs d'une école de graphisme aixoise, ECV, où j'ai étudié pendant cinq ans. Passer mon temps derrière un écran, ce n'était pas pour moi", explique la jeune femme. Du coup, elle complète sa formation dans une école de photo parisienne, SPEOS. En 2011, elle remporte le concours du Royal Monceau, consacré au thème du portrait. "Je n'y croyais pas. Je présentais très peu de clichés, je me disais que je n'allais pas gagner", raconte-t-elle. Dès lors, des portes s'ouvrent. La célèbre maison Dior lui laisse carte blanche pour une commande. Elle participe au parcours

Saint-Germain, où elle capture des citoyens qui gravitent autour du Café de Flore. Et puis, plus récemment, elle obtient le prix HSBC 2013, aux côtés de Noémie Goudal. "Je n'avais qu'une trentaine de photos à présenter. Or, il y avait un livre à publier à la clé. Pendant trois mois, j'ai cru que le jury s'était trompé", se souvient-elle, encore surprise de sa réussite. Un véritable tremplin, qui lui apporte une médiatisation certaine. Depuis, on a pu apercevoir ses clichés dans la presse et sur les écrans de la télévision locale. Comment lui vient l'idée de réaliser ces portraits surréalistes ? "J'ai

rêvé d'un bouquin dont les pages tourbillonnaient. Pour reproduire la même scène, j'ai disposé un livre grand ouvert en plein milieu de mon appart. Ma coloc' ne pouvait plus passer", raconte-t-elle. Cerise estime qu'il manque toutefois quelque chose. Affectionnant le thème du quotidien, elle décide d'inscrire cette notion dans une photo. Pour son premier essai, elle choisit le thème de l'ennui. S'ensuit une première collection de portraits intitulée "Quotidien".

UNE PRÉPARATION MINUTIEUSE

Travaillant par séries, réfléchissant beaucoup en amont, elle essaie d'avoir plusieurs idées de clichés avant de se lancer. Le jour J, elle monte un portique où elle accroche des objets divers : petites cuillères, cocottes en papier, escarpins... "Ils correspondent à mes modèles. Le vieux monsieur entouré de petites voitures qui tourbillonnent, c'est mon grand-père. Un grand amateur de Citroën", précise l'artiste. Nécessitant le concours de quelques bras supplémentaires, ces installations peuvent mobiliser jusqu'à cinq personnes. "Au départ, j'utilisais un kit IKEA. Cela me prenait trois jours. Par la suite, j'ai fait bâtir une structure par un artisan", explique-t-elle. Parfois, pour les modèles eux-mêmes, les séances ne sont pas de tout repos. "Mes parents ont posé pour la scène du déjeuner. Ils étaient bloqués depuis une demi-heure sur un lit quand ma batterie est tombée en rade. Là, ma mère a reçu une assiette sur la tête !", raconte-t-elle. Rien, pourtant, ne semble arrêter l'artiste. A titre d'exemple, elle fait descendre sa structure d'une falaise bretonne, afin de réaliser un cliché. Ses projets pour la suite ? Peut-être une série teintée d'humour noir, à laquelle elle réfléchit déjà. "Je n'ai pas peur de réaliser des trucs complètement fous. Tout me paraît toujours possible", assure-t-elle. On ne peut que la croire. ■

CAMILLE VITTEZ
Photo **DAVID LATOUR**

Lauréate du prix HSBC pour la photographie, Cerise Doucède a publié "Liens intimes" en juillet dernier. 20 euros, éditions Actes Sud Beaux-Arts.



Trois mises en scène signées Cerise Doucède, à découvrir jusqu'au 11 janvier à la Maison de la Photographie à Toulon.

X. – LE RCT

- **1.** Boudjellal côté face
L'Equipe – 25.04.2013

- **2.** Toulon – Le vrai pouvoir du RCT
L'Express n°3233 – Du 19 au 25.06.2013

- **3.** Dossier – Quel retour !
Var Matin – 03.06.2013



Alessandrini porte l'OM dans son cœur

(Page 4)



Romain Alessandrini (à droite) devant le Marseillais Joey Barton.
(Photo Vincent Michel/L'Équipe)

Jour J pour les basketteuses du BLMA

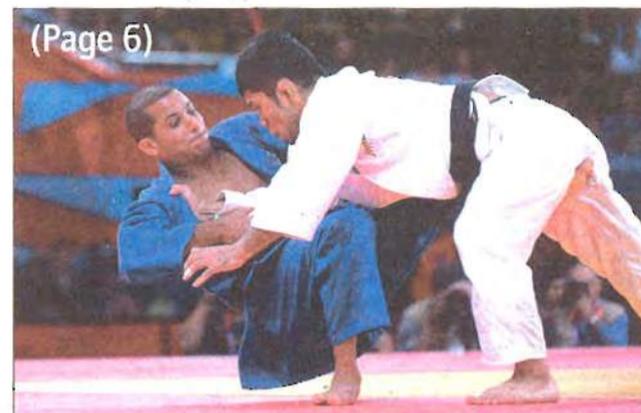
(Page 5)

Volley-ball : du rififi à l'AS Cannes

(Page 6)

Milous repart à l'aventure en kimono

(Page 6)



Sofiane Milous (à gauche), opposé au Japonais Hiraoki lors des JO de Londres.
(Photo Alain Mounic/L'Équipe)

Boudjellal côté face



Le président du RC Toulon s'est longuement confié à « L'Équipe chez vous » avant la demi-finale de Coupe d'Europe de son club contre les Saracens, dimanche à Twickenham. Un entretien qui dévoile un peu mieux sa personnalité complexe. (Pages 2 et 3)

« Je suis au milieu de mes

MOURAD BOUDJELLAL, le président du RCT, se livre dans un entretien décalé qui permet de mieux cerner sa personnalité

DIMANCHE, Toulon disputera le plus grand match de son histoire, une demi-finale de Coupe d'Europe contre les Saracens, leader du Championnat anglais, dans le temple du rugby, à Twickenham. Cette rencontre symbolise d'abord la réussite de Mourad Boudjellal. Le fantasque président avait récupéré en 2006 un club aux abois en Pro D 2. À force de patience, de passion et aussi évidemment de gros chèques, il en a fait l'une des meilleures équipes d'Europe, avec un effectif de très haut niveau. Depuis, il est omniprésent sur la scène médiatique, occupant le terrain avec délectation et multipliant les sorties tapageuses. Mais si on connaît le président, si on a déjà entendu à maintes reprises l'histoire du minot de Toulon devenu magnat de l'édition, on sait moins de choses sur l'homme, sur son caractère. Pour *L'Équipe* chez vous, Mourad Boudjellal a accepté une interview sur le grill, avec des questions qui sortent du contexte sportif, pour saisir un peu mieux sa personnalité complexe. Pour comprendre un peu, aussi, pourquoi le RCT n'est définitivement pas un club comme les autres.

« **QUEL EST votre modèle de président ?** – Si je devais choisir un modèle, je prendrais le Bernard Tapie de l'Olympique de Marseille. De par l'énergie qu'il a apportée dans le football. Il a réussi à amener la Coupe d'Europe à Marseille, et il y a un bout de la Coupe du monde 1998 qui, indéniablement, lui appartient.

– **Et vous seriez prêt à faire de la prison ?** – Vous savez, Bernard Tapie n'a jamais détourné de l'argent public. Tout ce qu'on a pu lui reprocher concerne l'argent de ses sociétés. Et ceux qui lui reprochent d'avoir licencié n'ont pas embauché le dixième du nombre de salariés qu'il a embauchés. Ni même le centième. Dans la mauvaise moitié, il a son expérience politique qui a été malheureuse et le dossier Valenciennes-OM. Mais quand je cerne le personnage Tapie, je me dis qu'il n'a quand même pas été assez con pour acheter Valenciennes (1)...

– **Vous n'avez pas peur qu'en choisissant comme modèle Bernard Tapie une incompréhension supplémentaire se greffe autour de votre propre personnage ?** – Non, non... Choisir Tapie comme modèle de président, ça ne veut pas dire que j'ai envie de lui ressembler, que je suis son clone. Je trouve que Tapie a fait de l'OM une réussite sportive. Quand il a pris le club, l'OM était au fond du trou. Et il a ramené une Coupe d'Europe. Le foot français, derrière Saint-Étienne, était une culture de perdant, il l'a changée en culture de gagnant.

– **L'implication politique de Bernard Tapie vous intéresse ?** – Non, je reste sur le modèle de président de club à l'OM, qui a été exceptionnel.

– **Vous êtes un président hors norme, vous avez toujours la bonne réplique. Vous préparez vos saillies ?**

– **Celles que je prépare, je n'ai jamais pu les placer (rires).** En fait, les phrases préparées sont extraites de chansons. Ce sont des défis que je m lance. Mais j'en arrive pas à les sortir dans une interview...

– **Qu'est-ce qu'il faudrait que je vous pose, comme question, pour que vous en placiez une ?**

– **Vous pourriez me demander s'il nous reste beaucoup d'argent, au RCT ? Et je vous répondrais que tous mes impôts sont prélevés sur mon compte bancaire si léger. Il reste alors dans mon chéquier des chèques en bois de peuplier. Ils sont dépensés aussitôt en crédit et en stéréo. (Pause) C'est du Eddy Mitchell (la chanson s'appelle À crédit et en stéréo, sortie en 1974).**

– **Votre humour, c'est plutôt Coluche ou plutôt Bigard ?**

– **(Sans hésiter) Coluche ! Bigard, c'est gentil, mais ce n'est pas du même niveau. Il ne restera pas dans l'histoire des comiques.**

– **Je vous parle de Bigard, parce que dans vos reparties, vous êtes très branché en dessous de la ceinture, quand même...**

– **Ben ouais... Je suis un mec normal. Le cul, disait Coluche, ça intéresse tout le monde parce que tout le monde en a un. Moi, je n'ai pas de problème avec ça. J'en parle... Ce sont souvent les plus obsédés et les plus malsains qui n'en parlent pas (rires)...**

« Le rugby, pour moi, c'est une grande surface gérée comme une épicerie »

– **On vous dit justicier, empêcheur de tourner en rond dans l'ovale, mais j'ai plutôt le sentiment que vous vous y trouvez bien, dans ce milieu du rugby...**

– **Le rugby, pour moi, aujourd'hui, c'est une grande surface gérée comme une épicerie. Il y a beaucoup de choses à changer. Ce n'est pas mon monde, mais je commence à m'y retrouver, effectivement, car je suis moins isolé qu'avant. Il commence à y avoir des gens qui pensent comme moi, ça me fait plaisir, et ce sont des gens qui commentent à réussir dans le rugby...**

– **Critiquer les instances sans en faire partie, c'est une chose, mais n'avez-vous pas envie de changer les choses de l'intérieur ?**

– **J'attends que Pierre Camou quitte la présidence de la FFR pour me présenter. Ce serait trop marrant, non ? Les trois quarts des gens partiraient de Marcoussis en courant (rires).**

– **C'est votre côté Coluche, vous présenter à la présidentielle ?**

– **Oui, oui... Je ne désespère pas de le faire un jour... Mais sans aucune chance d'être élu (rires).**

– **Quel est votre signe zodiacal ?**

– **Gémeaux.**

– **Ça vous correspond bien ?**

– **(Sans hésiter) Oui. Parce que j'ai une double personnalité. Tous ceux qui me connaissent le disent. Par exemple, j'arrive à faire totalement abstraction, en tant que chef d'entreprise, de ce que je pense en privé.**

– **Et là, à qui est-ce que je parle ?**

– **Je suis au milieu de mes deux personnalités. Quand je suis en entretien avec un journaliste, j'essaie de dire ce que je pense. Sans langue de bois. Parce que ce n'est pas mon fonds de commerce. Je n'instrumentalise pas. Parler franchement, c'est dans ma nature. En politique, en sport, les gens en ont marre de la langue de bois. Trop de gens ne disent pas ce qu'ils pensent et seulement ce qu'ils doivent dire pour grandir dans le système.**

– **Si vous étiez dans le gouvernement de François Hollande, vous auriez communiqué sans aucun problème votre patrimoine ?**

– **Je ne suis pas menteur, alors je l'aurais fait. Mais il y a un truc qui me sidère, c'est que j'ai l'impression que plus on a été mauvais pour régler les problèmes d'argent dans sa vie privée, meilleur on sera pour le régler pour la France. Je pensais que c'était l'inverse... Un mec qui a besoin de vingt ans pour rembourser 400 000 euros, je m'interroge sur ses capacités à gérer le budget de la France.**

– **Vous déclareriez combien en termes de patrimoine ?**

– **Je pense que je serais au-dessus de Fabius (qui a déclaré un peu plus de 6 millions d'euros).**

– **Vous collectionnez les œuvres d'art ?**

– **Non.**

– **Quel est votre chef-d'œuvre, alors ?**

– **(Pause) Je vais éviter les réponses trop convenues. Disons que je n'ai pas conçu quelque chose dont je sois particulièrement fier. C'est un truc assez stupide que d'être fier de choses qui vous dépassent. C'est comme les gens qui disent : "Je suis fier d'être français !" Moi, je suis français mais je n'y suis pour rien. Là, on est sur des concepts personnels. Il y a des choses qui me font plaisir, mais rien dont je sois fier.**

– **Même pas d'être le président d'un RCT qui prépare une fin de saison palpitante et qui fédère toute une ville ?**

– **Non. J'en suis heureux, simplement. Parce que j'ai donné du bonheur aux gens. Mais il n'y a pas de quoi être fier. Sinon, c'est de la masturbation intellectuelle.**

– **La provocation, c'est mieux pour faire passer un message dans les médias ?**

– **Ça dépend quel genre de provocation... Est-ce que dire la vérité, c'est de la provocation ?**

– **Vous avez été éditeur, mais vous n'avez jamais écrit... C'est un regret ?**

– **Ah si, j'ai écrit ! Des scénarios... Mais j'ai compris très vite que ce n'était pas ma voie première (rires).**

– **Avez-vous lu les ouvrages de votre collègue président de Montpellier, Mohamed Altrad (2) ?**

– **Non. J'en ai lu des extraits. Mais il y a une chose que je sais, c'est que chez Actes Sud, le ticket d'entrée intellectuel est assez élevé. Alors s'il est édité par Actes Sud, c'est donc que ces textes sont de qualité. Je dis bravo.**

– **Restons sur le thème des présidents : vous avez de bonnes relations avec Paul Goze, le patron de la LNR depuis quelques mois ?**



– **Je redoutais le pire et je suis très agréablement surpris. On ne peut pas me retirer une qualité, c'est celle qui consiste à reconnaître mes torts. Paul Goze est un président de terrain (ex-président de Perpignan) qui connaît nos problèmes pour les avoir vécus. Il nous représente, il parle le même langage que nous, présidents de clubs, et il veut résoudre les problèmes que nous avons. Pierre-Yves Revol (son prédécesseur, à la tête de la Ligue pendant quatre ans) a été un super président, mais Paul Goze, à la bagarre, sera plus violent que lui...**

– **En parlant de fortes personnalités, le 30 mars Jonny Wilkinson a gâché votre plan média en annonçant en avance au journal anglais « The Times » qu'il signait un an de plus à Toulon. Ça vous a irrité ?**

– **Si ce n'était pas Wilko, je l'aurais viré du club ! (Rires) Heureusement qu'il est bon...**

– **Si un jour prochain, Toulon devient**

champion de France, vous lâchez la présidence ?

– **Aujourd'hui, je n'en sais rien. J'ai des rêves. Une fois qu'ils sont réalisés, je ne sais pas si je vais me lever ou si je vais me rendormir... Je ne peux pas prévoir ça à l'avance. La saison dernière, après la finale perdue contre Toulouse (12-18), j'avais dit que si nous avions été champion, j'aurais quitté la présidence du club, mais il faut se rappeler que la saison avait été très dure... J'avais pris des coups de tous les côtés (3). La bête immonde était là, le système m'avait montré qu'il pouvait faire ce qu'il voulait en toute impunité, qu'il n'avait même pas la pudeur de respecter certaines lois. Aujourd'hui, je me sens moins seul...**

– **En cette fin de saison, vous rêvez du bouclier de Brennus ou de la Coupe d'Europe ?**

– **Avec la suprématie de Clermont, aujourd'hui, nous prendrons ce qui se pré-**

Tableau final

Quarts de finale	Demi-finales	Finale
CLERMONT [36]	Samedi 27 avril, à Montpellier (La Mosson), 18 heures, France 2.	Samedi 18 mai, à Dublin (Aviva Stadium), 18 heures.
Montpellier [14]	Clermont	
Harlequins (ANG) [12]	Munster (IRL)	
MUNSTER (IRL) [18]	Dimanche 28 avril, à Londres (Twickenham), 16 heures, France 2 et Canal+.	
SARACENS (ANG) [27]	Saracens	
Ulster (IRL) [16]	Toulon	
TOULON [21]		
Leicester (ANG) [15]		

Le vainqueur est qualifié pour l'édition 2013-2014

Programme en heure française ; pour l'heure en Angleterre et en Irlande, retirer une heure.

Un profane gagné par le jeu

LORSQU'À L'ÉTÉ 2006 Mourad Boudjellal débarque à la tête du RCT, le rugby français ne bronche pas. Personne ne connaît ce patron d'une maison d'édition florissante (« Soleil », spécialisé dans la BD), et puis le club, qui se débat en Pro D 2, n'a plus son lustre d'antan. Boudjellal lui-même n'a priori aucune raison d'investir dans le rugby. Il vient par amour pour sa ville, d'abord, pour donner un peu de piment à sa vie aussi, sans doute. Il avoue qu'« être président ce n'était pas une route tracée pour moi. Au départ, j'étais totalement perdu. Je voulais faire parler de Toulon pour pouvoir exister ». Il dit aussi qu'il « n'est pas là pour longtemps », mais claironne qu'il veut « rendre au RCT son rang. » Il annonce même qu'il s'en ira à la fin

de la saison si le club ne remonte pas dans l'élite... ce qu'il ne fait pourtant pas après la défaite en demi-finales d'accession contre La Rochelle.

Boudjellal devient en fait vite mordu. En 2007, il rachète les parts de son associé, Stéphane Lejèvre, et devient seul maître à bord, avec 51 % des parts. Le microcosme va alors très vite comprendre que ce président-là n'est pas comme les autres. Avec ses méthodes de chef d'entreprise, ses coups de poker (Umaga, Wilkinson, Sonny Bill Williams) et son bagout méditerranéen, il détonne dans le paysage conservateur du rugby. Et il aime ça. Boudjellal veut aller vite, alors il frappe fort. Il met la main à la poche (6 millions d'euros de sa fortune personnelle en six ans) pour gonfler le bud-

get, il recrute des stars et surtout il occupe le terrain médiatique, comme pour replacer le RCT sur le devant de la scène. Et ça marche. Son club remonte en Top 14 en 2008 et redevient très vite une place forte. En 2011, Boudjellal revend sa maison d'édition et se concentre presque exclusivement sur le RCT. Il a beau se battre contre les vieilles traditions, il est aujourd'hui un président passionné, qui rêve de redonner un titre à sa ville. Et symbolise parfaitement un club à part. Les Toulonnais sont conquis par l'ambition autant que par les excès de cet homme du cru. Les autres présidents sont admiratifs de sa différence et de sa liberté. Bref, il est devenu un membre à part entière de la grande famille. On parierait bien que ça lui plaît. – A. M.

deux personnalités »

atypique. Ça décape.



sente... Et on sera faux-cul en disant que c'était notre objectif premier. Si on gagne le Top 14, ce sera notre objectif. Et si par hasard on gagne la Coupe d'Europe, pareil, nous aurons aussi atteint notre objectif (rires).

– Avec un effectif comme celui du RCT,

riche de talents, pléthorique, vous ne pouvez pas miser sur les deux tableaux ?

– Non. Seul Michelin le peut. Clermont s'est dévoilé et peut dominer le rugby français pendant quelques saisons. Ce sera dur, pour nous, de nous accrocher. Nous ne sommes pas un grand groupe industriel de renommée mon-

diale capable d'investir dans un sport qui fait partie de sa tradition. Et puis, vous savez, notre effectif n'est pas si riche que ça. Nous avons vingt-huit contrats pros. Et à certains postes, en deuxième et troisième choix, nous avons peut-être des joueurs d'un même niveau mais pas impliqués de la même façon...

– Si demain, vous quittez la présidence du RCT, le club restera à flot ?

– Oui, bien sûr. Le club va atteindre la saison prochaine les 30 millions de budget sans que je mette un centime (contre 21,8 cette saison).

– Même pas le montant d'une Ferrari ?

– (Sérieux) Non, non... L'économie du club est lancée.

– Si vous aviez joué au rugby, quel poste auriez-vous occupé ?

– Mais je vais y jouer bientôt, au rugby ! Et ça va me donner un avantage sur les autres présidents qui sont d'anciens joueurs. Moi, mon avenir de joueur est devant moi...

– À quel poste ?

– En 10, bien sûr ! Avec mon corps d'athlète, c'est le poste qui me convient (rires)... Je blague. Je fais du sport mais pas du rugby. Mais j'ai une condition physique qui me permettrait d'y jouer. Pas ouvreuse. Demi de mêlée, en fait. J'ai suffisamment mauvais caractère pour être demi de mêlée... »

RICHARD ESCOT

(Photos Sébastien Boué/L'Équipe)

(1) Trois joueurs de Valenciennes, Jacques Glassmann, Jorge Burruchaga et Christophe Robert avaient été victimes d'une tentative de corruption avant le match contre l'OM, le 20 mai 1993, et de l'argent avait été retrouvé au domicile des parents de Robert. Tapie est condamné à deux ans de prison dont un ferme (peine ramenée à deux ans dont huit mois ferme en appel), trois ans d'inéligibilité et 20 000 francs d'amende (environ 3 000 euros).

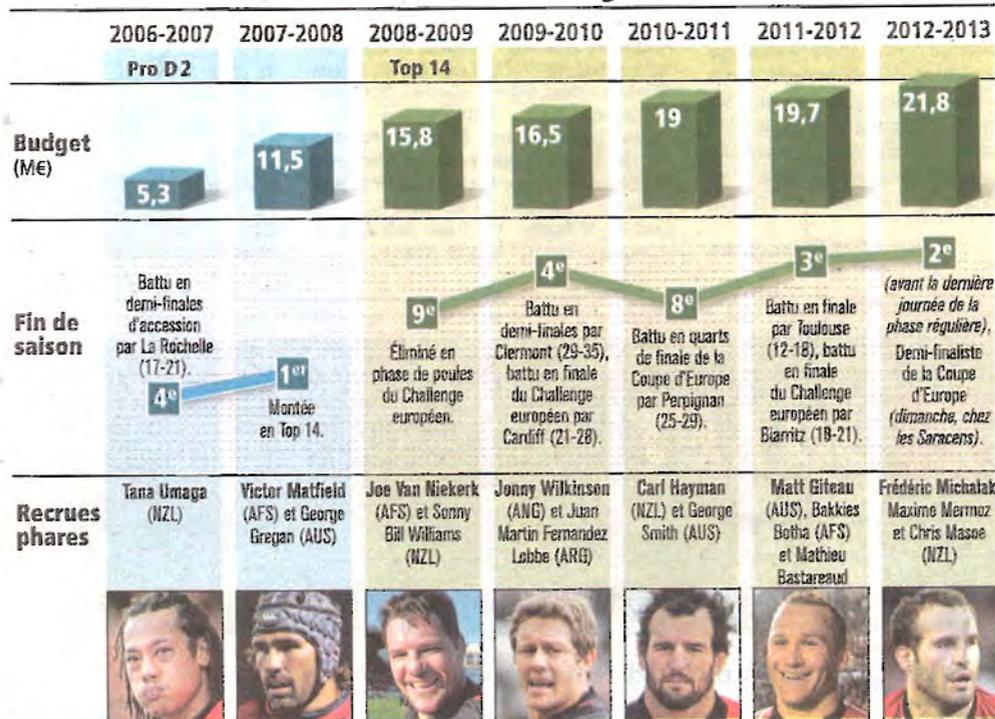
(2) Le président montpelliérain a écrit quatre romans et trois recueils d'essais.

(3) Il avait notamment été suspendu de terrain et de vestiaires pendant cent trente jours pour « atteinte à l'image du rugby, à l'éthique et à la déontologie sportive » après avoir parlé de « sodomie arbitrale » à l'issue d'un match perdu à Clermont le 8 janvier 2012.



TOULON, STADE FÉLIX-MAYOL, 12 JANVIER 2013. – Sept ans après son arrivée au club, Mourad Boudjellal est toujours là, et il vibre avec ses joueurs avant les matches, comme lors de la procession vers le stade, au milieu des supporters. (Photo Sébastien Boué/L'Équipe)

Les années Boudjellal



L'EXPRESS

Toulon

Le vrai pouvoir du Rugby Club

DAVID LATOUR/ANDIA POUR L'EXPRESS

Les joueurs, reçus en héros avec la coupe d'Europe, le 2 juin, dans le port de Toulon, après leur épopée de fin de saison.

Dossier réalisé par Coralle Bonnefoy
Rédacteur en chef : Jacques Trentesaux

La locomotive rouge et noir

En accrochant l'étoile de champion d'Europe des clubs à son maillot, le RCT a signé la meilleure saison de son histoire. Et affirmé son rôle d'emblème pour une ville mésestimée.

Par Coralie Bonnefoy

Le son est mat, régulier et persistant. Ce matin du 2 mai, le soleil tape sur le stade d'entraînement Ange-Siccardi à Berg. Et, comme tous les jours, Jonny Wilkinson fait ses gammes. Des coups de pied en coin qui viennent s'écraser dans les filets, face au collègue Maurice-Genevoix. Dans son tee-shirt gris, trempé de sueur, l'Anglais, qui va emmener le Rugby Club toulonnais vers son premier titre européen, a tout du joueur mythique. Il est l'incarnation absolue de la révolution opérée depuis 2006 par Mourad Boudjellal au sein d'un club devenu, en sept petites saisons, un aimant à stars internationales et un moteur du renouveau de la ville.

Dans les bureaux qui longent la pelouse, l'effervescence tranche avec la sérénité besogneuse de l'Anglais. Le bâtiment

est modeste, avec un faux air de start-up en éclosion. Sous le portrait de Félix Mayol qui surplombe l'escalier, le staff – jeune et décontracté – prépare sa première finale de H Cup. La grande coupe d'Europe, retransmise dans 150 pays. « Il y a moins de dix ans, la France parlait de notre aura au passé, note Benjamin Larrue, directeur du marketing du RCT. Aujourd'hui, Toulon est connu jusqu'en Nouvelle-Zélande ! » Thierry Balazuc, secrétaire général de l'Union patronale du Var (UPV), se souvient : « Quand Mourad Boudjellal est arrivé, qu'il a injecté de l'argent et recruté des joueurs d'envergure internationale, beaucoup ont crié à l'équipe de mercenaires ! Aujourd'hui, tout le monde lui emboîte le pas. Ce n'était pas gagné d'avance : quand



D. LATOUR/ANDIA POUR L'EXPRESS

LIESSE Bien que le Brennus lui ait de nouveau échappé, l'équipe du RCT est fêtée dans toute la ville.

vous vous appelez Mourad Boudjellal et que vous êtes toulonnais, les joueurs ne viennent pas spontanément vers vous. Ils préfèrent la nomenclatura de l'Ovalie du Sud-Ouest. »

« Le RCT nous a permis de casser un cycle négatif. Avant, Toulon, c'était les affaires et le FN »

La première force du RCT nouvelle génération est là. Avoir réussi à mettre sur pied une machine de guerre sportive. Après le « déclic » Umaga, en 2006, Boudjellal embraye et se construit un effectif qui tient de la piste aux étoiles. Du gratin national – avec Frédéric Michalak –, aux meilleurs mondiaux : le rugueux deuxième ligne Springbok Bakkies Botha ; le All Black Sonny Bill Williams, homme le plus détesté d'Australie après qu'il a quitté le jeu à XIII pour rallier le XV toulonnais, en 2008 ; Chris Masoe, habilement subtilisé à Castres ; le Puma Fernandez Lobbe ; le classieux Australien Matt Giteau... En devenant le 18 mai dernier pour la première fois championne d'Europe, et malgré un bouclier de Brennus qui leur a échappé de peu face à Castres, le 1^{er} juin, l'équipe de la rade a fait taire les critiques. Et fait dire à Laurent Blanchard, journaliste qui suit quotidiennement le RCT pour *La Provence* : « Dans le rugby, il y aura un avant et un après Boudjellal. (1)

Avant d'ajouter : « Mourad, c'est un homme, pas une multinationale. Son modèle économique fédère des centaines de partenaires (voir l'encadré en page IV) plutôt que d'être le jouet d'une seule grosse entreprise. Ce côté indépendant, très « village d'irréductibles Gaulois », plaît énormément ici. » Jacques Bianchi, président de la chambre de commerce et d'industrie du Var complète : « Avec sa centaine de salariés, le RCT est une PME à la croissance spectaculaire. Surtout lorsqu'on le compare avec le tissu des entreprises varoises, composé à 90 % de TPE de moins de cinq salariés. C'est un générateur évident de richesse et de fiscalité publique. »

Mourad Boudjellal rappelle souvent qu'il n'est pas un homme de réseau. « Pourtant on me l'a proposé plein de fois... », sourit-il. « Il est l'homme de son propre réseau », corrige un observateur de la vie économique régionale. « Le RCT nous a permis de casser un cycle négatif, enchaîne Thierry Balazuc. Avant, Toulon c'était les affaires (2) et le FN. » La page est bel et bien tournée. Emissions télévisées, reportages, publicités... les retombées sont palpables. « On voit même une cinquantaine de touristes anglais lors de chaque match joué à Mayol », indique Benjamin Larrue, directeur du marketing, qui voit avec satisfaction ses packages « enterrement de vie de garçon » ●●●

●●● – week-end avec hébergement, soirée et match à Mayol – rencontrer un succès croissant auprès des fans de Wilkinson outre-Manche.

Un spot de téléphonie où le fameux Jonny appelle l'Angleterre depuis Toulon ? Un soda qui s'approprie le cri de guerre du Pilou-Pilou ? « C'est la cerise sur le gâteau ! » s'exclame le secrétaire général de l'Union patronale du Var (UPV) Thierry Balazuc. Le maire Hubert Falco en est bien conscient : « Quand Canal + montre des vues de la rade et du stade Mayol dans le cœur du quartier de Besagne, c'est un vecteur extraordinaire pour notre image... Si Toulon voulait se payer une campagne comme celle-là, ça coûterait très, très cher. » Gilles Boussu, président du Club des partenaires, renchérit : « De plus en plus d'entreprises régionales utilisent la marque du RCT pour leur compte en apposant, par exemple, leur logo sur les produits dérivés du club. »

Avec le RCT, Toulon, « ville maltraitée », comme le résume le pédopsychiatre Marcel Rufo, qui a grandi à deux pas de Mayol, est revigorée. Mieux ! Le club apparaît en symbiose totale avec son environnement. Un indice ? La Marine nationale, autre pilier toulonnais avec ses 24 000 ressortissants, est partenaire officiel de l'équipe. Un cas unique, selon le commandant Thomas Fraïoli. Dans son bureau de la préfecture maritime, qui s'ouvre sur la rade et ses vaisseaux de guerre, l'officier des relations publiques se souvient de missions à l'étranger, au large de la Syrie notamment, où il suivait fébrilement avec tout l'équipage les matchs de Toulon sur les radios du bord... La Marine et le RCT se rejoignent dans les valeurs qu'ils défendent : effacement de l'individu devant le collectif, sens du combat, engagement...

« Ça correspond tellement à la mentalité d'ici ! » s'amuse le Toulonnais Laurent Emmanuelli, ancien pilier aux oreilles en chou-fleur et aux yeux limpides. Un peu cliché, tout de même, le mythe des corsaires de la rade ? « Non, je crois vraiment qu'on a le goût de l'affrontement dans nos gènes. »

Au diapason d'une mêlée costarde, qui engage en beuglant « Tou » et pousse en brailant « Lon » ! « L'esprit de conquête, d'exigence et de confiance explique pourquoi nous sommes un des plus gros partenaires du RCT depuis 2006 », confirme Anne Castagnet, directrice de la communication de DCNS Toulon, spécialiste de l'entretien des bateaux de la Marine nationale et plus gros employeur privé du Var avec 3 200 salariés. Le montant du contrat envisagé pour la saison prochaine est « en cours de négociation et confidentiel. » A la hauteur, on l'imagine, des retombées en termes d'image locale et nationale.

Tout l'appareil économique de la ville fonctionne à plein régime les jours de match

Sur la place Louis-Blanc, les cafetiers ont sorti les parasols. « Le RCT ? Oui, ça a un impact, glisse l'un d'eux. Mais, bon, il ne joue pas tous les jours non plus. » Et Hubert Falco de poursuivre : « Il faut que le développement économique suive derrière. » En clair, que les 10 000 entreprises de l'agglomération puissent être, elles-aussi, entraînées par la loco rouge et noire. Les premiers dividendes sont là, assure le président de la CCI, Jacques Bianchi : « Même si des chiffres sont difficiles à avancer, tout l'appareil économique de la ville fonctionne à plein régime les jours de match : du centre commercial au parking en passant par les cafés, hôtels, restaurants et autres boutiques... » A Berg, Wilkinson – meilleur joueur européen de la saison, auteur de 92 % des points toulonnais en phase finale de H Cup – affine toujours ses drops au millimètre. A chaque coup de pied, c'est toute une ville qui, peu à peu, décolle. ● C. By

(1) Laurent Blanchard est coauteur avec Gilles Rof du documentaire *Parce que Toulon*, réalisé en 2011.

(2) Notamment liées à Maurice Arreckx, ancien sénateur maire (UDF) de Toulon, surnommé le « parrain du Var » et condamné à plusieurs reprises pour corruption active, abus de biens sociaux et abus de confiance dans les années 1980 et 1990.

QUAND LE « RUGBY BUSINESS » FAIT ENVIE

« Le Club des partenaires est né au sein de l'Union patronale du Var (UPV) en 2001 pour que les entreprises puissent aider le RCT, alors en difficulté financière », se souvient Thierry Balazuc, secrétaire général de l'UPV. Depuis, cette association indépendante a continué à fédérer les décideurs régionaux en un réseau « de sponsors du Rugby Club qui cherchent à dynamiser les relations d'entreprises en dehors et autour des matchs », résume Gilles Boussu, son président.

Le Club des partenaires du RCT agrège 450 entreprises allant de « l'artisan-maçon au grand compte local qui a son nom sur le maillot ». Comme 'entreprise brignolaise, Team Interim, par exemple. L'objectif est simple : favoriser les affaires dans une convi-

vialité toute rugbyistique (cocktails d'après match, apéros pour dirigeants, soirées pour la clientèle...). Son influence ne cesse de s'étendre. « On crée des ponts avec les autres clubs et leurs partenaires. » Avec Bayonne et Grenoble, notamment. Il explique :

« Si un sponsor du club grenoblois veut acheter du rosé, il viendra vers nous, il ne passera pas par un grossiste à Paris. » Le modèle varois intéresse jusqu'à la Ligue nationale de rugby (LNR), qui a demandé à Gilles Boussu de travailler à une déclinaison hexagonale du site Internet *Autourdurct.com*. Cet annuaire interactif des entreprises partenaires, qui valorise ses membres aura alors une portée nationale. Le rugby-business varois fait aujourd'hui figure de modèle à suivre... ● C. By



RÉFÉRENCE Gilles Boussu, président du Club des partenaires du RCT.

G. LEFRANCO/ALPACA/ANDIA POUR L'EXPRESS

Mourad Boudjellal en toutes lettres

Charismatique et médiatique, l'homme fort du RCT aime parler. D'émotions, de politique, de super-héros. Le président a un avis - tranché! - sur tout.

Propos recueillis par **Coralie Bonnefoy**

A, comme amour « Avec le RCT, j'ai découvert ma ville de l'intérieur. En arrivant, en 2006, à sa tête, je ne soupçonnais pas la puissance de cet amour des Toulonnais pour le rugby. Bien sûr, je connaissais la ferveur de Mayol. Mais j'ai vraiment vu un autre visage de Toulon depuis que je préside le club. Qu'il s'agisse des chefs d'entreprise ou des supporters. Je me souviens de la première réunion avec les partenaires, durant laquelle je me suis dit : "Tiens, il y a autant d'entreprises que ça dans ma ville ?" Pour les supporters, le lien est si fort qu'il y a parfois confusion entre leur vie et celle du club. Quand je les voyais pleurer en 1992 [NDLR : année où le club remporte son dernier bouclier de Brennus], je ne comprenais pas. Maintenant, oui. Je sais qu'ils revivent, grâce aux victoires du RCT, des moments précieux de leurs vies. Leur donner ou leur vendre du bonheur par procuration, c'est ce qu'il y a de plus beau. »

B, comme blasé « Pour la finale de la H Cup, à Dublin, j'étais dans un taxi avec le chef de la sécu. Je ne pouvais pas voir la fin du match, je n'y arrivais pas... [Il rit] Après le coup de sifflet final, le temps n'existe plus pendant deux ou trois secondes. C'est toujours un peu la même chose quand on vit des moments incroyables. C'est comme lorsque l'on rêve et que l'on est persuadé du contraire. Il y a cette torpeur, cet état second. La redescente d'adrénaline ? Oui, j'y pense. Je vais essayer

de gérer. Cela me rappelle les prix que j'ai gagnés au festival de BD d'Angoulême. Au premier, j'étais complètement fou furieux. Au cinquième, j'étais dans un resto à me dire : "Ah, ouais... Super !" Blasé, oui, je le suis vite... »

C comme coup de gueule « Je m'étais dit qu'au fil des années mes coups de gueule s'espaceraient, se lisseraient un peu et que je deviendrais un notable. Je crois que je ne n'y arriverai pas. Même si, je le sais bien, les gens sont en désaccord avec moi sur la forme mais partagent souvent le fond. De toute façon, voilà, je suis comme ça. J'ai toujours aimé dire ce que je pensais, même quand ça me revient dans la gueule. Je ne suis pas du genre à courber l'échine. »

E, comme étage « Au RCT, je n'ai pas encore fait tout ce que je voulais faire. Disons que, là, j'ai monté la fusée d'un étage et qu'il en reste quatre, puisque je suis encore là pour quatre ans. On n'est pas dans la même dimension de moyens qu'à Clermont ou Toulouse. Mais on montre qu'avec nos petits bras, on peut terrasser Goliath. Cette année, le club va gagner de l'argent, oui. Mon but n'est pas là. C'est de monter le plus grand club possible, tout en conservant son identité. Un jour un banquier m'a dit : "Ce qu'il faudrait, c'est créer un club avec la rigueur du Nord et la créativité du Sud..." [Il rit] Ah mais, ça, je sais bien que ça n'existe pas ! »

F comme fierté « Je n'en ai pas. Enfin, si. Celle d'avoir su créer un club qui rassemble des gens venant de partout dans le monde. Un club fondé sur la proximité émotionnelle, plutôt que sur la proximité géographique. Des personnes avec lesquelles on a les mêmes

B. HORVAT/AFIP



VICTORIEUX « Donner ou vendre du bonheur par procuration, c'est ce qu'il y a de plus beau. »

émotions, les mêmes rires, les mêmes envies, les mêmes pleurs... Quelle que soit leur couleur de peau, quelle que soit leur sexualité. »

G, comme ghettoïsation « Quand j'interpelle Marine Le Pen à Dublin (" J'espère que Marine en prendra de la graine. Lorsqu'on donne accès à la culture et au savoir aux enfants d'immigrés et qu'on leur fait confiance, ils arrivent à faire quelques petites choses pour leur pays et leur ville. Quand on ne les parque pas, ils peuvent faire de bonnes choses"), je parle de moi, du travail d'un enfant de Toulon. La ghettoïsation, je connais. Le FN, lui, choisit de répondre par du politiquement correct, notamment en prenant bien soin de féliciter les joueurs. Ce qui le rend encore plus dangereux à mes yeux... Le FN, c'est un cheval de Troie avec Marine Le Pen, Collard et les deux ou trois autres qui sont présentables. Quand on me dit qu'un étranger a faim, moi, je ne retiens que le mot faim.



Le problème des banlieues, car il existe évidemment, ce n'est pas que les gens soient noirs ou arabes. C'est qu'ils soient pauvres. Si, pour le FN, le problème tient aux couleurs de peau, alors il faut qu'il commence dès maintenant à écrire le tome 2 de *Mein Kampf* ! On a la chance d'être nés dans la bonne partie du monde. Et on serait surpris quand des gens viennent chercher un peu de bonheur ici ? On leur dit "Espèce de sale pauvre, reste dans ta partie misérable du monde !" C'est de l'égoïsme pur. »

M, comme mariage pour tous « On a entendu des énormités pendant ce débat. Comment peut-on penser qu'un gamin en manque d'affection, au fin fond d'un orphelinat d'Afrique noire, aura pour seul souci, en venant ici, d'avoir des parents du même sexe ? Lui refuser l'accès à l'affection, à la culture, au savoir, au fait de manger à sa faim tous les jours... Ça m'est insupportable ! Au nom de quoi peut-on ne pas soutenir

une loi qui veut donner du bonheur ? Moi, j'irai manifester quand on votera des lois qui enlèvent du bonheur ! »

P comme passé « Le temps, dès qu'il est passé, est mort pour moi. J'essaie de ne jamais revenir en arrière, de ne jamais revivre la même chose. Sinon, autant mourir maintenant. Je cherche des émotions nouvelles. Toujours. »

R, comme République « Si le FN prenait un jour le pouvoir en France, oui, cela pourrait être une raison qui me ferait entrer en politique... ou quitter mon pays. Je ne quitterai jamais la France pour des raisons fiscales. Mais si les idées de la République devaient, un jour, ne plus être majoritaires, alors, oui, je partirais. »

T, comme travail « En France, je pense qu'on fait fausse route. On a élaboré un système pour forcer des gens qui n'en ont pas envie à travailler ensemble. A mon sens, le droit le plus fort d'un employé, c'est de pouvoir dire "merde" à son patron. Et, pour le patron, c'est

celui de garder son salarié parce qu'il considère que c'est le meilleur... On ne doit pas être loin des 5 millions de chômeurs, et on n'arrive toujours pas à mettre les besoins des uns face aux envies des autres. Il faut réduire le coût du travail, sous réserve de promesses d'embauches. Ceci permettra de créer des richesses, du pouvoir d'achat, des retombées pour le Trésor public... Et puis, parfois, les syndicats feraient mieux de la fermer un peu. C'est très respectable d'être syndicaliste, attention ! Mais il ne faut pas oublier qu'un patron qui licencie, il a d'abord fallu qu'il crée des emplois. Bien sûr qu'il y a des patrons salauds. Mais si tous les employés étaient nickel à 100 %, ça se saurait aussi... Le discours du bon et du méchant, ça va un peu. Il faut passer à autre chose ! »

V, comme vie « Je suis un spectateur de ma vie. Un athée intégriste qui s'accroche au moindre signe pour donner un sens à la vie. Comme la victoire de Toulon à Twickenham contre les Saracens et le drop salvateur de Wilkinson-le-Superman. »

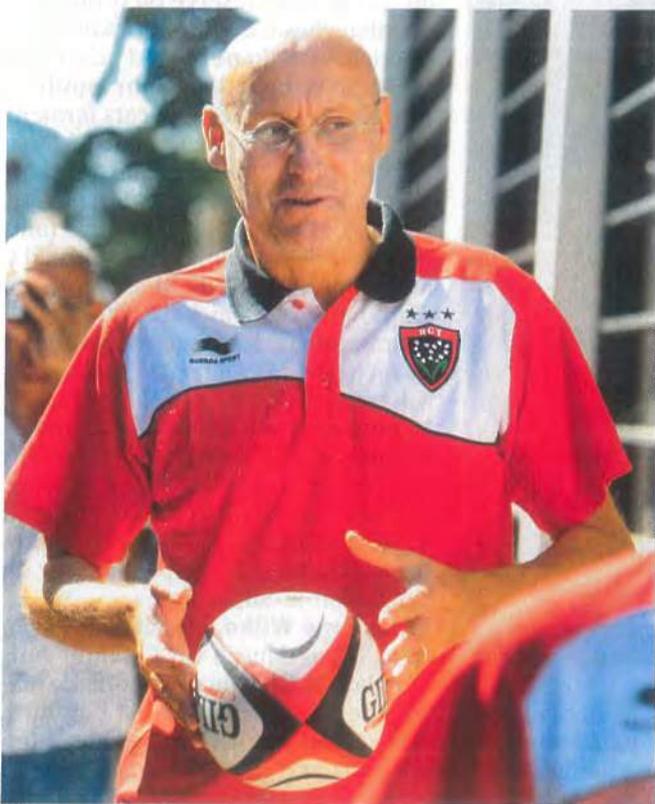
W, comme Wilko, ce héros « J'ai eu deux héros dans la vie. Quand j'étais dans la BD, celui qui m'a permis de réaliser ce que je voulais, c'est Lanfeust. Et là, au RCT, c'est Wilkinson. Ce qui est marrant, c'est qu'ils se ressemblent : ils ont les yeux bleus, sont blonds avec deux mèches qui reviennent, comme ça, sur le devant... Tout moi, quoi ! » ●



ICÔNE Jonni Wilkinson (ici, avec Carl Hayman), meilleur joueur européen de la saison.

Les hommes clefs du RCT

Le maçon/**Bernard Laporte**



G. JULIEN/AFP

Ancien sélectionneur du XV de France, secrétaire d'Etat chargé des Sports de Nicolas Sarkozy de 2007 à 2009, le Ruthénois à l'accent qui roucoule est arrivé à Toulon en tant que manager général en septembre 2011. « Je ne suis pas un pompier, je suis un maçon », annonce à l'époque l'homme aux fines lunettes. Construire, donc. A mi-mandat – son contrat prendra fin dans deux ans et Laporte a déjà indiqué vouloir cesser d'entraîner en 2015 –, l'objectif est atteint. Celui qui, en mai dernier, déclarait dans *La Provence* : « Toute mon énergie est au service de Toulon », a manifesté le souhait de rester ensuite dans l'organigramme du RCT. Son aventure avec les Rouge et Noir pourrait donc se poursuivre.

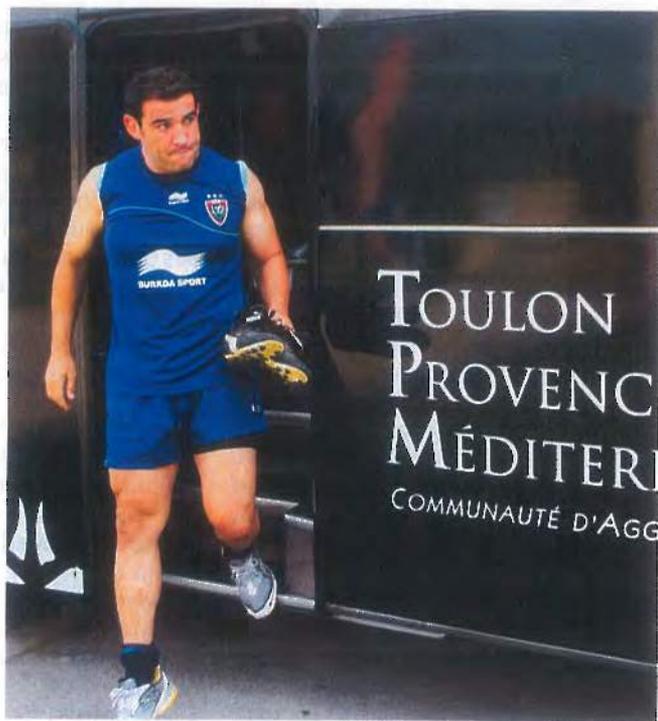
Le gestionnaire/**Patrick Bouquet**

A 48 ans, il est le bras armé de la méthode Boudjellal. Entré au RCT comme directeur de l'association, il a occupé les fonctions d'administrateur, de directeur commercial puis général. « Après le président, je suis celui qui manage l'en-

semble du club et de la société : de la cellule commerciale à l'administratif en passant par le sportif. » Un œil sur tout, donc, Patrick Bouquet. Et avec dix ans de RCT dans les jambes, il se dit sans détour heureux de participer au pilotage d'« une entreprise qui réussit, créée de la croissance et monte une marche chaque année. » « Ici, on connaît la vie d'une entreprise prospère et on y ajoute les joies et les peines qui rythment un club de sport. Je vous assure que ce n'est pas monotone ! »

Le pilier/**Laurent Emmanuelli**

La saison prochaine, il enfilera un nouveau costume : celui de directeur de la politique sportive et du recrutement. Gamin de la rade, fils d'un cafetier toulonnais, Laurent Emmanuelli fait partie de ces joueurs que le RCT a laissé filer lors de ses années noires. Et s'il a fait l'essentiel de sa carrière à Clermont-Ferrand, il est revenu passer ses trois dernières saisons à Toulon. « Boucler la boucle, c'est une promesse qu'on s'était faite avec quelques copains, dont [Pierre] Mignoni », explique-t-il. Le pilier a donc saisi l'opportunité de rester dans « son club », au sein d'une structure qui ira de « l'école de rugby à l'antichambre des futurs pros. » Avec pour objectif « de constituer un vivier » et de renforcer la tradition de la formation maison, si appréciée à Toulon.



R. ROIG/AFP

Le gardien du temple/Gilles Panzani



P. BLANCHARD/PHOTOPOR/MICE-MATIN

Il partage sa vie entre les deux pôles de la vie toulonnaise : l'Arsenal et le Rugby Club. Employé à la Division armes et équipement, Gilles Panzani, 62 ans, est un des hommes de l'ombre du RCT depuis trente-trois ans. Un temps joueur (« plutôt auto-tamponneuse par rapport aux Ferrari d'aujourd'hui ! »), il a été soigneur de l'équipe 2, avant de se muer en intendant de l'équipe 1. « Le maire » [NDLR : Hubert Falco] a été intendant, lui aussi. Mais lui est devenu ministre ! » Au RCT – où il gère la logistique des joueurs avec un soin jaloux – il a tout vu, tout connu, Gilles Panzani. « Notamment les saisons terribles en pro D2... » Jusqu'au jour où « Mourad Boudjellal a annoncé la venue d'Umaga. A l'époque, on ne croyait plus en rien. Aujourd'hui, c'est fantastique ce qu'on vit grâce à lui ! »

L'éducateur/Marc Delmonte

Coordinateur des missions d'intérêt général, voilà vingt-cinq ans que Marc Delmonte, 54 ans, est éducateur au club. En liaison avec les collectivités territoriales le club mène à l'année « un travail de fond d'intégration et d'éducation », comme le veut la loi du 16 juillet 1984. Des actions, pérennes,

proposées à l'année auprès de centres aérés et sociaux, comme des projets pédagogiques engagés, eux, dans des collèges et des lycées du Var. « On cherche à toucher toutes les catégories d'âges et de classes sociales à travers des thèmes comme le professionnalisme, la diététique ou la notion de travailler pour réussir, résume-t-il. C'est incroyable l'impact qu'ont les joueurs et leur discours sur les enfants. Un comportement positif comme celui de Wilkinson déteint forcément. »

La jeune garde/Benjamin Larrue

A 29 ans, ce Toulonnais incarne la nouvelle génération. Passé par les relations avec la presse, il occupe désormais le poste stratégique de directeur du marketing et de la communication. Son prédécesseur « est parti... dans le football », explique-t-il avec un sourire. Signe indéniable que la méthode Boudjellal est aussi « une bonne rampe de lancement ». Sa tâche ? « Développer la marque RCT aux niveaux national et international ; la valoriser à travers une communication ciblée et générer des retombées économiques indirectes (via le merchandising, les produits dérivés, la présence sur les réseaux sociaux...). Benjamin Larrue est de ceux qui participent à transformer le RCT en une entreprise 2.0. » C. By



K. FRAGU/RCT

Une stratégie économique payante

En sept ans, le RCT s'est mué en une entreprise dont la vitalité fait des jaloux. La « méthode Boudjellal » ? Miser sur les dépenses pour accroître les recettes.

Le printemps pluvieux n'a pas empêché la tenue complète de plage de faire une arrivée remarquée dans les boutiques du RCT. De la tong au débardeur, en passant par le short de bain (25 euros, tout de même). Dans l'échoppe du centre commercial Mayol, dont l'entrée est fièrement barrée d'une large affiche « Welcome mister Habana », les pro-

duits dérivés se vendent comme des petits pains. « Il faut dire qu'on avait du retard. Pendant cinquante ans, il n'y avait que l'autocollant avec le muguet et, au mieux, un cendrier ! » note Thierry Balazuc, secrétaire général de l'Union patronale du Var, partenaire du RCT. « On reproche à Mourad Boudjellal le côté business du club, poursuit-il. Bien sûr, le prix des places au stade augmente de 10 à 15 % chaque année [NDLR : 300 euros l'abonnement le moins cher] comme celui du ticket d'entrée pour devenir partenaire (3 500 euros). Mais ça grimpe en même temps que le club ! »

Quand Mourad Boudjellal devient président de la Société anonyme sportive professionnelle (SASP), en 2006, il opte d'emblée pour une stratégie audacieuse : augmenter les charges pour voir s'accroître les recettes, alors que le club affiche plus de 10 millions de francs de dettes... Il lâche entre 400 000 et 500 000 euros de ses deniers personnels pour recruter le mythe néo-zélandais Tana Umaga dans une équipe de Toulon alors en pro D2. Hardi ? Non, logique à ses yeux : « Il faut d'abord investir puis créer un modèle économique. » S'ensuit une profonde révolution.



MERCHANDISING Les ventes de produits dérivés représentent 15 % des recettes du club. Soit, un peu plus de 3,5 millions d'euros.

Aux manettes du RCT, Mourad Boudjellal fait « vivre la marque » et rattrape le retard du club sur les ventes de produits dérivés. En 2000, il n'existait qu'une petite boutique... Depuis 2006, le club en a ouvert deux autres, au centre commercial Mayol (où elle fait aussi café-restaurant) et à Grand Var Est. Deux nouvelles vont prochainement voir le jour (notamment du côté Toulon ouest). Elles se grefferont à une politique commerciale très offensive dans les grandes et moyennes surfaces – plus d'une trentaine proposent des produits Rouge et Noir à travers tout le Var.

« A moyen terme, on cherche à aller sur Marseille, Nice... voire Paris », précise Benjamin Larrue, le directeur du marketing qui tempère : « Dans ce domaine, tout va très vite depuis quinze ans. Tout est lié au maintien du club au sommet. Si on retombe en pro D2, ce ne sera pas pareil... » La difficulté d'une structure qui puise autant sa force dans le monde associatif que dans celui de l'entreprise tient tout entière dans cette exigence. « On peut sortir de nouveaux produits, mais en ayant en tête la satisfaction du supporteur. »

À Toulon, il faut sans cesse le rappeler, le principal financeur n'est pas un fleuron industriel – comme Michelin

PARTENAIRE Thierry Balazuc, secrétaire général de l'Union patronale du Var.



G. LEFRANCO/ALPACA/ANDIA POUR L'EXPRESS

à Clermont – mais le supporteur toulonnais. D'année en année, le budget du club a explosé : il est passé de 6 millions en 2006 à 24,7 millions. Certes, Mourad Boudjellal rappelle volontiers « avoir déboursé 6 millions de son argent personnel » dans l'aventure. Mais ce qui lui tient à cœur, explique-t-il, « c'est d'avoir créé un modèle économique indépendant de sa fortune ». Quand la polémique enfle, à l'heure de la confrontation européenne avec Clermont, il s'agace pour de bon : « Nous, ces sous, on est allé les chercher. Je n'autorise pas des Clermontois à mesurer leur réussite à la nôtre. Les Toulonnais se sont saignés pour arriver en finale de H Cup, personne n'a le droit de se comparer avec eux ! »

« Avant d'être lucratifs, nous vendons du plaisir »

Aujourd'hui « l'entreprise RCT est équilibrée », commente Patrick Bouquet, directeur général de la Société anonyme sportive professionnelle. Toutes entités confondues – Sasp, association, Rouge et Noir image, qui gère le marketing et les partenariats – le budget a dépassé les 24 millions d'euros cette saison. Soit le troisième budget du Top 14 après Toulouse (35 millions d'euros) et Clermont (25,5). Patrick Bouquet s'enorgueillit même « du record de France de billetterie » établi cette année par le RCT, avec un taux de remplissage exemplaire (97 %) du stade Mayol. Les rentrées aux guichets représentent presque un tiers des ressources (près de 7 millions), le merchandising 15 % (un peu plus de 3,5 millions d'euros). « Dans un cas comme

dans l'autre, notre marge de progression reste importante », note Patrick Bouquet. Les 450 partenaires privés pèsent, eux, un gros tiers du budget total (soit presque 10 millions d'euros). Enfin, une dotation publique de 4,5 millions d'euros (ville de Toulon, communauté d'agglomération, conseil général du Var) complète le tour de table.

« Je ne connais pas Mourad Boudjellal. Mais ce que je vois de son travail est formidable !

commente, emphatique, Bernard Tapie, désormais coactionnaire des journaux du sud, dont *Var-Matin*. Il a réussi à bâtir une grande équipe et un fleuron régional. On va le soutenir à mort ! » Le RCT serait-il une *cash machine*, comme le grand Bernard aimait à en piloter ? « Avant d'être lucratifs, nous vendons du plaisir, balaye Benjamin Larrue. Mais le RCT est aussi là pour rentabiliser ses investissements. » Comme le salaire actuel de l'incontournable Jonny Wilkinson : 408 000 euros net annuels (le double, si l'on ajoute les gains dus aux contrats de sponsoring, d'image et de droits sur les produits dérivés de la marque – 10 Wilkinson – lancée à son effigie par le club). « Ce n'est pas cher du tout par rapport à ce qu'il nous rapporte ! » commentait Mourad Boudjellal l'hiver dernier.

Les émoluments de la star grimperont à 564 000 euros annuels la saison prochaine, si l'on en croit le site sud-africain Sport24.co.za – ce que le club ne confirme pas –, tandis que le très attendu trois-quarts aile Bryan Habana devrait toucher 504 000 euros annuels. Bien au-dessus des 120 000 euros du salaire annuel moyen en top 14. « Pour l'an prochain, nous avons l'ambition d'augmenter notre budget dans tous les secteurs », annonce Patrick Bouquet. L'objectif des 28 millions de budget est-il atteignable ? « Il est même possible de le dépasser en se donnant les moyens de ses ambitions, poursuit-il. Certes, rien n'est jamais acquis et le soutien industriel régional ne coule pas de source. Mais nous le chercherons aussi ailleurs. Notre image séduit. » De plus en plus. ● C. By

LES CHIFFRES CLEFS

24,7 millions d'euros de budget.

4,5 millions d'euros de subventions publiques.

10 millions d'euros de partenariats privés.

97 pour cent de taux de remplissage à Mayol.

450 entreprises partenaires.

Quel avenir pour le Stade Mayol ?

Le temple du jeu toulonnais ne parvient plus à contenir les ambitions du RCT. Faut-il pousser les murs ou construire ailleurs ?

DILEMME L'option privilégiée par l'équipe municipale serait d'optimiser l'espace pour atteindre 20 000 places.



G. LEFRANCOIS/ALPA/ANDIA POUR L'EXPRESS

« Il y a quelque chose de liturgique dans Mayol : c'est un temple païen. Avant qu'on y fasse cet affreux centre commercial, Besagne, c'était le ventre de Toulon, le marché de gros. Et la ville s'alimentait à cet endroit. On était avalé par Mayol, comme on était nourri par son ventre... » La plus belle définition du stade Mayol, c'est au pédopsychiatre toulonnais Marcel Rufo qu'on la doit. Il faut en convenir, l'édifice tient de la rareté. Inauguré le 28 mars 1920, il est niché dans le cœur vibrant de la ville. Une enclave de pelouse et de tribunes, comprimée par les immeubles, posée au ras du port.

La légende veut qu'en 1919 le chanteur à houppette et brin de muguet à la boutonnière, Félix Mayol, ait donné les premiers coups de pioche sur ce

terrain, qu'il venait d'offrir pour l'édification d'un stade municipal. L'homme aimait le rugby et, dit-on, les jeunes hommes en short. Depuis, de l'eau a passé dans la rade et l'antre de Mayol s'est métamorphosé. De 12 000 places en 2011, il est passé à 14 700 en 2012, avant de dépasser les 15 000 fauteuils cette saison, seuil fatidique pour avoir le droit d'accueillir la H Cup. « Ces dernières années, nous avons réalisé près de 10 millions d'euros de travaux », récapitule le maire, Hubert Falco. Ecrans géants, sonorisation taillée pour le heavy metal, éclairage renforcé, sièges coques (des noirs et des rouges), rénovation de l'espace presse et six loges supplémentaires... Mais avec un taux de remplissage de 97 %, Mayol est au taquet et ne peut plus satisfaire les besoins d'évolution du club.

Déménager Mayol ? L'idée divise. Hubert Falco, clairement, s'y oppose. « Le RCT, c'est Mayol ; et Mayol, c'est Besagne. Tant que je serai maire, on

ne touchera pas à cette tradition... » L'ennui, c'est qu'un « match au Vélodrome procure une rentrée de billetterie six fois supérieure », relève Gilles Boussu, président du Club des partenaires. Et le stade marseillais, qui accueille les Rouge et Noir une fois par saison environ, compte 64 loges « partenaires et VIP » quand Mayol n'en offre que 16. « Certains pensent qu'il faut construire un stade à l'extérieur, dans la plaine de la Garde, indique Hubert Falco. Mais il n'y aurait aucune convivialité dans un tel stade ! Au sortir de Mayol, on est 30 000 et on refait le match jusqu'à 5 heures du matin. » Difficile, aussi, d'imaginer l'entrée rituelle des joueurs toulonnais fendant la foule devant un équipement tout neuf situé en périphérie...

« Un stade à l'extérieur de la ville, on n'en veut pas »

L'option privilégiée par l'équipe municipale est donc de faire du neuf avec du vieux pour atteindre 20 000 places à moyen terme grâce à l'élévation des tribunes et à l'optimisation de l'espace. Ce choix a la faveur des supporters. « Un stade à l'extérieur de la ville, on n'en veut pas, tranche Cédric Abellon, membre des Fadas et « hurleur » emblématique du Pilou-Pilou. Mayol, c'est l'âme du RCT. De vieux supporters y viennent à pied depuis toujours. Si l'enceinte se retrouve à 10, 15 ou 30 kilomètres de Toulon, son identité sera complètement différente. Parce que les gens qui y viendront ne seront plus forcément toulonnais ; et parce qu'avec un stade hors de la ville le danger est de sélectionner le public par l'argent. »

Entre respect de ses racines populaires et nécessité de répondre aux exigences d'un club en pleine croissance, le stade Félix-Mayol n'a pas fini de générer les polémiques. ● C. By

Le club de cœur d'un maire supporteur

Hubert Falco (UMP) s'est beaucoup appuyé sur le RCT pour donner un souffle nouveau à sa ville. Quitte à se montrer d'une grande générosité envers le club.



PASSION Dans l'agenda du maire les dates des rencontres à venir du RCT figurent en bonne place.

Ce qui n'a pas changé pour Hubert Falco, en revanche, c'est son amour du rugby. Une passion qui l'animait déjà dans les années 1978-1979, alors qu'il était intendant du RCT. « J'amenais du sel aux joueurs à la mi-temps, je ramassais les maillots à la fin des matchs », raconte-t-il. Serait-il supporteur avant d'être maire ? Peu de doute sur la question à le voir tourner les pages de son agenda noirci de rendez-vous, où les rencontres du Rugby Club toulonnais figurent comme prioritaires. « J'arrive à Mayol systématiquement une heure avant le coup d'envoi », précise l'intéressé...

Peut-on être maire de Toulon sans avoir le RCT chevillé à l'âme ? Hubert Falco sourit. « Certainement. Il faut relativiser. » Pour preuve, le frontiste Jean-Marie Le Chevallier, qui accède

à la mairie en 1995 à la faveur d'un triangulaire. « Il a quand même fallu qu'on lui explique que le rugby se jouait à 15 », ironise Gilles Panzani. Mais l'actuel intendant du club se souvient aussi avec douleur, des manifestations qu'accueillaient çà et là le RCT lorsque la ville était gérée par le FN. Et notamment de ce match à Biarritz « durant lequel on nous a traités de fascistes. On était devenus l'équipe du FN malgré nous... »

« Le RCT a toujours été le club de la ville – sauf sous le FN », reprend Hubert Falco. Sous la mandature Le Chevallier alors que le club accumule dangereusement les dettes avant d'être rétrogradé en pro D2 pour des raisons financières, « la mairie n'a pas été là pour aider, poursuit-il. J'étais déjà président du conseil général, où je n'ai, pour ma part, jamais lâché le club... » Aujourd'hui, l'équipe municipale n'hésite pas à mettre en avant, à côté de la rénovation réussie d'un centre-ville à l'abandon, son action en faveur du sport. Pas seulement du RCT, d'ailleurs même si celui-ci s'octroie la part du lion. Qu'il s'agisse des travaux réalisés à Félix-Mayol (pour 10 millions d'euros) ou de la construction du stade d'entraînement Ange-Siccardi à Berg... Chaque année, la subvention s'élève à la coquette somme de 4,5 millions d'euros (ville, communauté d'agglomération et conseil général du Var réunis) ! Soit 20 % du budget du RCT. La plus grosse contribution de collectivités pour un club du top 14.

Bien que substantielle, la subvention bénéficie d'un consensus politique. « Le RCT est un facteur identitaire fort et un moteur de cohésion sociale dans une ville qui en a peu, justifie Robert Alfonsi.

Dans son bureau qui surplombe l'avenue de la République et fait face à une des rares trouées qu'elle offre sur le port et la mer, Hubert Falco fouille une grande étagère noire. Et finit par en extirper deux photos un peu jaunies. « Tenez ! Essayez donc de me retrouver ! » Les clichés d'équipes de rugby sentent bon les seventies. « Le moustachu, là ? » Perdu. Ce barbu aux cheveux longs ? Banco ! Le maire UMP de Toulon affiche une vraie tête de hippie. « Oui, convient-il. Et à l'époque je votais même à gauche ! »

représentant du groupe d'opposition Gauche toulonnaise et président du groupe socialiste à la région. S'il n'y avait pas le sport à Toulon, ce serait Naples ! » Mais l'opposant poursuit : « Attention ! Le sport ne règle pas tout. Le chômage, les 22 % de la population qui vivent sous le seuil de pauvreté... Il ne faut pas faire peser sur les épaules de 15 braves garçons des responsabilités qui ne sont pas les leurs. Le sport, ça n'aide les mairies qu'un temps. »

Le maire s'appuierait-il trop sur le RCT pour attester du renouveau et de la redynamisation de la ville, son principal argument de bilan ? « Que nenni ! assure-t-il. Nous avons des rapports sains, sereins, le club et moi. Chacun est à sa place. J'ai servi le RCT, mais je ne me sers pas du RCT ! » En mai dernier, en tout cas, Mourad Boudjellal déclarait sa flamme au maire de Toulon sur France 3 Méditerranée, dans l'émission *La voix est libre* : « Quand il se lève le matin, Hubert Falco se demande ce qu'il peut faire de bien pour sa ville. » Une belle entente, assurément. Gagnant-gagnant ? • C. By



SANS CONCESSIONS

Pour Robert Alfonsi, conseiller municipal et régional (PS), « le sport, ça n'aide les mairies qu'un temps ».

G. LEFRANÇOIS/ALPACANDIA POUR L'EXPRESS

MOURAD BOUDJELLAL, OBJECTIF MAIRIE ?

« De toute façon, il va gagner la H Cup et après, il se présentera à la mairie. » Il ? Mourad Boudjellal, président du RCT. Depuis plusieurs années, Toulon bruisse de l'éventualité d'une entrée en politique du président du RCT. « On ne peut pas empêcher la rumeur », réplique Hubert Falco, sans s'étendre sur le sujet. Difficile de ne pas voir dans la belle réussite du club une rampe de lancement politique idéale. « Que je sache, rétorque un élu de la majorité municipale, Bernard Tapie n'a jamais été maire de Marseille. Gagner en politique, c'est un autre sport, un autre match, un autre terrain... »

Lorsqu'on lui a posé la question, Mourad Boudjellal a toujours nié. Parfois, avec quelques nuances. Comme dans cette interview du 18 mai, sur France 3 Méditerranée : « La politique ? Je n'y plongerai que si je possède un projet. J'ai des idées, comme tout le monde. » Et s'il en convient que « la porte n'est pas fermée », il se désole volontiers « du décalage entre les hommes politiques

et les Français ». En 1995, l'homme avait été approché par le PS, dont il raille aujourd'hui l'incompétence d'alors. « Ils furent tout juste bons à susciter une triangulaire pour faire passer le FN dans l'espoir de reconquérir la mairie aux municipales suivantes... » Aux dernières cantonales, Mourad Boudjellal a soutenu officiellement un candidat du MoDem - contre Hubert Falco. « Il a fait 4 % », ironise un proche du maire.

Et en 2014 ? Pourquoi ne pas imaginer un ticket Falco-Boudjellal ? « Sa carrière professionnelle est faite, ma carrière politique également, indique le maire. Cela nous donne une certaine sérénité dans ce que nous entreprenons. Mais on n'a jamais mêlé la politique au RCT, on ne va pas commencer maintenant ! » « Bien sûr que des gens pensent à attirer Mourad Boudjellal sur leur liste. Cela ne veut pas dire qu'ils vont y parvenir », pointe le socialiste Robert Alfonsi. Avant d'ironiser : « Maintenant, on ne fait plus des listes... mais des castings ! » • C. By

Ils vibrent pour le RCT

Propos recueillis par **Coralie Bonnefoy**



A.-C. POUJOLATA/FP

CHARLES BERLING COMÉDIEN, CODIRECTEUR DU THÉÂTRE LIBERTÉ

« Je me suis toujours senti toulonnais », dit Charles Berling. L'acteur, qui fait aujourd'hui la navette entre Paris et Toulon, a passé une enfance varoise. « Quand on était mômes, on faisait de la voile, du théâtre et on suivait tous les matchs de rugby qu'on pouvait. » De Mayol, il a beaucoup fait le tour... « Avec mon frère Philippe, on n'arrivait pas à y entrer. Les places étaient trop chères. Alors on suivait le match dehors ! Tout petit, j'étais très sensible à la liesse générale qui s'en échappait. » Cette saison, Charles Berling est revenu par la grande porte. Il y a même chanté le Pilou-Pilou. Fier ? « Un peu, mon neveu ! Bon, je ne l'ai pas chanté tout seul, on était 15 000 ! Mais comme on a gagné 62 à 0 ce jour-là, Mourad m'a demandé de le chanter dans les vestiaires ! » De ce rugby toulonnais, l'acteur chérit la beauté, l'esprit bon enfant, l'humour. « Ah ! Le tirage de langue de Delon Armitage [NDLR : à Brock James, au moment de marquer contre Clermont en finale de la H Cup] ! Ce n'est pas un truc qu'on peut voir dans les grandes équipes de foot bouffées par le fric. »

BAFÉTIMBI GOMIS ATTAQUANT DE L'OLYMPIQUE LYONNAIS

Né en 1985 à la Seyne-sur-Mer, c'est dans les HLM de la cité Beaucaire que Bafétimbi Gomis a grandi et au Sporting Club de Toulon qu'il a tapé dans ses premiers ballons. Ronds. Depuis, il a beau être devenu l'un des meilleurs attaquants du foot français, il garde toujours un œil sur le RCT. « J'ai en tête une image de gamin : celle du quartier au moment où le club gagne le titre en 1992. C'était de la folie ! C'est comme ça que j'ai commencé à me rendre à Mayol. C'est impressionnant, cette générosité, cette hargne, cette cohésion avec le public ! Les gens, moi le premier, se sentent gâtés d'aller voir des joueurs comme Wilkinson. Oui, c'est un modèle. De travail, d'humilité. Je ne sais pas s'il y a plus d'humilité dans le rugby que dans le foot. Mais il y a moins d'argent et de lumière, c'est sûr ! Après, tout est une question d'éducation. En tant que Toulonnais, j'ai cette mentalité du « faut rien lâcher », « faut faire plus ». Mes parents sont arrivés du Sénégal par le port de Marseille. Ils m'ont transmis la fierté de travailler et de réussir. C'est très toulonnais ! Et Mourad Boudjellal est comme ça. Il a fait progresser le club, sans lui faire perdre son identité, son âme. »



V. DARGENT/ABACAPRESS.COM



MARCEL RUFO PÉDOPSYCHIATRE

Le verbe haut, la mèche au vent, Marc Rufo a le RCT chevillé au corps. Ta et si bien qu'il en devient, dit-il, « le se disant médecin, en fait le psy » pendant les années Daniel Herrero. « Ce club c'est le reflet de la ville dans tous ses aspects, même les mauvais. Mais le voyou de la rade, la bagarre de mariu dans Chicago, c'est aussi une école de courage. Ce club, c'est mon enfant ; mon club d'enfance. Et Mourad Boudjellal avec le RCT, parle aussi de son enfance. Ici, l'adhésion populaire vient d'une revanche sociale. Comme les pauvres rêvent souvent des riches... C'est peut-être le point faible du club. Quoi qu'on en dise, les joueurs viennent aussi pour le fric. Je ne dis pas qu'ils ne s'adaptent pas. Un Wilkinson, il est bon dans la tête, aussi. Le danger, c'est que les ouvriers qui sont l'âme du club paient leur abonnement plus cher. Il ne faut pas qu'on devienne le PSG. Je préfère ressembler à Saint-Etienne, qui gagne après des années de disette. Mourad l'a compris. Aujourd'hui, on le salue comme le béret, le Mourad ! » ●



Quel retour !

En dépit de la défaite contre Castres, les champions d'Europe ont été accueillis hier à Toulon par une ville en liesse.

P 2 À 25



(Photo Patrick Blanchard)

Les guerriers

De retour du Stade de France après leur défaite contre Castres, les Rouge et Noir ont pu enfin retrouver Toulon et présenter la H Cup à une marée humaine survoltée

Le billet

de Raphaël Coiffier



Et pendant ce temps-là

Toulon en liesse.
Des Bleus en laisse...
Un peuple en pleurs.
Des naufragés en peurs...
Des cris de joie.
Des cris au loup.
Etouffés.
Obligés...
Mayol, hier, exulte.
Eux, exorcisent leur frustration...
Quand le RCT baigne dans l'allégresse.
Les triplés sont punis.
À l'exil...
Quand le RCT tombe le maillot.
Ils enfilent la veste.
Sous la menace d'en prendre une...
La ville s'embrasse encore. Au soleil de l'insomnie.
Ils s'embrasent. Sous le ciel bas. Des pas perdus...
Au balcon, les gorges déployées...
Au bar, con, les vocalises nouées...
Avenue de la République, on se libère.
Boulevard des destinations, on s'enferme...
Cité varoise de la joie, née de leur campagne à sensations...
Bidonville de frustration. Entre deux avions...
On dit merci Toulonnais.
On dit merci (!) Saint-André...
De nous avoir offert cette coupe argentée.
Miroir de nos illusions...
De nous avoir privés de notre trio sélectionné.
Forcément à reconforter. Orphelin d'hommage populaire...
Bastareaud.
Champion.
Michalak.
Champion.
Mermoz.
Champion.
Et pendant ce temps-là, PSA court après un trophée avec la France...
Le Var, en tout cas, ne lui filera rien...



Foi de Toulonnais : depuis 1992, jamais l'avenue de la République n'avait connu une telle ferveur. (Photos Patrick Blanchard et Laurent Martinat)

Que celui qui ne s'est pas levé (couché ?) ce matin avec la mine des mauvais jours se lève et plaide. Les lendemains de défaites, c'est comme les lendemains de séparations amoureuses. On a les boules du sapin de Noël sous le menton. Bien accrochées. Parce que Toulon est cette ville sevrée de titres et d'émotions fortes, parce que les vaincus du jour sont aussi les héros d'hier, la passion a pris le dessus sur la raison. Subitement. Follement. Venue par-delà les mers et de manière plus prosaïque, du coin de la digue où mouille le ferry en partance pour la Corse...
Imaginez la vision des joueurs à ce moment-là depuis leur perchoir flottant. Une ville rouge de plaisir, rugissante derrière les trop grandes façades de la frontale du port. « Et ils sont là ! », a hurlé plusieurs fois Hubert Falco depuis son balcon pour informer les non-voyants. Étrange manège enchanté...
À l'approche du quai, une déferlante de bonne humeur est montée à bord de « Lou Pitchoun ». La croisière s'amuse et Chris Masoe est en caleçon. Le voilà qui se prend pour Johnny Weissmuller. Tous à l'eau et les dernières hectomètres à la

nage. La gent féminine monte dans les aiguës à la vue des corps mouillés.
Avant le feu des cloches de l'enfer de l'hymne « Hells Bells », de la foule qui consume son plaisir. Extatique devant ses héros de chair et d'os. Image hallucinée que cette avenue de la République noire et rouge de monde. En fusion comme elle ne l'a jamais été, foi de mémoires de nos pères, génération 92. Près de 30 000 communiants étaient là pour reprendre les chants entonnés du balcon par David Smith et Steffon Armitage, pour entendre Jonny dire « merci », pour récupérer les tee-shirts, casquettes et lunettes jetés par les rock stars du Boudjellal World Tour. Puis vint le bain de foule ultime, le chat perché se poursuivant sur les bus à impériale.
Joe Van Niekerk fait des poutous à tout le monde, Juan Martin Fernandez Lobbe est un Marsupilami bondissant à l'infini. Les joueurs entament un pogo. La coupe des rois passe de mains en mains pour une longue traversée jusqu'au temple de Mayol. À moitié vide alors que la rue piaffait d'impatience. Dommage...

Pour les heureux élus, en bonus, l'entrée sur la pelouse de Gunther, Palisson et Messina, tee-shirts arrachés, la remise de médailles de la Ville d'Hubert Falco ou encore cet incroyable haka offert par les quatre Néo-Zélandais de l'équipe : Masoe, Hayman, Wulf et Smith. Un moment rare qui ne sera supplanté que par le remake de la levée de la coupe à l'Aviva Stadium de Dublin. Même pluie de paillettes, mêmes joie éclatante, mêmes yeux levés au ciel. Pour l'éternité.

OLIVIER BOUISSON



Depuis l'hôtel de ville, Jonny et ses coéquipiers brandissent la H Cup devant la foule.

Et aussi...

Retrouvez toutes les photos et vidéos de la liesse à Toulon sur notre site web :

WWW.VARMATIN.COM

Textes : Guillaume Aubertin, Sébastien Botella, Olivier Bouisson, Raphaël Coiffier, Sébastien Hénot, Paul Massabo et Louise Tempier
Photos : François Baille, Patrick Beudet, Patrick Blanchard, Luc Boutria, Eric Estrade et Laurent Martinat

accueillis en héros



Hier matin, les Rouge et Noir font une arrivée discrète à l'aéroport de Toulon-Hyères, en présence d'une trentaine de supporters et autant de policiers. L'équipe grimpe aussitôt à bord des deux bus aux vitres teintées, à l'abri derrière le portail de la zone de fret, resté fermé, qui foncent vers le stade de Berg, puis la folie toulonnaise.



Ça y est : le moment est venu de sortir la coupe et d'embarquer sur une navette du réseau Mistral...



...pour une arrivée triomphale au port de Toulon. Avant l'hôtel de ville, les champions d'Europe brandissent une première fois le trophée devant les milliers de fans venus les accueillir.



C'est en camion qu'ils remontent (lentement) l'avenue de la République, au milieu d'une foule compacte de quelque 20 000 personnes, qui crie sa joie de voir enfin ses héros.



En début de soirée, comment conclure autrement cette journée à la gloire du RCT que par la fête dans le chaudron de Mayol ?



Le port de Toulon noir



Le soleil tapait fort. Mais la foule, compacte, a tenu. Attendu. Des heures. Le retour de ses héros. Des guerriers de la rade. Graal (européen) en main. De la statue de Cuberville au quai rénové de la Sinse, le port de Toulon a fait le plein. Noir de monde. Pour célébrer l'arrivée de son XV à bord d'une navette... maritime. Pas spatiale. Bien que l'exploit réalisé – la victoire en H-Cup face à Clermont (15-16) –, soit aux dires de certains, « stratosphérique ». C'est aussi pour cela qu'ils étaient si nombreux à s'être massés, hier, en fin d'après-midi, devant les terrasses des cafés et restaurants. Et ils n'ont pas été déçus...

Sur les coups de 18 heures, un immense jet d'eau jaillit à l'arrière d'un ferry jaune, en partance pour la Corse. La foule s'emballa. Les bras se lèvent, et les drapeaux s'agitent. Dans tous les sens. Au loin, les hommes de Bernard Laporte soulèvent le trophée. Et se le passent, à tour de rôle. Avant de piquer une incroyable tête... dans les eaux du port. Palisson, Masoe, Tiliou-Borde... Ils ont tous « mouillé » le maillot. Avant de rejoindre, à la nage, et sous les applaudissements des supporters, leurs coéquipiers, à l'avant du bateau du Réseau Mistral. L'équipe a ensuite fendu la foule, en direction de l'hôtel de ville. Pour leur faciliter le passage, jusqu'à la rue de la

République, le comité Côte d'Azur de rugby avait mobilisé cinquante de ses bénévoles, en polo blanc. Accolée aux barrières, une fervente fan de l'ouvreur anglais, Jonny Wilkinson, n'a pu s'empêcher de verser une larme, au passage de son idole. « Ils nous ont fait rêver. Mais là, c'est le summum », confie Nadine, en séchant ses joues. À ses côtés, un gamin affublé d'une perruque rouge et noire était tout fier d'avoir pu arracher un souvenir (et pas n'importe lequel), aux mains du grand patron. « Je l'ai eu, je l'ai eu ! Le t-shirt de Wilkinson... », clamait-il, fanfaron. Des scènes de liesse, dont tout Toulon se souviendra. Pendant longtemps...



Ce qu'ils en pensent

« Des joueurs simples et très abordables »

Brenda Rolland, de Méounes

« Avec ma famille, nous avons suivi tous les matchs du RCT cette saison, exceptionnelle. Ils nous ont donné du plaisir, tout au long de l'année, et malgré leur statut, les joueurs sont restés simples et très abordables. Ils nous l'ont encore prouvé [hier].



Même s'ils ont perdu face à Castres, ils nous ont quand même ramené la H-Cup. ce n'est pas rien... On est bien partis pour fêter ce trophée jusqu'à pas d'heure ! »

« La même ferveur qu'en 1992, pour le Brennus »

Coralie, de Toulon

« Le RCT, c'est plus qu'une passion... En 1992, lorsque le club a remporté le bouclier de Brennus, mon père me portait sur ses épaules, rue de la République.



C'était magique, et tellement inattendu. Vingt et un ans plus tard, la ferveur est restée la même. On n'a dormi que quelques heures au retour de Paris, mais il fallait qu'on soit là pour célébrer la victoire en coupe d'Europe. On a séché nos larmes, et quoiqu'il se passe, on sera toujours là pour les supporter. On est trop fiers d'eux ! »

« Ce qu'ils ont fait à Dublin, c'est énorme »

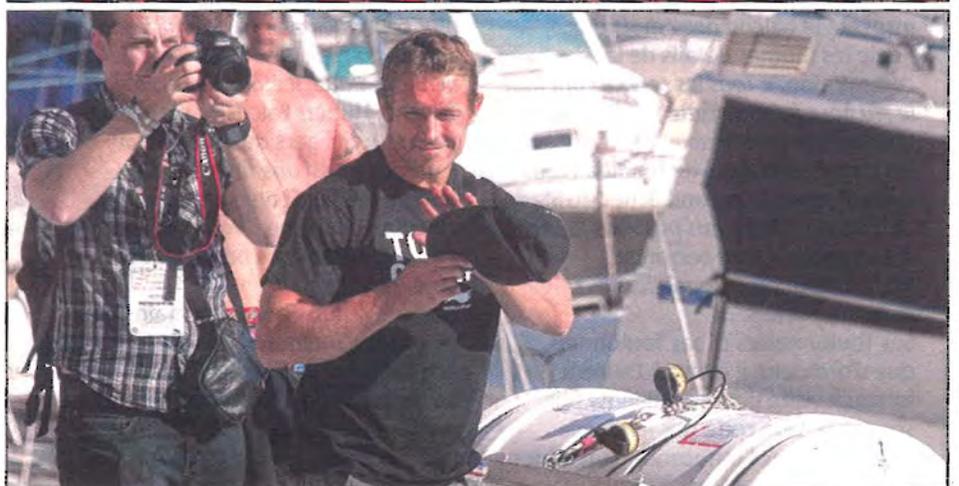
Nicolas Fiorentino, de Toulon

« Lorsqu'ils sont montés de Pro D2 en Top 14, c'était déjà la folie dans les rues de Toulon. Mais là, c'était magique... Ceux qu'ils ont fait à Dublin (le succès en coupe d'Europe face à Clermont, ndr), est tout simplement énorme. Avec mon épouse, nous avons attendu plus de trois heures pour les voir, à bord du bus. C'est une journée qu'on n'oubliera pas de sitôt. Après la défaite contre Castres, on était très déçus. Mais la tristesse est passée ! »





(et rouge) de monde !





Emportés par la foule

Une marée humaine, un tsunami rouge et noir, une liesse comme peut-être jamais Toulon n'en avait connu.

A 18h30, en quittant la mairie pour rejoindre Mayol, les héros rouge et noir, postés sur leur camion triomphal, ont eu l'occasion de saluer au plus près les fidèles. De quoi faire relativiser au passage tous les automobilistes qui pestent contre les

bouchons. Pour parcourir les 300 mètres qui séparent l'hôtel de ville du temple de l'ovale varoise, les champions d'Europe ont mis une bonne demi-heure.

Un trajet qui restera longtemps dans les mémoires.

Porté par la ferveur des supporters, le convoi semblait flotter au-dessus de l'avenue de la République.

Les plus chanceux ont pu toucher du

bout des doigts la coupe, d'autres ont connu le bonheur de serrer la main d'un héros, les timides, restés à distance, pourront dire qu'ils y étaient.

Un privilège qui se méritait, tant il a fallu de la patience aux amoureux du club pour être de la fête.

Dès le début d'après-midi, en effet, les impatientes commençaient à envahir les lieux.

En famille ou entre amis, frais ou les traits encore marqués par les excès de la veille (et pour certains la courte nuit passée dans un TGV), ils n'auraient manqué le triomphe pour rien au monde.

A croire que les innombrables émotions fortes, engrangées durant ces dernières semaines, avaient besoin de s'évacuer une dernière fois... En espérant déjà la prochaine.

Questions à Hubert Falco, sénateur-maire de Toulon

« Le public toulonnais est fabuleux... »



Blazer avec l'écusson RCT sur la poitrine. La mine un zeste tirée. Hubert Falco fend son peuple de Toulon. Dont il est si fier... Le sénateur-maire arrive à peine en mairie. Où la vague passionnelle monte. Sur le rivage d'un élu que le sport a bercé. Depuis ses premières passes... Quatre à quatre, il monte les marches. Inspecte le balcon des amoureux. Règle les ultimes détails de la communion. « Tous les services ont joué le jeu pour faire de cette fin de saison une journée inoubliable... » Un tour de force qui lui tenait à cœur. Surtout après le second échec au Stade de France. « Je ne vais pas vous le cacher. Je suis triste. A titre personnel. Mais surtout pour les joueurs et les supporters... » Ses Toulonnaises et ses Toulonnais, que d'ordinaire il croise à l'aurore lorsqu'il visite pour la millième fois son écrin. Que cette fois il relance au micro. Avec l'innocence d'un minot

baigné de chaleur humaine. « Ici, c'est Toulon ! Ici, c'est Toulon ! » L'effet est immédiat. Sensationnel. Le temps d'une respiration, comme souvent, l'édile conte les coulisses d'hier. Privilégié qu'il est d'être au rang du premier fan. « On ne peut plus continuer avec ce calendrier. Les gars étaient cuits. Si vous aviez vu la détresse de Bastareaud. Il était inconsolable... » Touché, Hubert Falco. De plein fouet par ces p'tits gars de la Rade qui « auront réussi une belle saison tout de même. Si on nous avait dit, en début de saison, "vous gagnerez la H Cup et serez vice-champion de France", on aurait signé ! » Comme il signe des deux mains pour ce « public toulonnais qui est fabuleux. » Le plus beau de France, évidemment. Le sénateur-maire ne nous contredira certainement pas.

RAPHAËL COIFFIER

Ce qu'ils en pensent

« Je ne pouvais pas rater cette fête »



Annie, 67 ans, retraitée

« Depuis vingt ans que je supporte le RCT, je ne pouvais pas rater cette fête. D'autant plus que je n'ai pas pu aller à Paris pour la finale. C'est important pour nous de venir féliciter nos champions. Même s'ils ont perdu samedi, pour moi, ils sont gagnants quand même. On est arrivé à 9 heures ce matin (hier, Ndlr) et on va leur faire la fête jusqu'au bout. »

« Parce qu'on est à fond dedans »



Médéric et Logan, 11 et 10 ans, écoliers

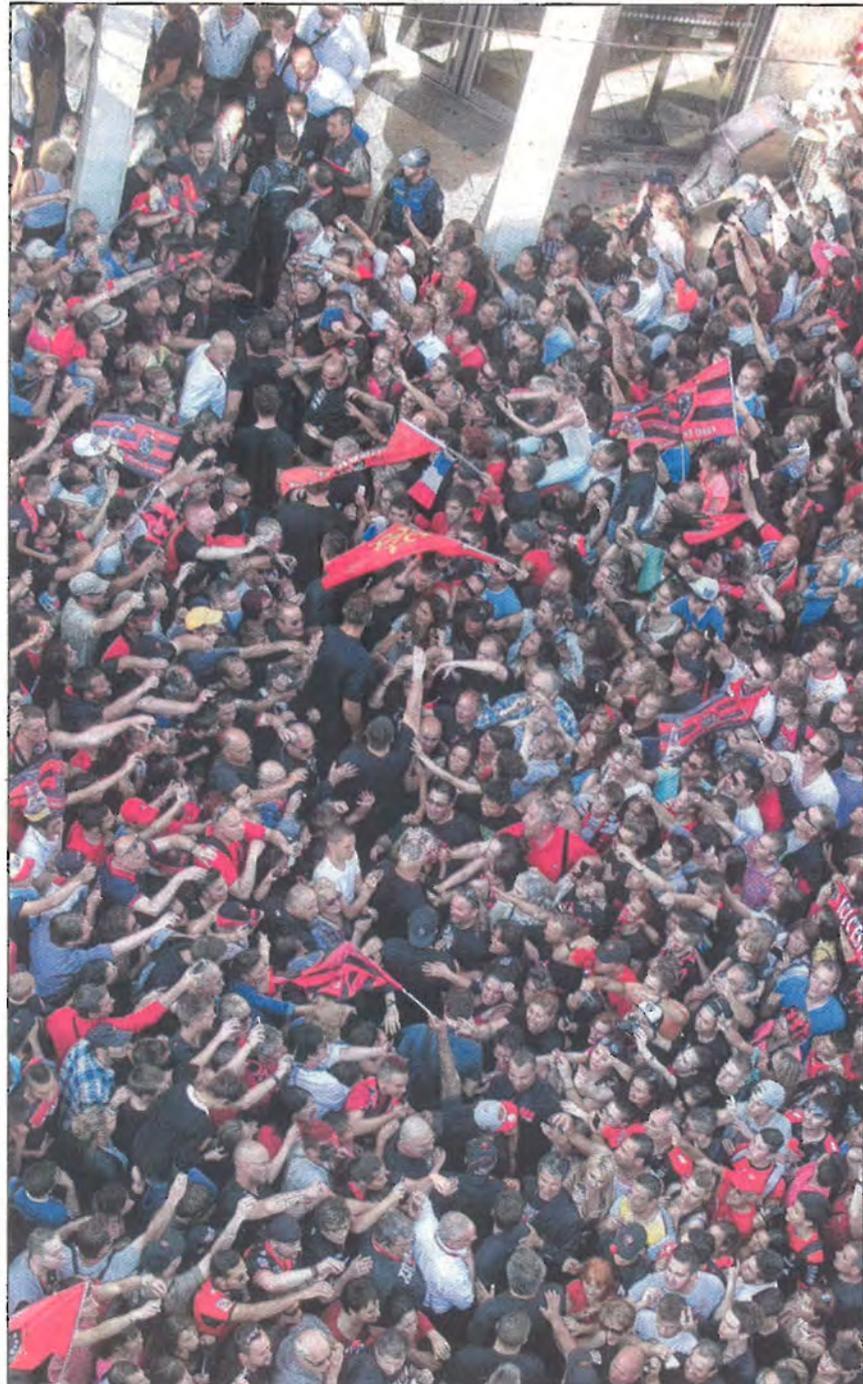
« On a déjà vu de près celui qui fait le Pilou-pilou, mais pas les joueurs. C'est pour ça qu'on est venus les voir, leur dire merci, et essayer d'avoir un autographe parce qu'on est à fond dedans. Maintenant, on attend le bus pour pouvoir féliciter les joueurs. Nous aussi, on est fiers d'être toulonnais. On a envie de faire la fête avec eux parce qu'ils le méritent. »

« Venu de Fréjus pour les féliciter »



Alain, 48 ans, dépanneur

« C'est sûr que je suis un peu déçu pour la finale perdue, mais il ne faut pas oublier qu'on est champions d'Europe. Je suis venu de Fréjus pour participer à la fête et féliciter les joueurs pour leur beau parcours cette saison. On a quand même battu Clermont et Toulouse. C'est énorme. Le RCT mérite un bel accueil. »





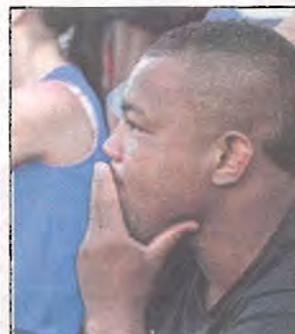
Mayol a rugi de plaisir

Au terme de la traversée en bus qui les a menés au stade, les joueurs toulonnais ont été accueillis en superhéros par près de 10 000 supporters conquis et survoltés. Ambiance

L'ovation a été à la hauteur de l'exploit. Et, visiblement, les supporters toulonnais avaient gardé encore un peu de force et de voix, hier soir, pour accueillir leurs idoles, chez eux, dans une ambiance survoltée. Reconverti en « chauffeur de salle », Hubert Falco y est évidemment allé de bon cœur pour saluer *« l'une des plus belles pages de l'histoire écrite par le club »*. Et le maire de Toulon de remercier les joueurs, un par un, ainsi que tout l'ensemble du staff. Mais sa *« première médaille »*, c'est à *« tout le public toulonnais »* qu'il l'a décernée. Capitaine Wilkinson pouvait bien patienter quelques minutes de plus. Au milieu de la tribune Delangre, Enzo et ses copains rugbymen cadets de La Vallette n'en demandaient pas tant. Surtout lorsque David Smith, plus chaud que jamais, s'empare du micro pour pousser la chansonnette : *« Il chante comme Rihanna »*, se moque le jeune talonneur, avant de s'incliner devant *« le talent du king : Carl Hayman »*.

Entre alors en scène la plus belle et la plus attendue : cette fameuse Coupe d'Europe qui rend si fier le peuple de Besagne. Un « haka » magistralement interprété par les Néozélandais et un tour de stade plus tard... le public peut enfin exulter, sans retenue, au son de *« We are the champions »*, qui colle si bien, désormais, à Mayol. Le regard ému et la boule coincée au travers de la gorge, Martine, *« habituée de Mayol depuis plus de 15 ans »*, ne parvient pas à retenir ses pleurs. *« C'est tellement beau »*, s'excuse-t-elle, en séchant ses larmes. Un peu plus bas, Audrey et Thomas savourent à leur manière, les corps à moitié enlacés. *« On se sent léger, heureux, comme si tout le reste n'existait pas »*, philosophe Thomas, avant d'embrasser sa douce. De la fête, de l'amour, et beaucoup de fierté... Mayol a grondé de plaisir, hier soir. Spécialement invité pour l'occasion, Jean-Roch et ses danseuses se sont chargé du reste.

GUILLAUME AUBERTIN





pour saluer ses idoles



Ce qu'ils en pensent

« Ça méritait un Pilou-pilou à Mayol »



Audrey, 18 ans, lycéenne

« C'est vrai, ils ont perdu la finale, mais on peut saluer les joueurs pour leur beau parcours. On est super content pour ce qu'ils ont fait. Ils ont tout donné cette saison et ils ont mérité qu'on vienne les récompenser. Ils ont le droit à la reconnaissance de tout le monde. Ça méritait bien de faire la fête et de chanter le Pilou-pilou à Mayol. »

« De quoi être fier d'être toulonnais »



Kévin, 20 ans, et Dylan, 17 ans, étudiants

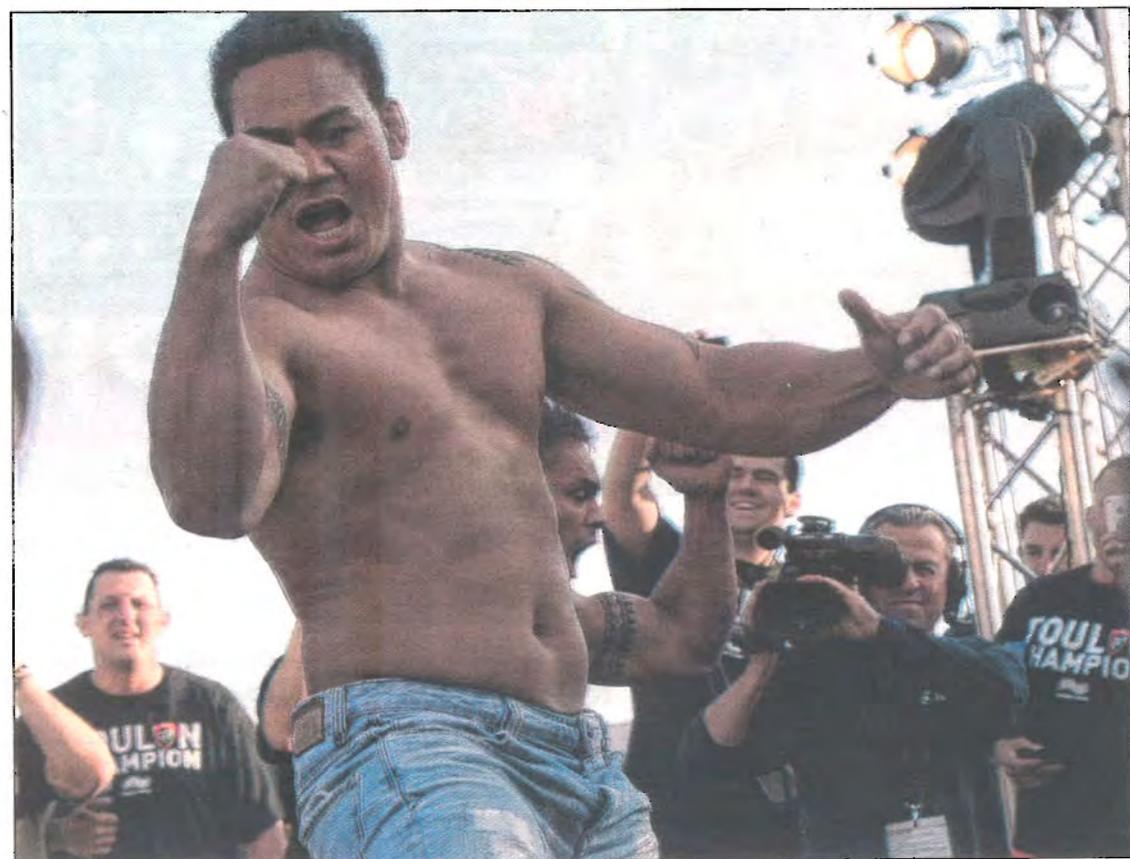
« Depuis 20 ans que le RCT n'avait pas remporté de trophée ! Un moment pareil, ça ne se rate pas. On a vite oublié la finale de samedi, pour fêter cette H Cup. On n'est quand même que trois clubs en France à l'avoir remportée ! Il y a de quoi être fier d'être Toulonnais. C'est pour ça qu'on est venu approcher les joueurs et les féliciter pour leur belle saison. »

« Demander la main de Bastareaud »



David, 37 ans, marin, et Enora, 5 ans

« On rentre tout juste de Paris. On est allé au Stade de France pour la finale, mais ma fille Enora disait que, sur la pelouse, Bastareaud avait l'air tout petit. On est donc venu le voir de plus près, parce qu'elle est amoureuse de lui. On aimerait lui demander sa main. Et faire la fête. À ce niveau, on fait confiance à Boudjellal. »





Les Z'Acrau se sont retrouvés hier soir à Mayol pour fêter leurs héros au retour du déplacement parisien.

(Photos Laurent Martinat / Eric Estrade)

L'édito
des Z'Acrau

Faut-il rire ou pleurer ?

Un titre à la une du monde ovale et une défaite inattendue, dans sa forme, dans sa manière. Oui je ris et je pleure, j'en étais tellement sûr, il me semble que parfois je ne comprends plus. Les filtres de la passion ont peut-être effacé la réalité impitoyable, mais au fond raisonnable. Supporter, tu demandes toujours plus, toujours mieux, la victoire appelle la gloire et la joie appelle la folie. Le RCT est grand, titanesque, mais le géant a des jambes (et une tête) et même si elles gambillent mieux, elles fatiguent, comme les tiennes. Parfois nous pouvons imaginer, penser qu'avec tous ces talents sur le banc, va savoir...

Ce qui nous saute aux brègues, c'est que nous serons encore plus forts, encore plus dévastateurs, encore plus toulonnais la saison prochaine qui s'annonce fracassante. Je crois que c'est le moment de s'étirer dans le calme, de panser les blessures, de goûter au gâteau et d'ouvrir les soupapes.

JACQUES PEPINO

PS : pour ne rien mélanger et pour bien séparer, les mots comme les fleurs du venin et des relents douteux, j'ose croire que demain les sifflets, les huées d'une sous-espèce de supporters, sous l'effet d'un regain hasardeux de lucidité, si primaire soit-elle, se transformeront en un chant qui s'élève, qui aime et qui respecte. Trois matchs, trois essais, allez Delon !

Le cœur lourd des Z'Acrau

Autant l'aller a été léger samedi de bon matin pour les Z'Acrau, autant le retour a été lourd dans la nuit de samedi à hier. Comme les autres supporters du RCT, les Craurois ont joué leur rôle jusqu'au bout : ils sont restés au Stade de France pour remercier tous « leurs » joueurs, et même « consoler » leur héros malheureux, Wilkinson, avec quelques « Jonny, Jonny » ; ils ont également applaudi les champions de France, castrais donc ; et ils ont assisté au feu d'artifice. Mais, une fois ces « formalités » remplies, les Z'Acrau ont rapidement repris le chemin de la gare de Lyon, et n'étaient pas mécontents d'avoir pris le deuxième des six

TGV spéciaux (1) affrétés par la SNCF pour quitter au plus vite cette terre francilienne décidément hostile. Même si le trajet retour (six heures) a été d'autant plus long par rapport à l'aller (4 h 15) que les passagers ont eu bien du mal à dormir, entre les images de la défaite aussi présentes... que la lumière laissée allumée par le contrôleur (castrais ?!). L'arrivée à Toulon n'en a été que plus appréciée par ces fans, déjà satisfaits de se retrouver dans leur élément... avant de retrouver les hommes de Bernard Laporte pour quand même fêter la victoire en H Cup !

1. Complété par des Dragons du Pradet.



Dans les travées du Stade de France, samedi soir. Les Z'Acrau sont restés jusqu'au bout, feu d'artifice compris. Mais le trajet du retour a été long et pesant. (Photo S. H.)

S. H.

Interview express

Emmanuel Bielecki, président des Z'Acrau

« Nous avons été pris à notre propre jeu »



Avec le recul, comment analysez-vous la défaite du RCT face à Castres ?
Nous avons été pris à notre propre jeu : nous avons été battus comme nous avons battu Toulouse ou Clermont, sans éclat. Mais Castres a quand même été bon sur les bases, la conquête et la défense. Et il y a eu les coups de génie de Kockott...

Le match a rapidement

semblé mal engagé...
Il y a des signes qui ne trompent pas : les loupés de Wilkinson, et donc le fait que l'on ne marque pas, alors que les Castrais sont venus deux fois chez nous et ont inscrit dix points en première mi-temps... Et l'essai de Kockott juste avant la mi-temps nous a vraiment fait mal.

Y avez-vous cru quand le RCT est revenu à 9-10 ?
Cela a été un bref espoir...

Cette finale clôt tristement la saison...
C'est dommage, car nous n'avons pas été battus par plus forts que nous : cela fait bizarre que le champion de France ne soit pas la meilleure équipe, mais celle qui a terminé quatrième de la saison régulière... Ce n'est pas pour rien qu'aucune équipe n'arrive à faire le doublé H Cup - championnat : c'est vraiment dur !

Le RCT a tout de même réussi sa saison...
Bien sûr ! On est quand même champion d'Europe. Et si, en début de saison, on nous avait dit que l'on terminerait champion d'Europe et vice-champion de France, on aurait signé des deux mains ! Beaucoup de clubs auraient aimé réaliser notre parcours. Mais, maintenant que l'on a la H Cup, on veut le bouclier la saison prochaine !