

Antoine Viallet
➤ Acteur en Immobilier d'Entreprise

REVUE DE PRESSE Marseille et ses environs



Photos : Laurent Carte

ÉDITION N°25
2^e SEMESTRE 2014

Marseille, le 20 février 2015

Objet : 25^{ème} Edition de la Revue de Presse de Marseille.

Madame, Monsieur,

C'est toujours avec grand plaisir que je vous invite à vous plonger au cœur de l'actualité de Marseille et de sa région. Au travers la 25^{ème} édition de notre Revue de Presse, vous découvrirez ou redécouvrirez ce qui s'y est déroulé durant le 2^{ème} semestre 2014.

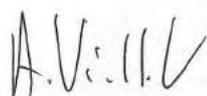
Commençons par un retour en arrière, lorsque M. Gaston DEFFERRE, en refusant la constitution d'une métropole dans les années 70, a privé Marseille de prendre le virage de l'industrie de l'intelligence. A l'époque, les entreprises vouées aux technologies de l'information et de la communication (T.I.C.) recherchaient des sites dans la « Sun Belt » européenne... Elles se sont finalement installées à Sophia-Antipolis et par défaut à Aix-en-Provence.

Aujourd'hui se rejoue le match avec la « French Tech ». Notre métropole est l'une des 9 métropoles hexagonales retenues. En quelques années, tout a changé. L'écosystème de cette nouvelle économie numérique entraîne une modification dans la taille des projets et des ambitions. Cette mutation rapide peut transformer durablement le territoire si nous savons y répondre. Les projets aixois de « The Camp » porté par Frédéric Chevallier et du campus de Voyage Privé, mais aussi les sites marseillais de Creativity Center à Château Gombert et du Pôle Média à la Belle de Mai sont de parfaits exemples du chemin à emprunter.

Pour remporter ce match, il faudra jouer collectif, faire preuve d'imagination et de pragmatisme, mutualiser les moyens pour accueillir les « Allo Pneus », « Auto Escape » et « Digitick » de demain.

Bonne lecture,

Antoine VIALLET
Directeur Associé.



ASTIME MÉDITERRANÉE

92 Rue Breteuil - 13006 Marseille

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

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

SOMMAIRE

1 LES PROJETS ET L'AMÉNAGEMENT URBAIN

2 L'IMMOBILIER

3 LE COMMERCE

4 LES TRANSPORTS

5 L'ÉCONOMIE

6 LE TOURISME

7 DOSSIER MERIDIEN MAG

8 LA CULTURE

9 DOSSIER L'EXPRESS

10 DOSSIERS COURRIER INTERNATIONAL

① PROJETS ET AMÉNAGEMENT URBAIN

- 1 La Joliette – Des bureaux et des commerces à la place de l'hôpital Desbief**
La Provence – 01.10.2014
- 2 Euroméditerranée va puiser son énergie dans la mer**
La Provence – 01.10.2014
- 3 Le J4, trop chic pour les petites compagnies ?**
La Provence – 01.10.2014
- 4 Une autre manière de réfléchir l'urbanisme**
La Provence – 04.10.2014
- 5 Boulevard Urbain Sud : feu vert pour l'enquête publique**
La Provence – 11.10.2014
- 6 Nouveaux Vieux-Port, acte II**
La Provence – 21.10.2014
- 7 Rond-point du Prado : le changement, c'est demain !**
La Provence – 23.10.2014
- 8 La Ville veut acheter le J1 au Grand port maritime**
La Provence – 07.11.2014
- 9 La Belle-de-Mai prépare son futur**
La Provence – 17.11.2014
- 10 L'Est veut aussi sa part du futur**
La Provence – 06.12.2014

Des bureaux et des commerces à la place de l'hôpital Desbief

Un temps envisagée, la piste d'un déménagement de l'Évêché n'a pas été retenue.

Au cœur d'Euroméditerranée, à deux pas de la place de la Joliette, plusieurs projets immobiliers voient le bout du tunnel. Pour combler le vide à la place de l'hôpital Desbief, démolit cet été et où fut, un temps, envisagé le déménagement du siège de la police, l'ANF envisage deux scénarios : soit 21 000m² de bureaux dans un immeuble "plutôt valorisant sur les plans" estime le maire de secteur PRG Lisette Narducci (le permis a déjà été obtenu) soit 21 000 m² de bureaux et 18 000 m² de logements. "Nos études continuent, il n'y aura pas de logements sans perspectives de commercialisation arrêtées", précise l'ANF, qui se décidera dans le courant de l'année 2015. Quel que soit le scénario retenu, des locaux dits d'activités sont prévus en rez-de-chaussée. Le maire a demandé que de la place soit réservée pour des commerces de proximité et des équipements à destination des jeunes. Le programme immobilier devrait comporter un cœur paysager.

Attention, un chantier peut en cacher un autre. À l'angle de la rue Pontevès et de la rue d'Hozier, c'est un projet conduit depuis 2007 par Progéral, qui sort de terre. À la place d'un ancien immeuble de bureaux longtemps squatté et du théâtre de la Minoterie - rebaptisé théâtre Joliette-Minoterie depuis son relogement place Henri Verneuil, toujours dans le 2^e arr. - S'élèvera "Le Balcon des arts", un immeuble de 8 niveaux (avec des appartements du T1 au T4) et 1250m² de bureaux. Trois recours ont freiné la construction. Livraison attendue au 1^{er} trimestre 2017.

DES LOGEMENTS POUR LA POLICE RUE MALAVAL

Les riverains auraient aimé que le projet soit revu à la baisse. Rue Malaval, un immeuble de sept étages doit s'élever pour abriter 158 logements. Une trentaine seulement sera attribuée à la population. Le reste est destiné à loger les fonctionnaires fraîchement sortis de l'école de poli-



L'ANF a obtenu le permis pour la construction de 21 000m² de bureaux à la place de l'hôpital Desbief, détruit cet été. Elle étudie la possibilité d'y ajouter 18 000m² de logements. /PHOTO VALÉRIE VREL

ce et affectés dans la région de Marseille. Les habitants du secteur voient d'un mauvais œil que des places de stationnement du parking Malaval soient attribuées à ces logements. Lisette Narducci confirme "qu'une partie leur sera bien réservée mais que le reste du parking restera ouvert à tous".

UN IMMEUBLE HLM EN FORME DE PAQUEBOT

Bloqué pendant plusieurs

mois par deux recours - dont un a été rejeté - le projet d'immeuble aux allures de paquebot dessiné par l'architecte du MuCEM Rudy Ricciotti devrait prochainement sortir la tête de l'eau. À l'angle de la rue Fauchier et de la rue Malaval, en lieu et place de bâtiments à l'abandon, le promoteur Ametis veut construire un immeuble de six étages abritant 74 logements sociaux, avec 79 places de parking en sous-sol. À la livraison, la Logi-

rem aura la double casquette de propriétaire et de bailleur social. Inquiets de la perte d'ensoleillement que va engendrer l'immeuble, les habitants de la rue Malaval avaient demandé à Lisette Narducci d'être leur porte-parole pour faire baisser le projet d'un étage. Après plusieurs rendez-vous avec la Logirem, la direction générale de l'urbanisme de la Ville puis Euroméditerranée, l'élue a compris que le projet resterait en l'état. Dans un local de 400 m² prévu en rez-de-chaussée, la mairie de secteur rêve d'une structure d'animations pouvant accueillir du public, "et notamment les seniors, qui déménageraient de leur local situé rue d'Hozier, en face de l'accueil de nuit Saint Jean de Dieu".

Le deuxième recours n'ayant pas encore été jugé, aucun calendrier n'est arrêté pour la reprise des travaux. À noter que la mosquée, qui trône depuis de longs mois au milieu d'un terrain pelé rue Malaval, fera partie intégrante de l'immeuble.



Le projet d'immeuble aux allures de paquebot dessiné par l'architecte du MuCEM Rudy Ricciotti a écopé de deux recours.

Caroline RICHARD

cricard@laprovence-presse.fr

Euroméditerranée va pulser son énergie dans la mer

Dès 2016, trois quartiers phares seront climatisés par géothermie marine

Longtemps resté à l'état de projet -il avait été évoqué pour la première fois en 1999...-, le recours à la géothermie marine pour chauffer ou refroidir une partie de Marseille vient de franchir une étape décisive et surtout très concrète.

Réunis hier dans l'immeuble des Docks qui sera d'ailleurs l'un des tout premiers bâtiments à bénéficier de cette technologie, les principaux partenaires et financeurs de l'opération ont paraphé la convention qui lance officiellement la phase préparatoire de la construction de l'une des plus grandes centrales européennes de thalassothermie. Car si le procédé ne constitue pas en lui-même une innovation, il n'est aujourd'hui utilisé qu'à très petite échelle ou avec seulement de l'eau douce, comme à Paris ou La Clotat.

Baisse de 70 % des émissions de CO₂

Dans la cité phocéenne, il s'agira non seulement de pomper de l'eau de mer mais aussi d'en extraire à la fois les calories et les frigories pour climatiser en toute saison les bâtiments connectés à la future boucle géothermique, qu'il s'agisse d'immeubles de bureaux ou d'habitation. Un procédé dont le concepteur Cofely Services, filiale spécialisée du groupe GDF Suez, assure dans ses documents promotionnels qu'il permet de réduire de 40 % la consommation électrique,



Premier immeuble de bureau du programme Euromed Center, L'Astrolabe sera également l'un des premiers à être connecté à la boucle géothermique marine marseillaise.

/PHOTO DR

de 65 % la consommation d'eau, de 70 % les émissions de CO₂, de 80 % l'utilisation de produits chimiques, et de 90 % les émissions de fluides frigorigènes, grands générateurs d'effet de serre et destructeurs de couche d'ozone.

Fruit d'un investissement

d'un montant de 35 millions d'euros (dont 5 millions d'aides publiques), la future centrale qui sera construite à l'extrémité du môle d'Arenc, dans l'enceinte du Grand port maritime (lire ci-dessous) devrait entrer en service au début de l'année 2016. Elle montera progressivement en puissance jusqu'en 2018-2020 pour à terme alimenter grâce à un réseau de canalisations d'une longueur totale de 3 kilomètres, 500 000 m² de bâtiments situés dans trois quartiers phares d'Euroméditerranée : l'actuel immeuble des Docks, le futur Parc habité d'Arenc, les Quais d'Arenc et Euromed Center ; des extensions vers Euromed 2 étant d'ores et déjà envisagées.

Vitrine d'un savoir-faire qui veut s'exporter

Concrètement, l'eau froide sera transportée par des conduites de 500, 400 et 300 mm de diamètre à une température de 5°C à l'aller et de 12°C au retour tandis que l'eau chaude circulera dans des conduites de 300,

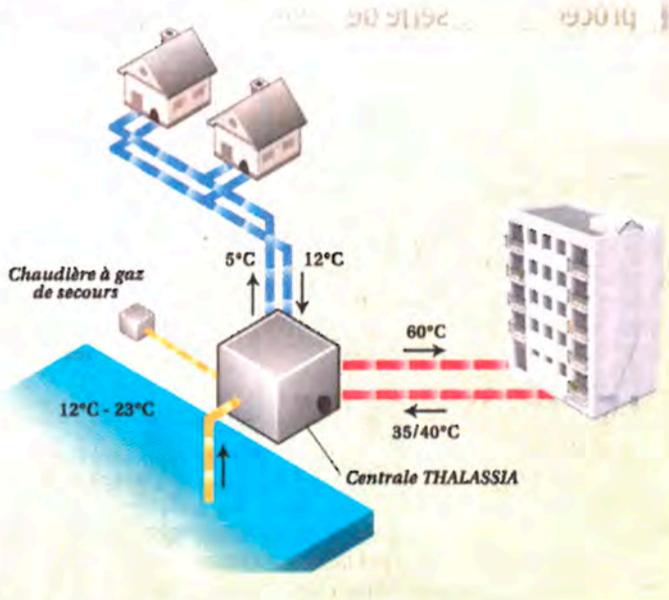
250 et 200 mm à une température de 60°C en sortie de centrale et y reviendra entre 35 à 40°C.

Selon Jean-Pierre Monéger, directeur général de Cofely Services, "la centrale sera en mesure de commercialiser des mégawatts chauds ou froids à un tarif très inférieur à ceux produits au moyen de procédés classiques".

Un engagement qui ne fait aucun doute pour Marc Piétri, président du Groupe Constructa et cosignataire de la convention, au même titre qu'Audrey Camus, directrice du développement de Foncières des Régions.

Quant au directeur général d'Euroméditerranée, François Jalinet, également signataire de l'accord, il souligne que "ce projet constitue l'un des éléments fondateurs de l'Ecocité portée par Euroméditerranée, avec le double objectif de promouvoir cette technologie sur le sol français mais également constituer à Marseille la vitrine technologique d'un savoir-faire destiné à être exporté".

Philippe GALLINI



GRAND PORT MARITIME

Une unité centrale rentrée au chausse-pied...

Baptisée Thassalla, la future centrale géothermique sera donc construite dans l'enceinte du Grand port maritime de Marseille (GPMM), plus précisément sur le môle d'Arenc (ex-quai du Mazou), en lieu et place d'un ancien bâtiment des douanes. Le choix de cet emplacement répond en effet à une double exigence : d'une part l'usine doit être située à proximité de la ressource, en l'occurrence l'eau de mer qu'il est possible de pomper dans un bassin protégé et sécurisé, et d'autre part, elle doit pouvoir disposer d'une surface au sol suffisante dans un centre-ville déjà très urbanisé où la place est plus que jamais comptée.

D'une emprise de 900 m² sur deux niveaux, le bâtiment de la centrale sera édifié sur un terrain de 1600 m² situé en bout de môle. Une situation au cœur de l'activité commerciale du port -le site accueille déjà le terminal roulier pour le fret vers la Corse- qui n'a pas été acquise sans difficulté. Comme l'explique un proche du dossier, elle a nécessité de longues négociations avec les opérateurs concernés mais aussi et surtout avec les agents du port, toujours très réactifs quant aux tentatives visant à détourner les bassins de Marseille de leur destination historique. Le fonctionnement de la centrale qui nécessite moins d'une demi-douzaine de techniciens permanents, ne devrait cependant pas générer de nuisances ni de contraintes particulières puisque les seules entrées et sorties du



L'usine se situera au bout du môle, à droite du pont tournant. /PHOTO GUILLAUME RUOPPOLO

terminal seront constituées de mouvements d'eau à l'intérieur de canalisations.

Négociations fructueuses également avec l'administration des douanes, souligne-t-on de bonne source, puisque cette dernière a accepté d'avancer de deux ans son déménagement sur un autre site.

D'autre part, hormis quelques retombées domaniales d'un montant qualifié de "marginal", cette centrale ne constitue pas une opé-

ration financière pour le port, ni d'ailleurs une opportunité technique puisque la plupart des bâtiments du GPMM, à commencer par son siège social actuel, sont trop anciens pour être raccordés à la boucle géothermique. Mais comme l'explique l'un de ses représentants, "le GPMM ne peut pas être hostile à tous les projets d'infrastructures sur son territoire, surtout si ces derniers présentent un intérêt majeur pour la Ville de Marseille". Ph.G.

Le J4, trop chic pour les petites compagnies ?

Refus d'implantation et redevance prohibitive mettent les petites troupes hors jeu

Urban Elements, Coquillages et Crustacés, la soirée électro Acontraluz, Bellevue in Marseille... Le J4, site incontournable des grands rendez-vous marseillais, restera-t-il celui des petits ? Rien n'est moins sûr. Habitué du parc Longchamp, le festival Fadoli's Circus avait choisi pour sa 7^e édition (du 3 au 5 octobre) de se prémunir de la pluie en s'exilant sur le J4 pour y déployer deux chapiteaux. Bien mal lui en a pris. "On a dû annuler la venue de sept compagnies après avoir reçu fin juin un courrier nous expliquant que l'esplanade du J4 ne se prête plus à ce genre d'événement", regrette Antoine Cézard, de l'association Zim-Zam, à la tête de ce festival qui propose des spectacles et ateliers mêlant circassiens et publics valides et handicapés.

"Varier les plaisirs"

"Il faut varier les plaisirs sur le J4, si on disait oui à tous les cirques, il n'y aurait plus que ça, du 1^{er} janvier au 31 décembre", rétorque Marie-Louise Lota, l'adjointe au maire déléguée aux Emplacements. "Mais y a-t-il encore même une place ici pour le cirque familial, traditionnel pourtant au cœur de l'exposition permanente du fort Saint-Jean ?" s'interroge Véronique Guillaud. En juin, elle avait, avec son association Mundial Sisters, fait venir les cirques Michto-Kervich et Melvin sur le J4. "Nous avons obtenu un accord favorable, poursuit-elle, mais à cinq jours de la manifestation, nous avons reçu un devis de 9 363 € pour dix jours d'occupation de l'espace public. Un devis qui aurait dû nous être délivré en avril, en même temps que l'avis." La somme est



En juin, l'association Mundial Sisters qui avait invité les cirques Michto-Kervich et Melvin sur le J4, s'est vue interdire affichage et annonce sonore. Le Fadoli's Circus recevait dans le même temps le veto de la Ville, quatre mois après sa demande d'installation sur l'esplanade.

/ PHOTO CYRIL SOLLIER

d'autant plus difficile à sortir pour Mundial Sisters - subventionnée par la Ville - que les cirques seuls encaissent les 5 € à 12 € d'entrée pour les spectacles. "Pourquoi ne nous a-t-on pas demandé de payer 1 000-1 200 €, comme Pinder ou Medrano ?, peste son associé Christophe Juggery. A croire qu'hormis ces énormes structures, tout ce qui est sous chapiteau pose problème." Peut-être pas tout : cet hiver la Ville portera une Biennale des arts du cirque, sur ce même J4. Du cirque contemporain plus approprié à l'image que veut se donner la nouvelle vitrine chic de Marseille.

Laurence MILDONIAN

Une biennale du cirque cet hiver

C'est l'exception qui confirme la règle: piloté par le Pôle Cirque Méditerranée, plus de trente théâtres et festivals de la région s'unissent pour créer la première édition de la Biennale Internationale de Arts du Cirque Provence Alpes Côte d'Azur, du 22 janvier au 22 février 2015. Or le cœur du festival est implanté sur

l'esplanade du Mucem, dans un village de six chapiteaux. Des compagnies du monde entier du nouveau cirque y sont invitées, le cirque canadien Eloi (photo ci-dessous), le Nouveau cirque national de Chine, la compagnie XY... une superbe manifestation en perspective. "Nous sommes soutenus par la Ville de Marseille à 100%, c'est le premier financeur de la manifestation, à hauteur de 35% du budget, détaille Guy Carrara, directeur du Pôle Cirque Méditerranée. Le J4 s'est révélé comme une évidence pour cette manifestation d'envergure internationale pour les élus." En revanche, la Ville n'a pas précisé si elle mettait ou non le site à disposition de l'organisateur gracieusement.

M-E.B.



L.M.

Une redevance qui freine les ardeurs

Exonérée de toute redevance d'occupation de l'espace public durant ses deux premières éditions, l'association Champs libres qui organise les 11 et 12 octobre le festival Dans les arbres au parc François Billaud a reçu cette année un devis de... 2 080 €. "Soit 1040 € par jour, parce que la buvette et la participation libre que nous proposons sont considérées comme des activités commerciales", précise Laure Soutenet, la coordinatrice de l'association. "Le problème c'est que nous ne sommes pas subventionnés, tout est bénévole et nous n'avons pas les moyens de payer une telle somme", s'alarme-t-elle. Même surprise pour Stéphane Sarpaux, à la tête du Off de 2013, qui envisageait de monter "Prado Merguez" durant quatre jours sur les plages du Pra-

do: avant un ultime veto qui l'a contraint à transformer son événement en vaste pique-nique dimanche midi, il a reçu un devis de 4 160 €. Une somme qui peut se révéler rédhibitoire. "Mais nos tarifs sont trois fois moins élevés qu'à La Ciotat, justifie Marie-Louise Lota l'adjointe déléguée aux Emplacements. On va d'ailleurs devoir augmenter le tarif des forains, qui n'est que de 2,50 € le mètre linéaire, là où il s'élève à 10 € ailleurs." Renseignement pris auprès de son homologue ciotaden, ce tarif forain y est de 1,80 € (4 € la nuit, lumière comprise). Quant aux cirques qui passent par La Ciotat, "ils s'acquittent d'un forfait hebdomadaire de 1200 €", précise Gavino Brisca.

LE COMMENTAIRE de Marie-Louise Lota, adjointe aux Emplacements publics

"Ce site n'est pas rémunéré à la hauteur de son prestige"

Ancienne adjointe au maire en charge de l'Éducation, Marie-Louise Lota fut également présidente de la commission des marchés et adjointe des Transports urbains avant de devenir l'élue déléguée aux Emplacements publics en mars dernier. Interrogée quant aux raisons qui l'ont poussée à donner un avis défavorable à la tenue du festival Fadoli's Circus sur le J4, elle s'explique: "Ce refus est dû à une mauvaise présentation du dossier de l'association Zim Zam, qui laissait penser qu'il s'agissait d'un cirque (sic). Or on a décidé de limiter les cirques sur le J4. Le festival n'est pas pour autant annulé, on a d'ailleurs proposé aux organisateurs de le tenir au parc Longchamp, une réunion est prévue à ce sujet." A Longchamp, seuls



Marie-Louise Lota est adjointe aux Emplacements depuis mars. / PH. FRED SPEICH

pourront être maintenus les ateliers cirque: le parc ne permettant pas l'installation de chapiteau, les sept compagnies qui devaient venir de toute la Fran-

ce avec une cinquantaine d'artistes ont dû annuler leur déplacement. "De toute façon, on ne va pas concentrer toutes les manifestations sur le J4, c'est bien d'aller dans les quartiers aussi", ajoute l'élue.

En ce qui concerne les redevances jugées trop élevées par les petites structures, Marie-Louise Lota répond que "les tarifs sont votés en conseil municipal et les services nationaux nous reprochent de faire trop d'exonérations. D'ailleurs le J4 est un site tellement prestigieux qu'il n'est même pas rémunéré à la hauteur de sa situation." Nous n'en saurons guère plus, l'adjointe n'ayant pas souhaité s'étendre davantage sur la politique globale de la Ville en matière d'emplacements.

L.M.

Une autre manière de réfléchir l'urbanisme

La Ville entend se donner du temps pour mettre en œuvre ses projets

On ne peut pas tout accepter et n'importe comment." Laure-Agnès Caradec, adjointe au maire à l'Urbanisme, a ainsi résumé hier matin la nouvelle donne de Marseille en matière d'urbanisme, soulignant ainsi que l'essor économique ne peut se faire à n'importe quel prix et que, sous sa direction, les énergies créatrices devront respecter des conditions réglementaires. L'occasion de battre en revue les grands défis du Marseille de demain.

► EUROMED : L'ÎLOT ALLAR EN EXEMPLE

Cette parcelle de 2,4 hectares, première pierre d'Euroméditerranée 2, est actuellement en cours de dépollution. Vendu comme le 112^e village par Eiffage (logements, bureaux, équipements publics, commerces), l'îlot Allar constitue un quartier témoin du nouveau modèle d'aménagement urbain souhaité. D'autant plus qu'il est développé par Eduardo Souto de Moura, le lauréat du prix Pritzker 2011. Qui s'ajoute selon la municipalité aux travaux d'autres grands noms de l'architecture (Foster, Nouvel, Hadid...) attirés par les 24 000 hectares du territoire où tout est possible, mais où l'on ne souhaite pas voir se renouveler les erreurs du passé.

► LA GARE MARITIME DANS L'IMPASSE

"Il faut que le dialogue puisse se faire dans l'intérêt de la ville", dit Laure-Agnès Caradec à propos du transfert de la gare maritime vers le Cap Janet, jugeant que le J4 n'est pas approprié comme lieu de débarquement. Sauf que le port ne l'entend pas de cette oreille "et ne fait pas ce qu'il s'était engagé à faire", ajoute l'élue.

► FRANCHISSEMENT DU VIEUX-PORT

Le maire a besoin selon l'élue



Le futur îlot Allar au cœur d'Euroméditerranée est cité en exemple par la municipalité.

/PHOTO DR

d'être "convaincu et conforté" par un projet. Et celui du pont transbordeur présenté par les architectes nantais, ne semble pas l'avoir ému. L'idée d'une passerelle semble davantage tenir la corde en attendant les résultats des études de faisabilité déjà lancées.

► TÉLÉPHÉRIQUE : L'IDÉE GRIMPE

"Si on met 5 ans à se décider, ce n'est pas grave", estime-t-on ne en mairie à propos de cette idée d'un téléphérique destiné à faire grimper les touristes facilement vers Notre-Dame-de-La-Garde. Si sur le papier ce projet est séduisant, il reste à le décortiquer et surtout à lui trouver un socle économique stable. Il en va de même pour le Casino, l'Aréna ou le Technopole de la mer, autant d'opérations sur lesquelles la ville est décidée mais ne fera rien seule: "Le nerf de la guerre, c'est le financement. Il en faut des nouveaux, ainsi que des mutualisations."

► LOGEMENT : DESENCLEVER

L'objectif des 5 000 logements par an (4 800 l'an passé) sera maintenu, jure-t-on en mairie, mais on ne peut continuer à densifier des zones enclavées. "Avant, il n'y a pas eu de maîtrise foncière", indique encore Laure-Agnès Caradec en citant Sainte-Marthe ou La Capelle comme exemples de pragmatisme urbanistique. Où l'on n'agit que si on a la certitude de disposer de moyens de liaisons. Et cet autre message à l'adresse des promoteurs : tenez bon, malgré les recours qui sont devenus une véritable religion à Marseille, retardant bon nombre de projets comme le centre commercial du Prado.

► CENTRE-VILLE : ON CONTINUE

La semi-piétonnisation va se poursuivre. Après le Vieux-Port et la rue de Rome, puis la rue Saint-Ferréol, la rue Paradis devrait avant la fin de l'année prochaine se métamorphoser avec



L.-A. Caradec, adjointe à l'Urbanisme. /PHOTO T.GARRO

des trottoirs élargis et une seule voie limitée à 30 km/h. Concernant la Canebière, il reste à trouver un site pour la mairie d'arrondissement qui pourrait accueillir un cinéma... Mais le mot d'ordre reste le même : surtout ne pas se précipiter pour ne rien regretter.

Franck MEYNIAL

Boulevard Urbain Sud: feu vert pour l'enquête publique

Le projet de route urbaine entre La Pointe Rouge et St-Loup en bonne voie

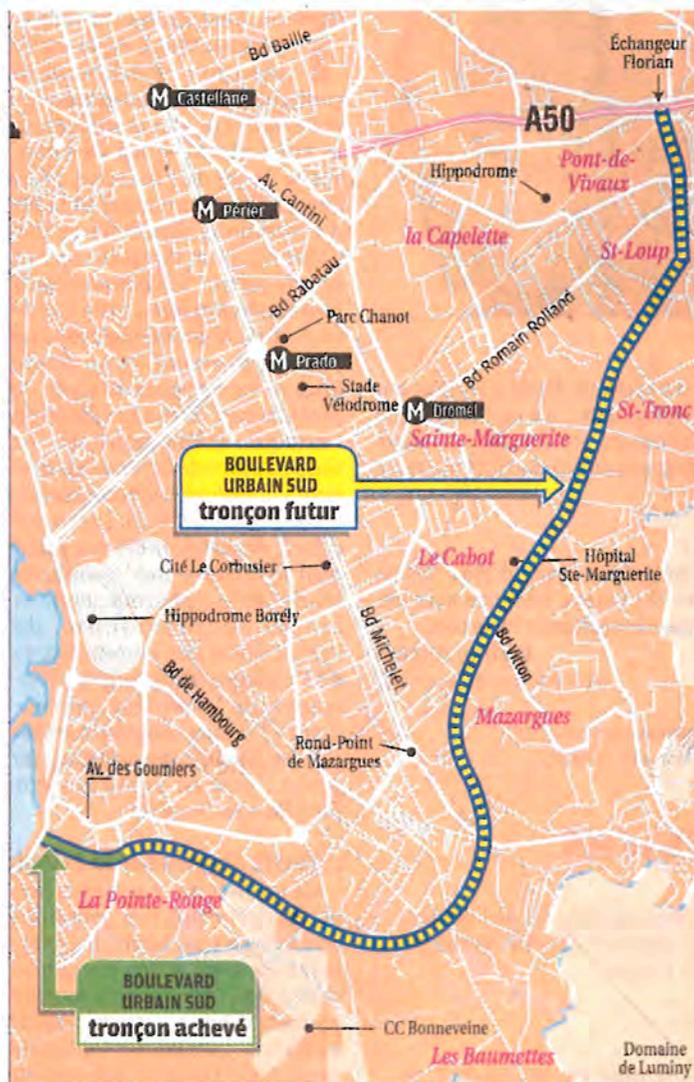
Le Boulevard Urbain Sud, qui reliera sur 8,5 km, à l'horizon 2020, la traverse Parangon à la Pointe-Rouge et l'échangeur Florian à Saint-Loup était au conseil communautaire de ce mois d'octobre. Le bilan de la concertation préalable qui s'est déroulée entre juin et juillet, a été approuvé et l'enquête publique va pouvoir démarrer.

"Cette concertation a fait l'objet d'une forte mobilisation, puisqu'une centaine de contributions, émises par des particuliers ou ensembles résidentiels, ont été enregistrées dans les registres mis à la disposition du public", explique-t-on à MPM. Parmi les thèmes abordés, les conditions d'organisation de la concertation, l'intérêt du projet, la pollution et les nuisances sonores engendrées par le projet, l'environnement, les patrimoines paysager, historique et architectural, la prise en compte des modes doux (piétons-cyclistes) et des transports en commun, le stationnement, l'aspect technique du projet, le coût, le financement, son phasage et son impact foncier.

Trouver 250 M€

Selon MPM "les considérations évoquées, n'appellent pas de remise en cause des objectifs généraux du projet estimé à 250 M€. Cependant, les observations ou propositions exprimées au cours de cette concertation seront étudiées et analysées dans le cadre des études qui vont se poursuivre pour réaliser l'opération."

Mis en sommeil sous la précédente mandature, le projet est l'une des priorités de Guy Teissier, le président UMP de MPM. "Si on avait pris soin de faire ces démarches au préalable, du temps d'Eugène Caselli (PS, précédent président de MPM), on aurait pu faire avancer le dossier



plus vite, on a pris 18 mois dans la vue", critique Lionel Royer-Perreaut, conseiller communautaire UMP et maire des 9^e et 10^e arrondissements.

Le projet, qui ne fait pas l'unanimité parmi les riverains des quartiers traversés, avait fait l'objet en juin d'une réunion quelque peu animée en mairie de Maison Blanche. Si une majorité d'habitants voient dans cette route le désenclavement des

quartiers Sud et une manière plus rapide d'accéder à l'autoroute Est et à la future rocade L2, d'autres souhaitent une route à taille humaine et s'interrogent sur l'intérêt de cette route qui va surtout bousculer l'environnement: une partie des espaces naturels et historiques (Mathilde, bastide de la Seigneurie, pinède du Roy d'Espagne...) serait sacrifiée pour l'emprise routière et le développement de

Quid du financement ?

Guy Teissier a lancé une étude pour affiner le mode de financement du BUS. "À ce stade, le financement propre, c'est-à-dire sur les fonds de la Communauté urbaine n'est pas exclu. Le Conseil général se dit prêt à cofinancer si ce n'est pas dans le cadre d'un partenariat public privé" rappelle Lionel Royer-Perreaut, conseiller communautaire UMP.

L'autre choix de MPM, c'est le PPP justement, qui permet d'aller plus vite pour réaliser l'infrastructure mais qui sera plus coûteux pour la collectivité. "On devrait avoir le résultat de l'étude courant octobre", finit l'élu.

l'urbanisme. Cette route était pour Guy Teissier un préalable à l'avancement de la Zac Régné et à la délivrance des permis de construire sur cette zone. Voisins directs du futur BUS, les résidents de Bois Fleury souhaitent la voie en souterrain pour impacter le moins possible leur résidence. Des propriétés sont encore à acquérir. La Ville vient de voter d'ailleurs, la cession d'une emprise à MPM en vue de la réalisation du BUS. "L'intérêt, c'est d'éviter à avoir à démolir des biens", rassure Lionel Royer-Perreaut.

Ces mêmes habitants vont pouvoir participer d'ici à la fin de l'année à l'enquête publique et affiner leurs observations. Pas sûr que les oppositions d'alors aient changé. La seule obligation de MPM, suivre les "réserves" du commissaire enquêteur.

Corinne MATIAS



Une fois achevée la 2^e phase de cette seconde tranche de travaux, la capitainerie du Vieux-Port devrait migrer dans l'ancienne consigne sanitaire, dans le prolongement du bâtiment situé au premier plan sur cette image. L'immeuble appartient déjà à MPM, mais cette solution implique de trouver une nouvelle localisation pour les navires relevant de l'action de l'État en mer. / PHOTO DR

Nouveau Vieux-Port, acte II

Annoncée pour 2015, la 2^e tranche de travaux sera conduite en deux temps. Début du chantier avant l'été prochain

La première tranche de travaux avait été livrée au moment des trois coups de Marseille Capitale européenne de la culture. La deuxième devrait être achevée juste avant le coup d'envoi de l'Euro 2016 de football, dont Marseille - avec le stade Vélodrome - sera l'un des sites majeurs. C'est en tout cas la volonté de Guy Teissier, président (UMP) de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole (MPM), qui lançait hier la concertation préalable au lancement du chantier.

Comme prévu (lire *La Provence* du 6 septembre), c'est donc bien en 2015 que les premiers coups de pioche seront donnés, pour une deuxième phase elle-même divisée en deux tranches. La première concernera le seul quai de Rive-Neuve, de la place aux Huiles jusqu'au bassin de Carénage, avec des travaux qui s'étaleront de l'été 2015 jusqu'à fin avril 2016. La seconde, qui métamorphosera le quai du Port de l'hôtel de ville jusqu'au fort Saint-Jean, pourrait débuter fin 2016 pour s'achever avant l'été 2017, mais aucun engagement n'a été pris dans ce sens pour l'instant. Quoi qu'il en soit, c'est bel et bien "pour des raisons financières" que cet étalement a été décidé, ainsi qu'en a convenu Guy Teissier, qui évoque un budget prévisionnel total de 35 M€, dont 17 M€ pour la partie Rive-Neuve - et donc 18 M€ pour la partie quai du Port.

Sur cet espace, qui représente peu ou prou les 2/3 du linéaire de quais, il s'agira de prolonger les travaux conduits en 2011 et 2012 sur le quai des Belges et de part et d'autre, aussi bien dans

l'esprit que dans le parti pris esthétique. On devrait donc retrouver les mêmes pavés au sol, des espaces beaucoup plus larges et confortables à l'usage des piétons, des voies de circulation en site propre pour les bus et une seule voie autorisée aux voitures dans chaque sens, afin de limiter encore la circulation automobile sur le Vieux-Port. On y trouvera également les mêmes grands lampadaires dessinés par l'architecte britannique Norman Foster, ainsi que les estacades flottantes à l'usage des clubs nautiques. Les barrières qui interdisent l'accès du public à l'eau devraient bien sûr disparaître, comme dans la partie déjà renouvelée, même s'il s'agit encore d'un point de crispation très fort entre les autorités et les clubs nautiques.

À l'occasion de cette première séance de concertation (les discussions avec toutes les parties prenantes doivent s'achever dans un mois), l'architecte Em-

Faute de moyens, une partie du projet de Norman Foster est abandonnée.

manuel Dujardin, du cabinet marseillais Tangram, a indiqué que le pavillon flottant de la Société nautique de Marseille serait doté d'une plateforme supplémentaire de 300 m².

Pour le reste, Guy Teissier a confirmé que la grande dalle, le "glacis" que Norman Foster imaginait poser entre l'esplanade de Saint-Victor et la mer, recou-



Voilà à quoi ressemblera le quai de Rive-Neuve, libéré de ses barrières, une fois la première phase du chantier terminée. / PHOTOS DR

vrant l'échangeur routier du bassin de Carénage, ne se ferait pas. En tout cas pas dans un avenir prévisible. "Nous n'en avons pas les moyens, a martelé le président de MPM. Il faut arrêter de promettre tout et n'importe quoi car nous sommes ruinés", a-t-il ajouté. Guy Teissier tient en revanche à "renforcer la vocation de l'anse du Pharo, qui restera dé-

diée à l'économie de la mer." Pour ce faire, il souhaite conforter les chantiers navals existants et faire en sorte d'attirer de nouvelles entreprises. Plus question, en revanche, d'y installer les navires de l'État, comme envisagé par Eugène Caselli, car il faudrait construire une digue dont le coût est estimé "à au moins 10 M€". Pour autant, les

négociations continuent avec les Affaires maritimes, la Douane et les pilotines, afin de libérer les quais au pied du fort Saint-Jean et d'installer la nouvelle capitainerie du Vieux-Port dans l'ancienne consigne sanitaire, qui appartient déjà à MPM. Mais ça, c'est une autre histoire. Et un autre calendrier.

Hervé VAUDOIT

Le calendrier des travaux de la 2^e tranche

Lancée hier au Pharo par Guy Teissier, la concertation préalable à la 2^e phase de rénovation du Vieux-Port se poursuivra jusqu'au 17 novembre. Les préconisations qui en sortiront seront ensuite annexées au plan de travail. L'enquête publique obligatoire, qui concernera les 2 tranches de cette 2^e phase, devrait quant à elle se tenir en mars et avril 2015. La préparation du chantier débutera en mai 2015, mais les gros travaux ne devraient pas commencer avant le mois de septembre, afin de ne pas gêner les bars et les restaurants du quai de Rive-Neuve en pleine saison estivale. Une difficulté qui constitue encore un point de friction entre les élus de MPM et les professionnels concernés. En toute hypothèse, l'ensemble des nouveaux équipements devrait être livré avant la fin du mois de mai 2016, histoire que les supporters vivent l'Euro de football sans partager l'espace avec les marteaux-piqueurs, les camions à béton et les pelles mécaniques. Pour la tranche quai du Port, aucune date n'est encore arrêtée.

DANS LE RÉTRO

Un projet qui a suscité de longues polémiques

Emblématique s'il en est, le projet de rénovation du Vieux-Port a été l'un des enjeux de la campagne municipale de 2008. Entre les partisans d'un simple toilettage-embellissement et les tenants d'une véritable révolution urbaine, avec piétonisation intégrale des voies de circulation, la bataille des mots aura duré jusqu'aux derniers instants. En l'occurrence jusqu'en novembre 2010, quand le maire (UMP) de Marseille, Jean-Claude Gaudin, et le président (PS) de la Communauté urbaine, Eugène Caselli, ont choisi le projet de l'architecte star britannique Norman Foster, associé pour l'occasion au paysagiste français Michel Desvigne et au cabinet marseillais Tangram Architectes. Ce faisant, les deux responsables politiques s'étaient assis - ils en avaient parfaitement le droit - sur les conclusions du jury d'experts qu'ils avaient eux-mêmes réunis et qui s'était prononcé, quelques jours plus - et à une très courte majorité - en faveur du projet de la Marseillaise Corinne Vezzoni, déjà auteure du bâtiment des archives départementales, qui prévoyait une piétonisation complète du Vieux-Port, la création d'une passerelle piétonne suspendue entre le fort Saint-Jean et le fort Saint-Nicolas et la plantation de plusieurs dizaines d'arbres pour créer de l'ombre le long du quai du port. Le projet Foster/Desvigne/Tangram était certes moins radical, avec seulement une réduction de moitié des voies dédiées à la circulation automobile, une ombrière en inox pour protéger les promeneurs du soleil et une grande dalle en pente pour recouvrir l'échangeur routier entre l'esplanade de Saint-Victor et le boulevard Charles-Livon. Un tiers du travail a été fait entre 2011 et début 2013. H.V.



L'anse du Pharo, que l'on avait un moment imaginé transformer en port pour les navires de l'État, devrait finalement conserver sa vocation de pôle économique pour la moyenne plaisance.

Rond-point du Prado : le changement, c'est demain !

Hier le Vélodrome, demain le rond-point du Prado... Place au réaménagement

Un nouveau rond-point, enfin. Après les travaux du tunnel Prado Sud, du boulevard Rabatau et du stade Vélodrome, c'est au tour d'un espace urbain d'envergure d'être réaménagé, d'ici la fin 2015. Inauguré en 1839, le rond-point du Prado est aujourd'hui au cœur d'un grand projet de rénovation orchestré par la municipalité et la Communauté urbaine. Lionel Royer-Perreault, vice-président de la Communauté urbaine chargé de la commande publique, décrit ce projet comme "un aménagement qualifiant et qui sera à la hauteur de la 2^e ville de France". Autre avantage: le voisinage. Qu'il s'agisse du stade Vélodrome, du parc Chanut ou des plages, ces espaces

4 millions d'euros, c'est le montant du budget alloué au réaménagement

sont particulièrement rassemblés. Selon Yves Moraine, Maire des 6^e et 8^e arrondissements, le nouveau rond-point entend répondre à un "impératif circulatoire" mais devenir aussi un lieu de vie et de piétonisation apaisée.

Plusieurs lignes directrices ordonnent ce réaménagement. "La promenade sous les arbres, tout d'abord", explique Yves Moraine. La végétalisation sera renforcée puisque l'agrandissement de l'espace piéton permettra d'ajouter un quatrième alignement d'arbres. Une façon de conserver le paysage vert propre au Prado depuis toujours. Place, giratoire et carrefour tout à la fois, le nouveau rond-point intégrera les différents modes de circulation, "une piste cyclable sera d'ailleurs créée", tout en rendant l'espace piétonnier plus confortable. "Beaucoup de retraités vivent dans ce quartier et



Le boulevard Rabatau a déjà été rénové : fluidité de la circulation et confort des piétons en priorité. / DR

longent le terre-plein et les grandes allées". Autre ligne du projet, "la place" : le maire de secteur UMP se réjouit d'un aménagement particulièrement "tendre" envers les piétons comme le décrit le projet. "Il y aura un vrai souci qualitatif des matériaux pour l'ombrage et le mobilier urbain", un décor esthétisant et haut de gamme, dont on devrait retrouver la qualité jusque dans le pavage en béton sablé (comme sur le boulevard Rabatau), les colonnes lumineuses ou les banquettes en bois.

Et Yves Moraine d'ajouter: "Les bancs sont pour l'instant en discussion. Ils ont tendance à devenir l'abri des SDF et pourtant, ils sont indispensables pour les personnes âgées. Des places assises, oui, mais pas couchées !" Mais le repère principal reste le centre du rond-point, un élément identitaire essentiel dans un espace urbain d'importance



Voilà ce que devrait être le rond-point : pavage neuf, piste cyclable, piétonisation... Reste à choisir entre fontaine et art. / DR

comme le Prado. "Fontaine ou œuvre d'art, nous hésitons encore" a confié l' élu. L'installation d'une œuvre d'art "sur le plan urbanistique, c'est marquant. C'est une signature", et présente d'ailleurs une certaine facilité d'entretien.

La rénovation commence là

où le besoin se crée. "Ce réaménagement est une priorité pour les élus, les comités d'intérêt de quartier et les riverains". Lionel Royer-Perreault l'affirme: "Les travaux commenceront début 2015 et dureront un an". Le nouveau rond-point, c'est pour demain!
Pauline PUAUX

LE BILLET

Un port, deux idées

Par Lillian RENARD

Ce qui se joue sur le J1, au-delà des prises de bec et de position entre la ville et le port, dit beaucoup sur les choix à faire et le futur de Marseille. Au moment où la SNCM semble promise au naufrage, où les croisières explosent, alors qu'une tentative de relance industrielle se joue sur le grand bassin de carénage de la forme 10, c'est comme si la destination future des quais marseillais se jouait symboliquement sur ce dossier. D'un côté l'idée d'un front de mer touristique inspiré des mégapoles balnéaires, où l'on convoquerait des immeubles de standing, un casino, un vaste aquarium, un port pour les yachts de luxe. Ce dont la mairie rêve depuis des années. Sur l'autre versant, l'hypothèse d'une solution mixte, qui poursuivrait l'ouverture patiente du port à la ville, tout en y préservant les activités industrielles et le transport de passagers. Jusque-là, les deux solutions semblaient pouvoir encore cohabiter dans un équilibre indéfini et attendre pour être tranchées. Un choix crucial qui, plus clairement formulé, pourrait se poser ainsi : faut-il conserver une activité industrielle ou parier sur les promesses du tourisme ? Le débat n'est pas nouveau, ni paisible. Voilà qu'il ressort des eaux du J1 et des projets anciens. Il est peut-être temps de choisir.

La Ville veut acheter le J1 au Grand port maritime

Avec l'ambition d'y aménager le futur casino et un aquarium, à proximité

Les rumeurs récentes concernant le report, sinon l'abandon, du projet d'aménagement d'une base d'accueil de yachts de grande plaisance au J1 et dans le bassin de la Joliette, a conduit la Ville de Marseille à monter au créneau. Adjoint au maire délégué aux Grands projets d'attractivité, Gérard Chenez a fait part hier des intentions de la municipalité.

"Notre objectif est de réaliser les deux projets phares de la mandature que sont le casino et le grand aquarium. Or toutes nos études montrent que ces deux équipements doivent impérativement se situer entre le fort Saint-Jean et le Silo, sur un périmètre d'environ 15 000 m² appartenant au Grand port maritime

Des poissons et des bassins à la place des voyageurs et de la gare maritime de la Major ?

de Marseille (GPMM). Mais devant l'inaction de ce dernier et la frilosité de l'État, nous avons décidé de proposer au port de lui racheter le hangar J1 pour y installer le casino au premier étage. Et nous lui proposons également un montage technique et financier associant la Soleam (Société locale d'équipement et d'aménagement de l'aire marseillaise) qui lui permettrait de déplacer l'actuelle gare maritime internationale de la Major pour la reconstruire ailleurs dans le port afin de libérer la surface nécessaire pour que nous puissions y positionner à sa place le futur grand aquarium."

Et Gérard Chenez d'assurer qu'un courrier en ce sens signé du sénateur-maire UMP Jean-Claude Gaudin va être adressé dans les tout prochains jours à la présidente du directoire du GPMM, Christine Cabaud



Idéalement situé entre l'esplanade du J4 et la place de la Joliette, le hangar J1 fait l'objet de nombreux projets d'aménagement mais les réalisations concrètes se font attendre. / PHOTO FRÉDÉRIC SPEICH

Woehrel. Quant à la base de grande plaisance, l'adjoint au maire dit être en contact avec des propriétaires de superyachts "qui n'attendent que cette occasion pour venir à Marseille", laissant entendre que cette base se fera comme prévu dans la partie basse du J1 et sur les plans d'eau adjacents, évoquant même la possibilité

qu'elle puisse voir le jour "avant 2020".

Du côté du Grand port maritime, on tient à faire savoir en premier lieu "qu'il n'y a pas de désaccord avec la municipalité" et que "le processus en cours s'intègre parfaitement dans le cadre de la charte ville-port".

La position du GPMM se veut sans ambiguïté : "Nous avons

proposé aux instances de gouvernance un calendrier relatif aux aménagements des terminaux Corse et Maghreb qui réponde aux demandes d'amélioration des dispositifs existants formulées par les opérateurs et les clients. Or ce calendrier dépend de conditions techniques et économiques."

Tout en rappelant que "le J1 constitue l'une des pièces du dispositif", la direction du port apporte une précision importante : "Nous sommes tout à fait prêts à travailler sur les conditions techniques et économiques par lesquelles le calendrier pourrait être ramené à des échéances plus proches."

Une façon d'indiquer que les propositions de la ville sont susceptibles d'être étudiées avec plus d'attention qu'il n'y paraît...

LES YACHTS VONT DEVOIR PATIENTER

Le GPMM avait lancé en août 2013 deux appels à concurrence concernant le hangar J1 dont l'un proposait une délégation de service public en vue d'aménager et exploiter une base d'accueil de yachts de plus de 60 mètres de long. La surface ainsi ouverte à la concurrence comportait 4 hectares de plan d'eau, 750 m linéaires de quais, un hectare de terre-pleins et 2 000 m² de locaux situés au rez-de-chaussée du hangar. Un dimensionnement qui devait permettre d'accueillir jusqu'à 25 mégayachts. Concernant le calendrier de l'opération, le GPMM s'était donné pour objectif de désigner le lauréat durant le 2^e trimestre 2014... Ph.G

La Belle-de-Mai prépare son futur

140 hectares sont à aménager : le 30 novembre, la Ville lance son appel à candidatures

Des rêves, ils en ont plein les poches. Lancée il y a moins de six mois par la Ville, l'inédit processus de concertation "Quartiers Libres" a touché au cœur les habitants, les usagers de la Belle-de-Mai (3^e) : c'est avec un peu de défiance, mais surtout beaucoup d'enthousiasme, qu'ils ont apporté leur expertise au gré des ateliers pilotés par la société Res Publica, mandatée par la mairie sur cet exercice. Jeudi soir à la Friche, il s'agissait de "restituer" en public le contenu de cette réflexion.

Rappelons son objet : inséré dans un vaste territoire de 140 ha, situés autour de la futur gare métropolitaine souterraine de Saint-Charles (1^{er}), les 7 ha de foncier libéré par la désaffectation

L'école et la bibliothèque, axes non négociables du projet

des casernes de la Belle-de-Mai présentent "un potentiel fabuleux" de développement. Ce qui a été proposé aux habitants, c'est de nourrir le cahier des charges du dialogue compétitif qui s'ouvrira à la fin du mois entre "deux ou trois" équipes d'architectes-urbanistes. Sélectionnés en février, ils auront ensuite un an pour travailler avec la mairie à l'élaboration de ce "plan-guide", les grandes orientations du programme. "La Ville devra démontrer sa capacité à agir à la fois sur l'urgence et sur le long terme", professe en aparté Gilles-Laurent Rayssac, le directeur de Res Publica. "C'est là toute la difficulté", reconnaît Robert Assante, adjoint en charge du développement durable qui le reconnaît, les attentes sont d'autant plus immenses que le 3^e arrondissement, "depuis 50 ans, on l'a raté". "C'est un projet à 20 ans, on ne va pas vous mentir", prévient Laure-Agnès Caradec, adjointe UMP à l'urbanisme qui l'assure au public : "Il ne faut pas qu'on vous déçoive".



Un "potentiel fabuleux" dont la Ville ne sait pas encore comment tirer parti : les trois anciennes casernes de la Belle-de-Mai (ici celle du Muy) invitent les habitants à cogiter sur leur futur... / PHOTOS T.G.

"L'école et la bibliothèque", voilà pour Claude Renard, militante au sein du collectif Brouettes et compagnie, des priorités non-négociables. Dans un secteur où les écoles saturent, laissant, faute de place, des enfants sur le carreau, ce besoin est revenu à maintes reprises dans les débats. "Un ou deux groupes scolaires" seront bien compris dans le projet, promet Laure-Agnès Caradec. Mais à quel horizon ? "On sera morts quand cette nouvelle ville émergera !", regrette Catherine, une habitante. Moi, c'est au quotidien que je vis ma ville. "Car en attendant les mutations, le quotidien des "gens bien sympas" de la Belle-de-Mai est aussi très dur. C'est Florence, une jeune maman, qui le dit : "Les gens disent : "Qu'est-ce que j'aimerais pas vivre ici !" Mme Boulanger, une autre riveraine, insiste sur "l'urgence" à fai-



re sortir de terre des espaces verts et sportifs dont le quartier est dépourvu. La prise en compte de la jeunesse, l'activité économique, l'emploi, la culture sont d'autres pistes de développement proposées par les habitants pour que "la greffe prenne". Tous ont en tête le cas de la Friche, merveilleux outil culturel qui "n'a hélas pas réussi à attirer les gens du quartier", déplore-ont plusieurs participants.

La remise des offres des équipes d'architectes se fera en mai 2015. Les habitants resteront associés à cette phase, par des

temps de "discussion". "On n'a jamais vu ça à Marseille, appréciait à l'issue de la réunion Jean-Marc Chappus, le président de la confédération des CIQ. D'habitude, concerter, ça veut dire nous présenter déjà un projet déjà ficelé !" Ici, ils sont ainsi nombreux à ne pas avoir digéré la reconversion imposée de la maternité de la Belle-de-Mai. Echaudés, certes, les habitants veulent quand même y croire. Comme on s'accroche à l'espoir de jours meilleurs.

Delphine TANGUY

dtanguy@laprovence-presse.fr

LE COMMENTAIRE de Laure-Agnès Caradec

"Nous n'avons aucune idée préconçue"

1 Pour la Ville, la démarche de concertation très en amont, amorcée cette année avec Res Publica est inédite...

"C'est vrai. Lorsque nous avons fait l'acquisition des 7 ha des casernes, nous aurions pu imaginer un projet pour ce site. Mais il est vite apparu l'intérêt d'élargir notre vision aux 140 ha du territoire autour de la future gare métropolitaine. On veut quelque chose qui serve au quartier, en lien avec cet équipement mais aussi le pôle universitaire de Saint-Charles..."

Il fallait aussi englober Camille-Flammarion/Longchamp, afin de créer de la porosité avec la Belle-de-Mai. Bref, nous n'avons pas d'idée préconçue, pas de projet pour ces 140 ha, mais surtout pas envie de nous tromper d'arbitrage."

2 Aujourd'hui, est-il possible pour la Ville de dire, justement, quels seront les équipements présents sur ces 7 ha ?

"Non, c'est impossible car cela irait à l'encontre justement de la démarche ! On sait cependant qu'il y a la nécessité à créer une école, mais cela, c'est indépendant du projet même des casernes, même si provisoirement, le site en accueillera une, à la libération des lieux occupés actuellement par le tribunal d'instance. Nous savons aussi qu'il faudra jouer sur l'aspect circulaire, afin de raccrocher la Belle-de-Mai au centre-ville, améliorer la qualité de l'habitat, développer la vocation économique du quartier, car c'est cela qui le tirera vers le haut : vous le voyez, tout est lié !"

3 Au cours des échanges, jeudi soir encore, nombre d'habitants ont fait valoir leur impatience à voir, très vite, changer le quartier. Saurez-vous y répondre ?

"Le public a forcément du mal à intégrer ce changement de temporalité et d'échelle, par rapport aux réunions publiques classiques, de CIQ par exemple. Là, on se projette sur 140 ha, et pour les vingt ans à venir ! Cela demande un effort. Il n'empêche qu'il faut aussi s'occuper de ce quartier au quotidien, même si ce n'était pas l'objet de la restitution organisée jeudi à la Friche."

4 Allez-vous utiliser ce mode de concertation sur d'autres sites à travers la ville, ces prochaines années ?

"Non, pas forcément. Encore que sur la vallée de l'Huveaune, avec MPM, nous allons engager une réflexion large sur la reconversion économique, l'amélioration de secteurs comme Air Bel ou le Petit Saint-Marcel... C'est aussi un secteur à enjeux retenu par le nouveau Plan local d'urbanisme."

Propos recueillis par D.Ta.



Laure-Agnès Caradec est adjointe à l'urbanisme de la Ville de Marseille.

L'Est veut aussi sa part du futur

La vallée de l'Huveaune s'est enfin dotée d'un comité de pilotage, entre les communes de Marseille et Aubagne

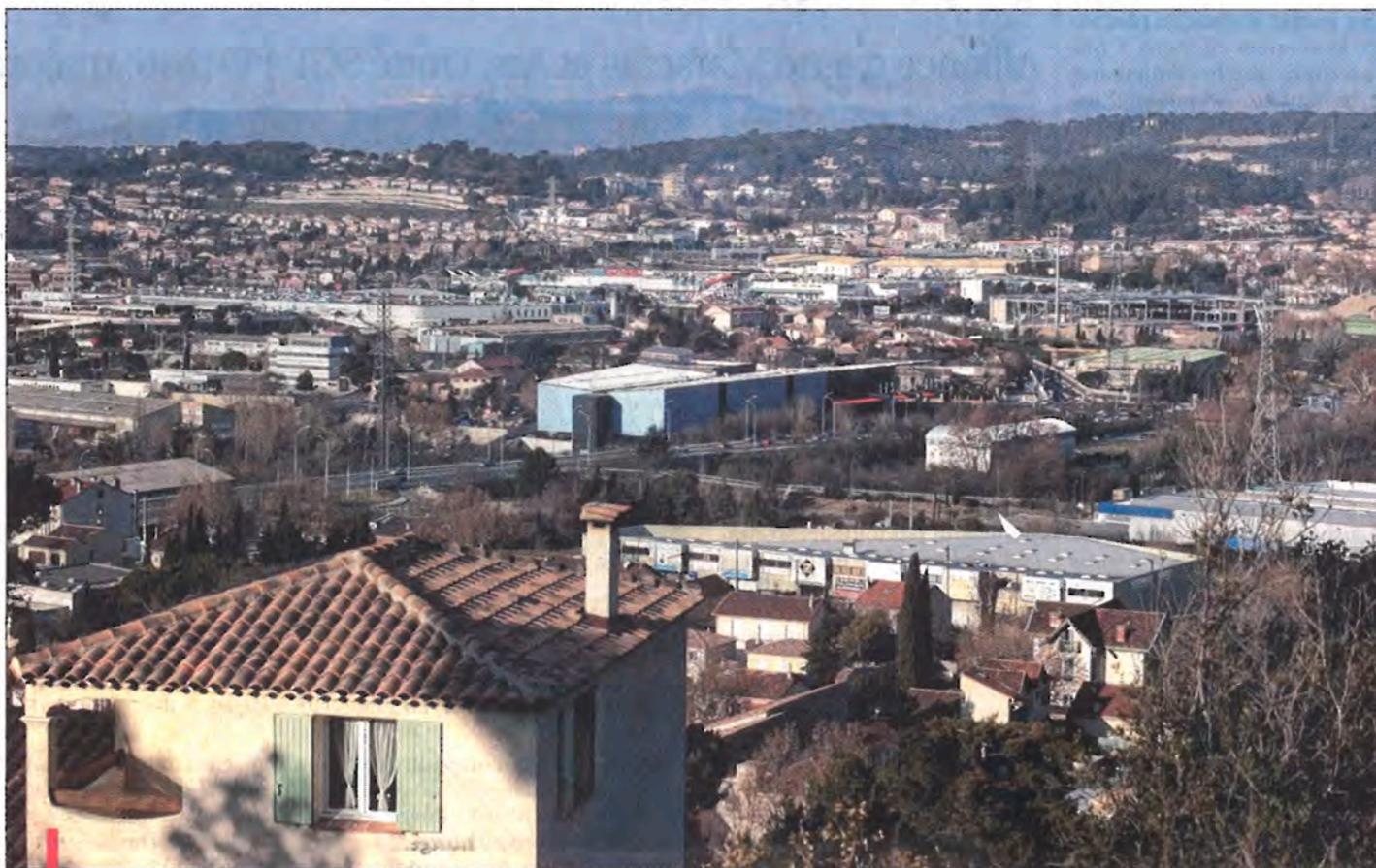
Des friches industrielles, des lotissements, une usine Seveso, des terres agricoles fertiles, des zones commerciales en concurrence, une autoroute saturée par 200 000 véhicules/jour, un fleuve pollué, un étalement urbain anarchique... La vallée de l'Huveaune, c'est ça: un "patchwork urbain" mal cousu, mal fichu, mais identifié comme "porteur de développement" par le Schéma de cohérence territoriale (Scot) de la communauté Marseille Provence Métropole (MPM) et celui de la communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile.

Jusqu'ici, "il n'existait ni stratégie commune, ni vision d'ensemble", jugent-elles. Un vrai gâchis. Le jeu politique ayant été rebattu (les UMP Gérard Gazay à la mairie d'Aubagne, Guy Teissier à MPM, Sylvia Barthélémy à l'Agglo d'Aubagne), l'heure était venue de "dépasser les barrières administratives" et d'engager une démarche concertée.

"Vivre en baronnies, ça n'est plus possible!"

C'est l'enjeu du comité de pilotage de la vallée de l'Huveaune (1) voulu par Guy Teissier, et réuni jeudi à Aubagne. Mais n'y lisez pas une forme de contre-projet métropolitain, "c'est une initiative hors-sol", balaie d'un sourire le président de MPM. "Il y a une volonté commune d'avancer." Le Nord concentre les ambitions (Euroméditerranée 2, Plateau de l'Arbois, Berre...) mais l'Est reste "porteur d'enjeux majeurs".

Le défi sera de leur donner une forme commune. Sylvia



Transformée par la saignée de l'activité industrielle, le développement exponentiel des zones commerciales, la vallée n'avait jamais fait l'objet d'un projet concerté. /PHOTO ARCHIVES FLORIAN LAUNETTE

Barthélémy: "Chaque élu est confronté au même problème, le foncier qui se rétrécit de plus en plus" pour répondre aux besoins des entreprises, des promoteurs mais aussi des agriculteurs, "car ce secteur fait partie de notre ADN, martèle-t-elle. Il faut que nos Plans locaux d'urbanisme soient en harmonie. Vivre en baronnie, chacun dans son coin, ça n'est plus possible!"

Après l'identification des territoires à fort potentiel

(Saint-Mitre, les Paluds, le Pôle Alpha d'Aubagne-La Penne, Saint-Loup, la Capelette, la Barasse...), des axes d'intervention ont été définis. Développement économique, cadre de vie, environnement, transports...

Le comité de pilotage se réunira deux à trois fois par an "afin d'apporter un arbitrage et une validation politique" aux propositions de son comité technique. Le tout sera coordonné par le cabinet INTER-

land, qui a déjà travaillé à "l'exemplaire" Vallée de la chimie, sur le territoire du Grand Lyon. Delphine TANGUY dtanguy@laprovence-presse.fr

(1) Composé de MPM, Agglo d'Aubagne, villes de Marseille, Aubagne, La Penne, Gémenos, Conseils général, régional, syndicat intercommunal du bassin versant de l'Huveaune, Dreal, DDT%, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, Chambre de métiers et de l'artisanat, Chambre d'agriculture, Parc national des Calanques, RFF, SNCF, Soleam, RTM...

SITE SEVESO

"On a signé le Plan de prévention des risques technologiques il y a un an. Et depuis? Rien, plus de nouvelles!", souligne Myriam Janin, présidente des CIQ du 11^e arr. Nous l'avons vérifié: la préfecture, malgré nos demandes, rechigne toujours à commenter le dossier de la réglementation du périmètre du site Seveso Arkéma. Les expertises sur les habitations devant être équipées de locaux de confinement n'ont toujours pas été menées et les travaux n'ont pas commencé. "Il y a de quoi pester, concède un proche du dossier. Le guichet unique est prêt, c'est le tour de table financier qui coince..." L'État et les collectivités s'étaient engagés à financer la protection dans les logements; Arkéma a déjà mené pour plusieurs millions d'euros de sécurisation de son usine. D.Ta.



Guy Teissier, président de MPM, Sylvia Barthélémy, présidente de l'Agglo du Pays d'Aubagne, Gérard Gazay, maire d'Aubagne.

LE CONTEXTE MARSEILLAIS

La lente reconquête des friches industrielles

Le foncier est une richesse mais il ne fait pas tout. À la Valentine, les 20 ha de friches laissées par Nestlé après la fermeture de son usine en 2005 (dans les années 50, c'était la plus grande au monde pour le groupe suisse), laissent augurer des lendemains enchanterés. Mais où sont les mille nouveaux emplois promis - pour 2011! - dans le cadre de la convention État-entreprise signée, en 2006, afin de largement compenser le départ de l'industriel de Saint-Menet? Annoncée à maintes reprises, la renaissance de ce site passé de mains en mains en dix ans (l'aménageur Vauban Développement, l'Australien Goodman, l'investisseur français YG Investissement) n'est jamais arrivée. Certes, des entreprises telles que la Poste, la Caisse d'Épargne... s'y sont bien installées; mais il s'agit principalement de transferts d'activités d'un site à l'autre - pas de création d'emplois.

Cela peut-il changer? Nouveau propriétaire, YG Investissement annonçait au printemps "50ME de projets", "la création d'un Pôle environnemental de la construction", "la réalisation d'un nouveau maillage rou-



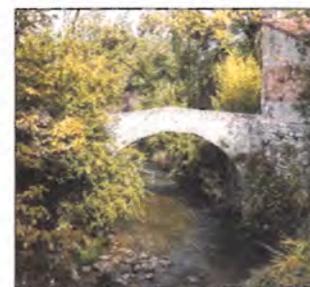
Les 20 ha de Valentine Vallée Verte devaient sonner le renouveau du secteur. /PHOTO ARCHIVES PATRICK NOSETTO

tier". De leur côté, les investisseurs russes d'ICC, qui ont repris voici deux ans la société Net Cacao, montée par d'anciens Nestlé après la débâcle de 2005, préciseront la semaine prochaine leurs ambitions pour La Chocolaterie de Provence. S'imposer à l'export, vers la Russie, les pays de l'Est, mais aussi Israël et les États-Unis (pour du chocolat

cashier) était jusqu'ici leur stratégie.

De nouvelles raisons de rêver? Pourquoi pas. Mais la vallée de l'Huveaune, qui depuis 15 ans a entendu beaucoup de promesses mais surtout vu le développement de Marseille vers le Nord, via Euroméditerranée, a besoin de transformer ces rêves en réalité, notamment d'améliorer la très mauvaise desserte des transports en commun (les haltes ferroviaires y contribueront néanmoins) ainsi qu'un réseau viaire asphalbé. Car amener davantage d'activité sans améliorer la fluidité des déplacements "n'a pas de sens", prédit Myriam Janin, présidente de la fédération des CIQ du 11^e. Rappelons qu'à Saint-Menet, il avait fallu aux riverains se battre 40 ans pour obtenir... le passage d'un bus! Cet engorgement routier n'a cependant pas découragé le groupe Frey, qui depuis plusieurs années se bat pour imposer son centre commercial sur une friche industrielle située entre les Trois-Palmes et le Géant la Valentine. Le Conseil d'État, qui a examiné l'affaire voici quelques jours, a mis sa décision en délibéré: en matière de centres commerciaux géants, Marseille semble en effet au bord de la bulle spéculative. D.Ta.

Le bassin versant mobilisé pour son fleuve



Réhabiliter l'Huveaune, c'est le but du contrat de rivière.

De cette vallée de l'Huveaune dont on annonce, une fois encore, le renouveau, il est la colonne vertébrale, et un peu l'âme aussi. Un lien entre ses différents territoires et enjeux. 2015 sera une grande année pour le fleuve Huveaune. Le projet définitif de son contrat de rivière sera en effet enfin signé, au terme d'une longue procédure qui aura associé les communes du bassin versant.

Études de la qualité des eaux, redressement des berges, stratégie de gestion du phénomène inondations, éducation à l'environnement, sensibilisation des acteurs industriels, des entreprises du BTP, des acteurs politiques... Une cinquantaine de pistes de réhabilitation de l'Huveaune, longtemps fleuve "orphelin" (aucune entité ne le gérait, en dehors d'un syndicat intercommunal dont l'action se concentrait sur le risque inondation), ont déjà été tracées. Une fois validées, les initiatives du contrat de rivière seront lancées jusqu'en 2020. "Il faut tracer sur ses berges un cheminement piétonnier de Saint-Zacharie jusqu'à la mer: si l'on voit le fleuve, on aura envie de le protéger", souhaite Jean Reynaud, au sein de l'association de défense de l'environnement de la basse vallée de l'Huveaune. D.Ta.

② L'IMMOBILIER

- 1 Bonneveine – L'ancien immeuble «France Telecom» enfin réhabilité ?**
La Provence – 28.07.2014
- 2 Euroméditerranée lance ses tours et s'étend pour aller plus haut**
La Provence – 13.09.2014
- 3 Hôpitaux – Le siège de l'AP-HM bientôt à vendre ?**
La Provence – 31.07.2014
- 4 La place Amiral-Muselier fait sa mue dans la douleur**
La Provence – 19.09.2014
- 5 Le World trade center se relooke et prend de la hauteur**
La Provence – 26.09.2014
- 6 Permis d'investir pour ANF Immobilier**
La Provence – 02.10.2014
- 7 Saint-Loup – Intermarché sera surmonté par 213 nouveaux logements**
La Provence – 08.10.2014
- 8 Saint-Lazare – L'îlot National-Strasbourg-Crimée sort de terre avec 2 ans de retard**
La Provence – 09.10.2014
- 9 La ville aimante les seniors**
La Provence – 29.10.2014
- 10 12^e Arrondissement – Trois projets à la place des HLM Leduc**
La Provence – 24.11.2014
- 11 Saint-Louis – À Valnaturel, les propriétaires appellent au secours**
La Provence – 27.11.2014
- 12 La Marseillaise relance la skyline**
La Provence – 04.12.2014

L'ancien immeuble "France Telecom" enfin réhabilité ?

Dans l'imaginaire collectif c'est "la tour France Telecom". Au grand dam d'Orange qui aimerait bien détacher définitivement le nom et l'image de l'entreprise de ce bâtiment en croix de 9 étages situé à l'extrémité du centre Bonneveine (angle avenue de Hambourg, avenue Elsa Triolet). Car l'immeuble en question n'a, depuis pas mal d'années maintenant, rien de bien reluisant. Vitres cassées, tags sur toute la façade, étages squattés, accès murés... Cela paraît fou en plein cœur du 8^e mais depuis le départ d'Orange en 2008, les bureaux sont vides.

Si les PTT ont fait construire ce bâtiment en 1977, "dans un quartier où il n'y avait rien, une zone qui se développait, pour y installer la direction régionale", précise le service communication d'Orange Paca, France Telecom l'a vendu en 2002. Mais est resté dans les locaux six ans en location. Au meilleur de l'activité, 600 personnes travaillaient sur ce site. Petit à petit, ces effectifs ont diminué, le siège a été déménagé au-dessus de La Poste Colbert puis aux Docks. "Des choix internes, liés à la réorganisation de l'entreprise et à la volonté de se rapprocher du centre d'affaires" précise vaguement Orange.

170 logements et 9 000m² de commerces annoncés

Mais comment un tel bâtiment peut-il être désaffecté? Et le rester si longtemps? Du côté du nouveau propriétaire, la SCI Foncière FT Marseille, émanation de FIB (Financière immobilière bordelaise) dirigée par Mi-



L'immeuble en croix de 9 étages est désaffecté depuis que le siège régional d'Orange a quitté les lieux en 2008. Taggé, vandalisé, squatté puis muré, il attend d'être réhabilité. /PHOTOS DAVID ROSSI

chel Ohayon, on invoque les multiples révisions du projet et les "lenteurs administratives" pour obtenir feu vert de la CDAC (commission départementale d'aménagement commercial) et permis de construire. Mais Lara Hinton, en charge des grands projets chez FIB, l'assure, "ça va bientôt changer de visage".

"Bientôt", FIB va communiquer sur son projet immobilier, qui aura "bientôt" un nom... "Tous les recours sont purgés, c'est imminent" garantit Lara Hinton, sans être plus précise sur les échéances. Dans un pre-

mier temps, "d'ici la fin de l'année dans l'idéal, une bâche va venir habiller le bâtiment et annoncer ce que ce sera l'immeuble dans le futur. C'est une façon de dire 'On ne vous oublie pas'". Puis les travaux seront lancés pour réaménager les abords, rénover les façades, créer environ 170 logements ; un à deux étages de bureaux ; et 9 000m² de commerces au rez-de-chaussée. 9 moyennes surfaces dédiées à l'équipement de la personne et de la maison, à la culture et aux loisirs sont actuellement au stade de la précommercialisation.

À noter également, le bâtiment disposant de sous-sols, 394 places de parking dont 200 pour les clients des commerces. "Un projet mixte validé par la Ville de Marseille et réalisé en accord avec les propriétaires de la galerie commerciale" assure Lara Hinton.

Si la Ville a bel et bien accordé le permis de construire en décembre 2013 et commencé à promouvoir le projet, la direction du Centre Bonneveine comme l'association des commerçants refusent de se prononcer pour le moment.

Audrey SAVOURNIN



Selon le propriétaire des lieux, l'intérieur comme les façades vont être refaits pour accueillir des logements et des commerces. /PHOTOS DR

Euroméditerranée lance ses tours

En même temps que débute la deuxième phase de la plus grande

LE BILLET

Vaste chantier

Par Jean-Luc CROZEL

Des constructions qui sortent de terre et des grues dont les illuminations zèbrent la nuit. Des ensembles et des entrepôts vétustes qui cèdent place à des bâtiments neufs aux immenses baies vitrées. Ainsi évolue Euroméditerranée, territoire de 310 ha dans sa première tranche, ou à partir des anciens Docks portuaires réhabilités, la ville a entrepris de se reconstruire sur elle-même dans une reconquête décidée en 1995 avec le concours de l'État. Depuis que les pelles mécaniques sont à l'œuvre, les stigmates du déclin économique et de la paupérisation s'effacent. Cédant place à un pôle tertiaire appelé dès ses débuts à devenir le poumon économique de la ville. Une opération urbaine unique en Europe par son ampleur, dont les Marseillais mesurent à présent les premiers résultats entre Joliette et gare Saint-Charles. Mais une opération urbaine encore au milieu du guet, car reste à accomplir une seconde tranche qui s'étendra sur 170 ha. Une étape indispensable dont les projets phares se nomment nouvelle corniche, enfouissement des voies autoroutières, réalisation d'une nouvelle salle multifonctions de 15 000 places, d'un poumon vert, sans oublier ces tours appelées à sortir de terre, pour que celle de CMA CGM ne soit plus eseuulée. Un chantier ouvert pour les dix ans à venir, nourri, comme jadis, par l'ambition d'être un phare en Méditerranée.

LE CHIFFRE

8

En milliards d'euros et à terme le coût de l'opération globale des chantiers d'Euroméditerranée. Soit grosso modo 2 milliards d'investissements publics pour 6 milliards d'investissements privés déclenchés par les différentes opérations.

LA PHRASE

"Nous avons une métropole sur la façade maritime et en face 600 millions d'habitants, l'Afrique, avec une croissance à 6%. Si elle sait capter cette dynamique, cette ville aura une prospérité."

FRANÇOIS JALINOT

LES INDISCRETS

Un conseil d'administration sous haute tension.

Programmé le 6 octobre, le prochain conseil d'administration d'Euroméditerranée pourrait cristalliser les tensions nées de l'élection, en décembre 2013, de Michel Vauzelle à la présidence de l'établissement public. Succédant à Guy Teissier, qui avait alors dénoncé un coup de force des socialistes, le président (PS) du Conseil régional est en effet atteint par la limite d'âge (70 ans) depuis le 15 août dernier. Depuis cette crise, les élus qui siègent à ce conseil aux côtés des représentants de l'État, n'ont pas réussi à se mettre d'accord sur un nom. Les paris restent ouverts.



Vous avez aimé Euromed 1? Vous allez adorer Euromed 2! ont encore lancé cette semaine les responsables de l'établissement public d'aménagement Euroméditerranée (Eapm) aux 270 chefs d'entreprises réunis à la halle aux antiquaires du marché aux puces. La formule est à la mesure des enjeux, immenses, qui préfigurent l'extension vers le nord du périmètre de la plus grande opération européenne de rénovation urbaine.

Nous y voilà donc, presque, à la croisée des chemins entre les premiers objectifs à finaliser d'ici 2018 et les opérations structurantes de la deuxième phase. Un résumé à 8 milliards d'euros au final, qui concerne d'un côté l'État et toutes les collectivités locales pour un quart de cette enveloppe, de l'autre les investisseurs privés si sensibles à la conjoncture. "On a donné la preuve de notre fiabilité", rassure aujourd'hui François Jalinot,

directeur général de l'Eapm, en comptant sur le levier de la phase 1 pour asseoir les objectifs de la phase 2 pour laquelle le montage financier réclamera davantage encore de projets privés puisque l'investissement public ne dépassera pas 800 M€ contre 1 milliard pour le premier jet.

Coup de pouce?

Aux signaux ambitieux que représentent les aménagements majeurs comme la corniche nord, la salle Arena, le pôle multimodal, l'éco-cité ou le marché aux puces revisité, il faut ajouter des annonces fortes pour renforcer l'attractivité. Et atteindre les nouveaux objectifs: 30 000 habitants supplémentaires, 14 000 logements, 20 000 emplois, 500 000 m² de locaux bureaux, 14 ha d'espaces verts. Où les trouver? La clé se trouve peut-être dans Euromed 1 qui n'arrivera réellement à terme que lorsque la fameuse skyline sera achevée. Sauf que mis à

part la majestueuse tour CMA CGM et l'horizontal Balthazar, les projets les plus visibles manquaient encore à l'appel. Car même si Marseille n'est ni Shanghai ni Doha, elle se doit quelque part de tutoyer les étoiles pour rayonner. C'est là où l'annonce de Marc Pietri peut s'avérer salvatrice: "Nous allons démarrer dans 6 semaines les travaux de l'immeuble de la Marseillaise, haut de 137 mètres avec 35 000 m² de bureaux louables. Elle sera achevée fin 2017", nous a confié le président de Constructa, premier groupe français indépendant de services immobiliers. Lequel va encore plus loin: "Une fois les travaux lancés, on va s'occuper de la tour d'habitation H99 dont les cellules ont été recomposées car la demande est sur des tailles plus restreintes. Rien ne changera dans le standing de ce projet qui s'impose à Marseille et qui sera terminé aussi fin 2017 si les choses se déroulent normale-

ment. Je suis moins pressé pour la tour Horizon (117 m, NDLR même si on a une lettre d'intention ferme d'un des plus grands hôteliers européens".

Dans l'optique de créer de la richesse pour lutter contre la pauvreté, un des créneaux d'Euroméditerranée, cette nouvelle intervient donc à point nommé pour le moyen terme. Le reste est affaire de croissance nationale, de confiance et de coups de pouce comme l'éventuelle désignation de Marseille comme capitale européenne du sport, qui pourrait servir d'accélérateur à l'Arena ou à l'espace aquatique. "Nous avons une métropole sur la façade maritime et en face 600 millions d'habitants, l'Afrique, avec une croissance à 6%. Si elle sait capter cette dynamique, cette ville aura une prospérité", plaide François Jalinot, le meilleur avocat d'Euroméditerranée, plus que jamais tourné vers l'horizon. Franck MEYNIER

L'ANALYSE de Pascal SCHORI BNP-Paribas AtisReal

"Les investisseurs sont friands de la ville"



Pascal Schori.

PHOTO LP

Vous avez vécu la première phase du projet Euroméditerranée. Comment la jugez-vous?

C'est une véritable réussite, c'est évident. Il y a quinze ans il n'y avait que les Docks en devenir, et puis il y a eu Cap Joliette et la suite. Tout a été réhabilité, le visage du front de mer a changé. Le processus a été un peu lent au début, puis tout s'est mis en place et il y a eu cette accélération avec Marseille Capitale. Il y a eu le silo, le Mucem, les Terrasses du Port, maintenant les Voûtes de la Major et près de 300 000 m² de bureaux ont été livrés depuis 2001... Le résultat est un vrai bouleversement.

Il est d'autant plus extraordinaire qu'au début, les Marseillais ont critiqué le projet, estimant que personne, aucune entreprise n'irait vers les quartiers Nord.

Quelle perception avez-vous d'Euromed 2?

Cette seconde phase sera bien sûr très complémentaire de la première. Plus de 100 000 m² de planchers vont être construits, il y aura aussi un aspect rénovation urbaine. Tout cela sera aussi plus aéré et davantage diversifié. Un aspect important à mes yeux pour les investisseurs: on s'éloigne du centre-ville, donc on sera un peu moins cher, de l'ordre de 20%. En revanche, les investisseurs et les entreprises seront attentifs aux dessertes, aux services et à la qualité de l'environnement. Tout cela est à bâtir à l'horizon 2018-2020.

Les investisseurs sont-ils convaincus de l'attractivité de Marseille?

Oui. Ils sont friands de la ville. Surtout les investisseurs institutionnels. Certes Paris est le pôle le plus attractif et Lyon est en tête des villes de province. Mais Marseille dispute la seconde place à Lille. D'ailleurs, rien que sur le premier semestre de cette année, 190 millions ont été investis dans le département, c'est une progression de 56%. Lyon a bénéficié de 350 millions et Lille de 58 millions. Oui, Euromed attire et la demande des investisseurs est même supérieure à l'offre. J.-L.C.

Des projets majeurs à plusieurs inconnues

Tour d'horizon des grands défis d'Euroméditerranée 2.

LE COMPLEXE CINÉMATOGRAPHIQUE

C'est le point noir des Quais d'Arcs dont l'offre culturelle reste incomplète tant que ne sort pas le projet d'Europacorp. Le permis de construire est accordé mais les recours d'un exploitant du Prado pleuvent. La situation qui peut durer encore des années crise toutes les parties mais Besson tient bon. Jusqu'à quand?

LA CORNICHE NORD

D'un point de vue architectural, la proposition du groupement François Leclercq architectes urbanistes est la clé de voûte d'Euromed 2. Allant de Cap Pinède à quelques centaines de mètres de la tour CMA CGM, elle comporterait la mise sous sarcophage de l'autoroute A 55 et la création d'un vaste parvis relié à l'éco-cité et aux transports en commun.

LE PÔLE MULTIMODAL CAPITAINE-GEZE

Il vise aussi à combler le déficit en transports en commun dont souffrent les quartiers Nord. Le prolongement de la ligne 2 du métro et la réalisation du pôle d'échanges s'inscrivent

dans le cadre de la réalisation d'un axe de transport nord-sud voué à faciliter les déplacements. L'environnement va être transformé et rénové. L'actuel toboggan va être démonté et sera remplacé par un trémie souterraine, ce qui permettra d'aménager la place de la Cabucelle.

La création du pôle d'échanges permettra en même temps d'optimiser le réseau de transport de surface en accueillant à la fois des véhicules terminus de lignes de ca départementales et régionale ainsi que les terminus de bus desservant le Nord de la ville. Les travaux devraient s'achever à la fin de l'année 2015.

L'ESPACE AQUATIQUE ET L'ARENA

L'Arena a été juxtaposée à Nord d'Euromed 2. L'espace aquatique est en gestation. D'où l'importance de décrocher le titre de capitale de capitale européenne du sport en 2017, qui pourrait accélérer les projets.

LE MARCHÉ AUX PUCES

Il sera transformé et remis au goût du jour en conservant ses spécificités, en concertation avec le propriétaire.

et s'étend pour aller plus haut

opération de rénovation urbaine, la première tranche s'achèvera avec la construction de la skyline tant attendue



Les principales réalisations



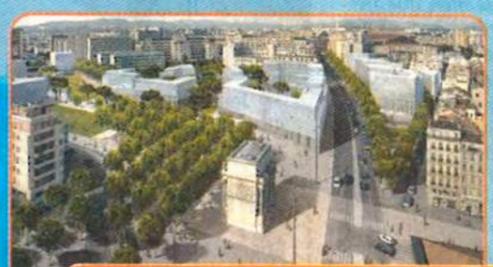
Éléments en cours ou en voie de construction



2015-2030...



Parc des Ayalades
Après le déménagement de la gare du Canet (2020?)

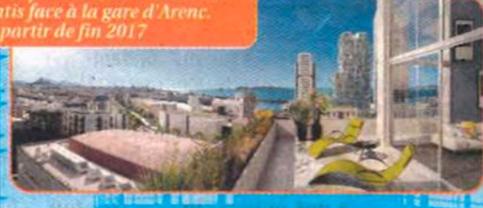


Le campus urbain St-Charles
Livraison courant 2017 (entrée de ville, logements, parc, immeubles d'enseignement supérieur)

La Corniche Nord
(2030?)



Les quais d'Arenc
Une skyline composée de 4 immeubles (Balthazar livré, la tour Horizon, la H99 et La Marseillaise). 20 000 logements dans le parc habité. 3 centres de formation d'apprentis face à la gare d'Arenc. Livraison à partir de fin 2017



Transformation du marché aux puces dans une logique de remise aux normes
(2020?)

Production de logements et complément de commerces
(jusqu'au terme de l'opération)

Espace aquatique
(entre le Canet et la Cabucelle)
Date non précisée

Euroméditerranée 2
(2016-2030)
(169 ha, 500 entreprises, 32 000 habitants supplémentaires, 14 000 logements neufs et création de 15 000 emplois)

Euroméditerranée 1
fin programmée en 2018
(310 ha, 1 000 entreprises, 8 000 logements neufs, 20 000 habitants supplémentaires et création de 20 000 emplois)

Euromed Center
70 000 m² composé de 4 immeubles de bureaux, un hôtel 4*, un parc urbain de 4 000 m² et un multiplexe cinématographique. Ouverture en 2015 (sauf pour les cinémas en raison de multiples recours)

L'Arena
Salle multi-fonctions de 15 000 à 17 000 places
Au-delà de 2020

Pôle multimodal Capitaine-Gèze
Livraison fin 2015 de la nouvelle station de métro (puis développement dans les années suivantes - 2020 - du tramway, du busway, de la gare de bus urbains et interurbains, parking relais, parc à vélos et construction de l'éco-cité)

L'îlot Alar
Premier jalon de l'extension d'Euroméditerranée baptisé "112 Village" (58.000 m² sur 2,4 ha): résidentiel, tertiaire, hôtelier, services administratifs. Début des travaux à la fin de ce mois de septembre



Euromed 1 a conduit à des évolutions majeures du littoral entre 2001 et cette année. Comme les pôles de la Belle-de-Mai (1), la tour CMA-CGM (2), le silo (3), le boulevard du Littoral (4) les tunnels Joliette et de la Major (5 et 6), le J4 (7), la Villa Méditerranée (8) et évidemment le MuCEM (9).

Le siège de l'AP-HM bientôt à vendre ?



Si cette hypothèse est retenue, la direction de l'AP-HM serait transférée à l'hôpital Sainte-Marguerite.

Des appartements, des maisons, des terrains. Et même des bars de quartier, et une forêt, à côté de la gare TGV d'Aix: il y en a au total pour 115 M€, d'après l'évaluation réalisée en 2003.

Ces biens immobiliers ont légué au fil des siècles par de généreux donateurs à l'Assistance publique des hôpitaux de Marseille. Un patrimoine privé que l'AP-HM met en vente depuis quelques années, d'abord parce qu'il coûte plus cher à gérer que ce qu'il rapporte. Mais aussi parce que le CHU, lourde-

Depuis 7 ans, la vente de son patrimoine privé a déjà rapporté 63,5 M€ à l'AP-HM.

ment endetté, a urgemment besoin d'argent frais pour investir et se moderniser. *"En 7 ans, la vente de ces biens nous a rapporté 63,5 M€. Nous espérons encore retirer 50 M€ des futures cessions"*, explique Bastien Ripert, directeur de cabinet à la direction générale, qui rappelle que *"le conseil immobilier de l'État a donné un avis très favorable à cette politique"*.

50 M€: une jolie somme en perspective, mais très insuffisante pour financer des projets indispensables à l'AP-HM, comme la future maternité de la Ti-

mone (estimé à 70 M€) ou encore la réhabilitation des locaux de la "vieille" Timone (40 M€) qui en ont bien besoin. Sans préjuger de l'aide que l'État accordera pour mener à bien ces opérations, l'AP-HM réfléchit déjà à d'autres sources de financement internes, qui émaneraient cette fois de la vente de biens appartenant au patrimoine public des hôpitaux de Marseille.

L'hypothèse d'une vente de l'actuelle maternité de la Conception (une fois que les services auront été transférés dans la future maternité de la Timone) est notamment regardée de près.

Autre piste de réflexion: l'éventuel transfert de la direction générale de l'AP-HM à l'hôpital Sainte-Marguerite, qui dispose désormais de nombreux locaux vides, coûteux à entretenir. Cela permettrait de mettre à la vente l'immeuble de la rue Brochier, qui abrite actuellement le siège de l'AP-HM. *"Il ne s'agit que d'hypothèses de travail, nous étudions tous les scénarios"*, précise Bastien Ripert, directeur de cabinet du directeur général, Jean-Jacques Romatet. Dans la réflexion engagée pour restaurer l'équilibre financier de l'AP-HM, la refonte des organisations doit permettre de *"doubler les marges du CHU, en passant de 40 M€ à 90 M€, ce qui rapportera 50 M€ chaque année"*. S.M.A.

La place Amiral-Muselier fait sa mue dans la douleur



Les travaux de la place Amiral-Muselier devraient durer encore neuf mois. La Ville, elle, attend pour y faire des aménagements. / PHOTO F.SPEICHER

Et dire qu'au début des années 90, la place Amiral-Muselier abritait, en sous-sol, un... aquarium!

Pas le plus grand du monde, certes, puisque deux loups et trois daurades s'y battaient en duel, mais il a eu le mérite d'accueillir près de 100 000 visiteurs par an, jusqu'à sa fermeture en 1994. Et puis, plus rien, morne plaine. Jusqu'à ce qu'en 2008 ne surgisse un autre projet censé redonner vie à ce lieu bordé de bureaux : un complexe de bureaux. Un projet porté par Miguel Espada, propriétaire du sous-sol, qui a fini par séduire la municipalité.

Le chantier a d'abord concerné la place mitoyenne de l'Honnêteté, dont le sous-sol accueille depuis la rentrée les salariés de la société d'analyses financières Syrec, dans des bureaux flamboyants neufs. Sur la place Amiral-Muselier, le cœur du projet, on assiste toujours au ballet des pelleteuses et des ouvriers. Près de 1200 m² de locaux vont être aménagés, ainsi qu'un parking de 34 places.

"C'était la meilleure solution pour dynamiser cette zone et attirer du monde. C'est un projet d'exception, avec des bureaux aux normes écologiques, qui se-

ront dans le style lofts", explique Miguel Espada, auquel on doit également la rénovation de l'abbaye de Sainte-Croix à Salon-de-Provence.

Sur le bureau de ce dernier, plusieurs offres : celles d'entreprises désireuses de s'implanter dans la future place Amiral-Muselier.

La Ville et la Soleam dans l'attente

"On a reçu un projet de vaste complexe sportif haut de gamme, et une grande entreprise européenne de hautes technologies réfléchit à y installer son siège social. Nous avons également des demandes de médecins, kinés, avocats. Mais tout reste ouvert, nous sommes toujours dans une période d'appel à projet", précise Miguel Espada.

Après achèvement de cette seconde phase de travaux "dans environ neuf mois", la Ville pourra alors attaquer la réfection de la place, dont la Soleam aura la charge. Un timing qui du côté de la municipalité, agace. "Nous avons prévu une requalification de la place Amiral-Muselier, avec un éclairage neuf, une nouvelle dalle... Le problème, c'est que nous som-

mes contraints d'attendre que le propriétaire du sous-sol ait fini les travaux pour entamer les nôtres. Et il y a du retard...", souligne Laure-Agnès Caradec, adjointe à l'urbanisme.

"Pour moi, c'était une affaire réglée, je pensais que des experts comptables allaient occuper la place Amiral-Muselier. Or, il va vraisemblablement falloir attendre. Je ne peux pas m'immiscer dans un chantier privé, mais s'il s'avère que la longueur des travaux porte préjudice aux riverains et aux commerçants (lire ci-contre), là, ça relèvera de l'intérêt général", indique Yves Moraine, maire de secteur, qui considère le dossier comme "difficile à suivre".

De son côté la Soleam est elle aussi dans l'expectative. Si elle va pouvoir s'atteler aux aménagements de surface de la place de l'Honnêteté, pour Amiral-Muselier, elle devra prendre son mal en patience.

"On avait prévu de tout faire en une phase. On attendra donc. Mais ça, se ressentira certainement au niveau financier", nous glisse-t-on.

Vaste chantier, effectivement...

Lionel MODRZYK

lmodrzyk@laprovence-presse.fr

Grogne des restaurateurs

Sur la nécessité de donner un nouveau souffle à la place, ils sont pourtant unanimes : "Les bureaux vont amener du monde, et donc des clients potentiels", clament-ils. En revanche, il y a une chose que les restaurateurs ne digèrent pas : les travaux en plein été.

"Nos recettes sont catastrophiques pour juillet-août, alors qu'on est censé y faire notre meilleur chiffre. Mais le chantier a fait fuir les gens. Il aurait pu démarrer à l'automne pour nous laisser respirer", peste Nathalie Sylvi, gérante du Saint-Barth. La patronne du glacier Le Forum elle, ne décolère pas.

"La mairie nous avait promis une annulation du paiement de nos droits de terrasses pour compenser nos pertes éventuelles. Les travaux continuent, et nous, on a bien reçu nos factures ! Si on poursuit dans ce sens, on va fermer." L.Mo.

Le World trade center se relooke et prend de la hauteur

Rénové et agrandi en centre-ville, il va s'installer en 2018 sur le toit d'Euroméditerranée

En matière de business, il y a ceux qui doutent et qui préfèrent attendre. Et puis il y a ceux qui vont de l'avant en se disant que même si les temps sont durs, demain sourira aux opportunistes. En annonçant le repositionnement stratégique du World trade center (WTC), ses gestionnaires se placent clairement dans la deuxième catégorie. "Vous verrez qu'on refusera du monde", a même commenté hier matin Jacques Pfister, président de la CCI et actionnaire du WTC après que le président de la structure, Paul Chaffard, a présenté les nouvelles orientations du site situé derrière le Centre Bourse, à deux pas du Vieux-Port.

"J'en rêve de ce truc!"

Pour consolider l'offre congrès et créer une offre étendue de business center, et afin de répondre aux besoins des entreprises et organisateurs de congrès, le WTC va d'abord se rénover et s'agrandir. Entrée "plus classe", surface exploitable passant de 2000 à 2800 m², déploiement des activités de formation... Ce bel investissement (4 M€) du 3^e opérateur de congrès et de tourisme d'affaire sur la place de Marseille (avec le parc Chanot et le palais du Pharo), s'ajoute à une annonce bien plus inédite puisque le WTC a aussi décidé d'offrir aux entreprises du territoire et aux investisseurs étrangers "un lieu



Voici en image de synthèse la vue qui sera proposée aux clients du centre d'affaire haut de gamme qui ouvrira ses portes aux 29^e et 30^e étages de la tour La Marseillaise. Rendez-vous est pris dans 4 ans. /DR

d'exception". En l'occurrence les 29^e et 30^e étages de la tour La Marseillaise, au cœur d'Euroméditerranée, dont la construction débutera en octobre selon Marc Pietri, le président du groupe Constructa. 1M€ sera investi pour que soient aménagés en 2018, au terme des travaux, ces 2 200 m² regroupant un business center haut de gamme et un business sky lounge.

Grâce à ces outils permettant la tenue de conseils

d'administration et de réceptions VIP, "nous pourrions par exemple attirer les réunions des grandes entreprises les lundis et vendredis, personne n'a cette offre", a souligné Paul Chaffard. Des propos repris par Jacques Pfister : "On ouvre une nouvelle offre attractive et le réseau mondial du WTC va aussi s'ouvrir. Aujourd'hui Marseille gagne des places dans la hiérarchie des congrès et ce sera encore une marche importante. On va changer de braquet, j'en rêve de ce

truc". Marc Pietri voit bien évidemment en la tour La Marseillaise "la vitrine de Marseille et de la Métropole". Et d'ajouter : "Il faut attirer de nouvelles entreprises pour qu'elles viennent s'installer dans des lieux prédisposés, c'est ce qu'on sait très bien faire aux États-Unis. 137 m de haut, c'est très attractif, qui plus est dans un cadre géographique exceptionnel". De quoi, en somme, motiver les grands comptes qui rêvent d'un toit sur Marseille.

Franck MEYNIAL

Permis d'investir pour ANF Immobilier

Le groupe va transformer l'ancien siège de la SNCM

Le communiqué laconique annonçant, en début de semaine, le départ du directeur général Xavier de Lacoste pouvait laisser penser que la situation d'ANF Immobilier exigeait des décisions radicales.

Il n'en est rien, bien au contraire, assure Bruno Keller, président du directeur du groupe immobilier : "ANF souhaitait donner un coup d'accélérateur à ses projets, notamment à Marseille, Lyon avec la construction du siège social d'Alstom et Bordeaux avec une opération de 30 000 m² située derrière la gare TGV. Or nouvelle dynamique signifie aussi nouveau management."

"Couronnée de succès", l'action conduite pendant 9 ans par Xavier de Lacoste pour développer ANF, ne serait donc aucunement en cause. Et son départ n'aurait aucun lien avec les 13 M€ perdus en milieu d'année lors de la vente d'une partie (18 000 m²) des actifs marseillais de la société; perte que Bruno Keller explique par "la chute de 5% des prix de l'habitat dans la cité phocéenne".

23 000 m² bd des Dames

Marseille où ANF est d'ailleurs à nouveau fortement engagée, à hauteur de 90 M€, après les 500 millions investis au cours de la dernière décennie, notamment dans les immeubles haussmanniens de la rue de la République. La ville représente désormais à elle seule près de



Le bâtiment dont la façade historique sera conservée, devrait être reconverti en bureaux, commerces et logements. / PHOTO LP

70 % du total du portefeuille d'actifs d'ANF évalué à près d'un milliard d'euros.

Deux projets sont particulièrement concernés, à commencer par l'immeuble de l'ancien siège de la SNCM. "Nous disposons du permis de construire, ce qui va nous permettre de lancer les travaux au début de l'année prochaine", assure Bruno Keller. Dessiné par le cabinet Poissonnier Ferran, ce programme mixte (bureaux, commerces, logements et résidence hôtelière) d'une surface de 23 000 m² est mené en partenariat avec le

groupe Eiffage pour un investissement de 50 M€. "Il est situé au bout du boulevard des Dames où nous avons beaucoup d'immeubles en rénovation, conçus notamment pour les étudiants et les personnes à mobilité réduite. En revanche, le casino est définitivement abandonné car il n'était pas viable technique".

L'autre projet phare (40 M€) porte sur l'îlot de l'ex-hôpital Desbief, non loin de la place de La Joliette; programme présenté en détail dans notre édition d'hier. **Philippe GALLINI**

Intermarché sera surmonté par 213 nouveaux logements

Propriétaire de son terrain à Saint-Loup (10^e), le groupe Intermarché n'avait pas caché sa volonté de réorienter sa stratégie foncière et commerciale. Et depuis une quinzaine de jours, cette réorientation est entrée dans sa phase concrète avec la fermeture de la grande surface.

Elle ne rouvrira qu'au premier trimestre 2017, entièrement rénovée, et surtout, surmontée de 213 appartements neufs. "L'idée est de construire des logements avec Intermarché en pied d'immeuble, et un parvis prenant la forme d'une agora publique, explique le maire UMP de secteur Lionel Royer-Perreault. À l'heure actuelle, le magasin s'apparente à une sorte de boîte à chaussures très paupérisante, avec un parking en face du lycée. Nous avons été très exigeants sur sa qualité architecturale future", insiste-t-il.

Réserve pour la Légion

Si les travaux ne démarreront qu'en fin d'année, les habitants ont déjà pu découvrir le programme lors des journées portes ouvertes que le promoteur a organisées le week-end dernier. "Dans les 213 logements, 101 seront vendus en bloc à des professionnels (une soixantaine est réservée au groupe SNI, le bailleur social de l'Armée qui y logera les légionnaires de Carpiagne, NDLR) et 112 autres proposés à l'accession à la propriété



Le dépôt de permis a été signé il y a un mois pour le programme Efferverscence, porté par Kaufman & Broad, conjointement avec Nexity.

/PHOTOS FRED SPEICH ET DR

dans deux bâtiments comptant respectivement 55 et 57 appartements, du T2 au T4", précise Patrick Martin, chez Kaufman & Broad qui porte le programme Efferverscence avec Nexity. La moitié de ces lots sera éligible au chèque premier logement mis en place par la Ville pour les primo-accédants. Le tout

pour 3 000 €/m², parking compris. Soit autour de 300 000 € le T4 de 90 m² avec parking.

Quant à l'Intermarché, "il verra sa surface commerciale passer de 12 000 m² à 5 000 m², ce qui évitera de rentrer en concurrence frontale avec le petit commerce du noyau villageois", ajoute Lionel Royer-Perreault.

La nouvelle agora sera elle-même bordée d'une parfumerie, d'un coiffeur, d'un vendeur de prêt-à-porter... et surplombera un parking souterrain qui comptera 292 places de stationnement sur deux niveaux, l'un réservé aux résidents, l'autre aux clients.

Laurence MILDONIAN



L'îlot National-Strasbourg-Crimée sort de terre avec 2 ans de retard



À gauche, l'angle bd National-bd de Strasbourg, à droite l'angle bd de Strasbourg-rue de Crimée. Les travaux ont démarré en juin. /DR

Porté par la Logirem, ce vaste projet urbain prévoit l'arrivée de 349 logements.

Dans une ville où les recours contre les projets immobiliers ont tendance à pleuvoir, ils avaient pris les devants. Voici presque trois ans jour pour jour, l'îlot National-Strasbourg-Crimée, un vaste projet immobilier porté à l'époque par l'association peu commune d'un bailleur social, la Logirem, et un promoteur privé, Sogeprom Sud, filiale de la Société générale, était présentée en avant-première aux habitants. Malgré cette sage précaution, l'opération n'a pas échappé à un recours - rejeté par le tribunal administratif puis en appel - qui a fait prendre deux ans et demi de retard aux travaux et incité la Sogeprom à se retirer du projet. La Logirem est désormais seule à bord.

Démarré en juin par Eiffage Construction, le chantier a fait l'objet d'une nouvelle réunion ouverte à la population cette semaine. En lieu et place de l'ancienne Banque postale, dont

la démolition a été achevée en juillet 2011 sur un terrain racheté par la Logirem, le projet prévoit la construction de 349 logements, dont 20 % de logements sociaux. Plus de 3000 m² de commerces et de boutiques seront aménagées en rez-de-chaussée ainsi que 373 places de stationnement en sous-sol sur deux niveaux - une petite partie sera réservée aux clients attirés par l'activité commerciale. "Nous avons également profité de cet équipement pour offrir du service à la personne" précise la Logirem. Une crèche de 42 lits et un espace seniors ont en effet été intégrés au projet. "C'est une chance que des investisseurs s'intéressent à ce secteur. Cette opération ne peut que tirer vers le haut des quartiers en souffrance", se réjouit Lisette Narducci, maire de secteur PRG.

Pour toucher du doigt la réalité, le travail des architectes Daniel Deluy et Rémy Marciano, adeptes de "terrasses généreuses et de jardins en cœur d'îlot", a fait l'objet d'un court-métrage illustrant ce que pourrait être l'avenir à l'angle des trois axes. Le film tient compte de la requa-

lification du boulevard National. Ce que l'on voit projeté est beau, clair, spacieux, arboré, ensoleillé, propre. Pas un seul stationnement en double file sur le boulevard, la circulation y est fluide. La vie est belle. Quand la lumière se rallume, Alain Ofcard, directeur de la maîtrise

"Le prix au m² sera de 2700 à 2800 euros TTC, parking compris."

ALAIN OFCARD DE LA LOGIREM

d'ouvrage à la Logirem se tourne vers Jean-Luc Aubert, directeur d'Eiffage Construction. "C'est très séduisant dans le film. Ça nous donne un gros challenge: faire aussi bien dans la réalité que sur les images de synthèse."

Échaudé par les débuts difficiles du chantier des Docks Libres de Nexity en janvier dernier à Saint-Mauront - il avait été bloqué par des jeunes du quartier qui souhaitaient y travailler - Mohamed Ben Aoun, président du

CIQ Saint-Lazare-Racati, demande à ce que des jeunes du secteur ne passent pas à côté de cette opportunité. La clause d'insertion sociale telle qu'elle est imposée dans les chantiers de rénovation urbaine prévoit que 5% des heures travaillées soient attribuées à des travailleurs résidents en zones urbaines sensibles et inscrits dans un parcours d'insertion. Dans le cas de l'îlot National-Strasbourg-Crimée, Eiffage Construction, avec le soutien du CREPI Méditerranée (Club Régional d'Entreprises pour l'Insertion) ira au-delà des obligations légales: "sur 60 ouvriers, 6 seront en insertion professionnelle (10%). S'ils font l'affaire, ils seront embauchés", assure Jean-Luc Aubert.

La phase de terrassement du chantier - elle génère la rotation de 15 camions par jour pour évacuer la terre - parfois bruyante et gênante pour la circulation déjà compliquée bd National, s'achèvera en décembre. Le gros œuvre devrait être bouclé en mars 2016 pour une livraison attendue fin 2016, début 2017.

Caroline RICHARD

La ville aimante les seniors

Inaugurées cet après-midi, les Sénioriales de St-Loup répondent à une tendance urbaine lourde appelée à se développer

Aujourd'hui, c'est eux. Demain c'est nous. Mais tout le monde y passera. La France vieillit! Drucker a 72 ans, Johnny Hallyday un de plus, Nicole Croisille en compte 78 et Jean-Louis Trintignant 83. Quant à Aznavour, il a passé la barre des 90 printemps! À en croire les spécialistes des courbes démographiques, ces personnalités pourraient être considérées comme des petits jeunes ou presque dans 50 ans, période où il y aura dans notre pays entre 150 000 et 200 000 centenaires contre dix fois moins aujourd'hui.

Le nombre des plus de 75 ans va aussi doubler pour atteindre 12 millions en 2050. Mais si l'on ne s'inquiète pas pour nos aînés célèbres, la vraie question consiste à savoir comment la société peut gérer la dépendance quand on songe que 80% des Français craignent la perte d'autonomie et 15% seulement pensent pouvoir y faire face facilement.

"Ce sont des personnes autonomes qui réclament un cadre et qui ne veulent plus se retrouver seules."

Entre éclatement géographique des familles et volonté d'un maintien à domicile plébiscité par une majorité de personnes âgées, plusieurs solutions et tendances s'offrent aux retraités dont beaucoup souhaitent le regroupement. Pour preuve, il n'a fallu qu'une poignée de mois aux responsables des Sénioriales installées à Saint-Loup pour écouler la majeure partie de leurs 89 logements, dont une majorité de 2 pièces installée autour de 350 m² de parties communes. Et l'on peut penser qu'il en sera de même pour le projet mené par Rési'Etudes au milieu de la rue de la République. "Étonnamment, à Marseille, il n'y a



Achevée cet été, la résidence est pratiquement pleine à l'heure actuelle. Seuls quelques logements restent à louer ou à acheter.

/PHOTO GUILLAUME RUOPPOLO

pas beaucoup d'établissements privés non médicalisés à destination des seniors. Ça prouve qu'il y a un besoin", commente Benjamin Misery, directeur général opérationnel des Sénioriales (filiale du groupe Pierre et Vacances Center Parcs), 48^e établissement du genre en France qui sera inauguré cet après-midi.

600 euros pour un T2

Depuis 2010, il s'agit de la 7^e réalisation des Sénioriales en ville (1) et le concept marche fort, avec un principe locatif à 80% (600 €/mois charges comprises pour un T2) et un achat au tarif du marché (3 800 €/m²). Pour une moyenne d'âge de 77 ans, de 10 ans plus élevée

que les Sénioriales village, des maisons de plain-pied dans des résidences sécurisées, au vert. "Ce sont des personnes autonomes qui réclament un cadre et qui ne veulent plus se retrouver seules. Leurs familles qui leur rendent visite ont même la possibilité de louer une chambre d'hôte. C'est à mon sens bien plus qu'une famille", estime Renaud Tarrazi, de l'agence d'architecture MAP qui a assuré la maîtrise d'œuvre.

Les 40% de couples et 60% de personnes seules trouvent dans leurs logements ergonomiques tout ce qui correspond aux normes actuelles : aucun seuil, des douches à l'italienne, des prises rehaussées, des interrup-

teurs abaissés, des volets roulants électriques, des barres de maintien, la possibilité de se retrouver dans la journée dans un grand salon ouvert sur l'extérieur, un régisseur et deux réceptionnistes 7 jours sur 7.

"Le concept repose aussi sur une carte de services en lien avec l'environnement immédiat", poursuit Benjamin Misery en détaillant quelques-uns des 50 services de santé, de bien-être et d'aide au quotidien négociés avec des prestataires du secteur destinés à faire de cette résidence un lieu ouvert sur le quartier. Télé-assistance, coiffure, interventions médicales, pressing, sport, lecture : tout ce que les résidents souhai-

tent ou presque, ils peuvent ainsi l'obtenir en s'adressant directement aux professionnels.

"Nous sommes dans une logique urbaine de centralité", conclut le directeur opérationnel, fier d'avoir fait front aux recours pour poser la première pierre d'un nouveau quartier (lire ci-dessous). Ce succès donne aussi de l'appétit aux Sénioriales qui ont à l'heure actuelle sur Marseille 3 projets à l'étude. Les seniors ont plus que jamais de beaux jours devant eux dans la cité phocéenne.

Franck MEYNIAL

fmeynial@laprovence-presse.fr

(1) Après Montélimar, Montpellier, Lyon, Chartres, Tours et Agde.

EAST PARK : UNE FENÊTRE POUR 2018?

Il a pourtant de la gueule ce projet de quartier East Park à St-Loup. L'architecte Renaud Tarrazi parle d'une panoplie d'habitat différencié sur l'emprise de l'ancienne usine Somefor, 400 logements d'une nouvelle vague urbanistique avec des commerces en pied d'immeubles et des maisons de ville au-dessus d'une dalle recouvrant les parkings. Attirant par bien des aspects, ce projet de 40 000 m² débuté par les Sénioriales traîne en longueur depuis 2009 : "On a perdu 2 ans avec le recours, et perdu ainsi 2 investisseurs pour 3 immeubles", peste Éric Foillard au nom de la compagnie d'investissement LC21. Pour le maître d'ouvrage, rien n'a été simple puisque la crise immobilière est passée par là. Il a donc fallu redéfinir les surfaces et déposer un nouveau permis de construire dont le retour est espéré sous peu. "Comptons 30 mois de chantier et 3 trimestres pour le démarrage et la commercialisation pour un quartier en pleine résurrection où l'on espère que le métro arrivera", explique Éric Foillard. Si l'on compte bien, East Park devrait donc être potentiellement prêt à l'orée 2018... F.M.



L'opération traîne en longueur. /PHOTO F.M.

L'ESPÉRANCE DE VIE DES FRANÇAIS PROGRESSE DE 3 MOIS CHAQUE ANNÉE

Avec 22 M d'individus, les seniors représentent un tiers de la population française, soit un petit peu moins que le Japon, pays le plus "vieux" du monde. Parmi les caractéristiques de cette catégorie d'âge, il convient de signaler que s'il existe un Français sur 6 âgé de plus de 65 ans, il y en aura selon les projections un sur trois dans 50 ans. L'espérance de vie des Françaises est de 84 ans, et celle des Français de 77 ans, mais

elle progresse de 3 mois chaque année. D'un point de vue économique, les seniors, propriétaires de 60% du patrimoine en France, réalisent 48% des dépenses de consommation alors qu'ils ne représentent que 20% de la population. Leurs revenus sont supérieurs de 38% à ceux des moins de 50 ans et ils sont propriétaires de 60% du patrimoine en France. Les seniors, en faveur de qui est organisé un grand salon annuel à Paris depuis

16 ans et un forum à Marseille depuis 6 ans, réalisent 38% des dépenses de restaurant, 44% des dépenses de communication, 57% des dépenses de santé et 40% des dépenses d'habillement. À ces grandes lignes rendues publiques par l'Institut français des seniors, il convient d'ajouter un autre résultat d'une enquête réalisée par TNS Sofres : 48% des dépenses de consommation en France sont issues des seniors.

"On se félicite aujourd'hui d'avoir franchi le pas"

C'est beau l'amour. Prenez Gérard et Paule Bonnin, respectivement 85 et 80 ans, deux enseignants à la retraite depuis 25 ans. Une longue et belle histoire à deux, puis à trois avec leur fille, dans le centre de la France. À l'heure de couler des jours heureux, ils optent pour l'arc méditerranéen et atterrissent dans un appartement au premier étage d'une résidence des Sablettes (Var). "Et puis je suis tombée malade. Et je suis encore tombée malade. Et mon mari est tombé malade. Nous étions toujours en soin à Marseille où réside ma fille qui est tombée sur une annonce à la sortie du métro. Ça a fait tilt tout de suite et on a vendu notre vieil appartement. Aujourd'hui, on se félicite d'avoir franchi le pas", raconte Paule en insistant sur "le dévouement du régisseur et de la réceptionniste, ainsi que les remplaçants du dimanche (...). On s'est tout de suite trouvés bien dans du neuf et très entourés."



Paule et Gérard coulent des jours heureux et paisibles dans leur nouveau T3 depuis le 1^{er} août.

/PHOTO F.M.

L'atmosphère des vieux quartiers dans une résidence neuve

Débarqué le 1^{er} août, ils se sentent déjà comme des coqs en pâte dans leur T3 de 61 m², "très bien pensé, où l'on entend la cir-

culatation mais on s'en arrange". L'autre avantage, c'est la proximité avec les hôpitaux : Nord, l'IPC, La Timone n'ont plus de secrets pour eux et pour leur fille dévouée.

"On a recours à elle pour ces déplacements mais on veut la laisser libre le reste du temps. Nous, on s'est bien promenés avant. Maintenant, on veut profiter de la vue sur les collines!", ajoute Paule au milieu de la salle commune dans laquelle se déroulent

les activités.

Andrée et son mari sont des adeptes de cette partie cosy de la résidence. Pour le bridge, la contrée, le loto et bientôt le tricot. "Ça socialise bien les gens même si on les trouve lents pour bouger!", analyse Andrée, 82 ans tout juste, médecin marseillaise à la retraite dont la "grande maison dans le Var destinée à la tranquillité était devenue un isolement".

En revendant leur villa pour acheter un T3 avec terrasse de 50 m², ils ont trouvé le produit qui correspondait à leurs besoins, une maison non médicalisée bien différente de la maison de retraite qui ne correspondrait en rien à cette période de leur vie commune. "Moi, je revis ici, absolument. Le sourire est automatique quand on croise quelqu'un. On se dit

bonjour et c'est déjà énorme", complète Paule sous le regard forcément ravi du régisseur, Christian Denis. Pour ce dernier, ce sont ces petits riens du quotidien qui font un grand tout et le récompensent dans sa mission : "Finalement, on retrouve ici l'atmosphère des vieux quartiers où tout le monde connaît tout le monde. Et les résidents apprécient cela."

F.M.

Trois projets à la place des HLM Leduc



De gauche à droite, la résidence L'Amarillo du promoteur Bouwfonds-Marignan, l'EEAP Decanis Devoisins, établissement pour enfants et adolescents polyhandicapés et Les balcons de l'étoile, logements sociaux construits par Habitat Marseille Provence, qui était jusque-là propriétaire de l'ensemble du site.

Longtemps, le 160, chemin des Jonquilles (12^e), à la lisière entre Bois Lemaître et Frais-Vallon, se sera résumé à une barre horizontale de logements murés, à l'aplomb de la route (lire ci-dessous). Mais le bâtiment a fini par être détruit par le bailleur Habitat Marseille Provence pour laisser place à un terrain vague barricadé où ont fleuri permis de construire puis espace de vente.

Car pas moins de trois immeubles doivent pousser sur le terrain : des logements sociaux, Les balcons de l'étoile, un programme immobilier, L'Amarillo, et un établissement de soins pour enfants et adolescents polyhandicapés, l'EEAP

Decanis Devoisins actuellement installé dans le 4^e. "On ne voulait plus y faire un grand ensemble de logements sociaux mais une opération de mixité, explique Gaëtan Lazzara, directeur de la maîtrise d'ouvrage et du patrimoine chez HMP, propriétaire du foncier. On en a d'abord parlé avec la Ville, qui a choisi d'acheter la partie haute du terrain pour le mettre à disposition de l'ARAIMC (Association régionale d'aide aux infirmes moteurs cérébraux et polyhandicapés) par un bail à construction. En contrebas, nous réalisons 34 logements sociaux du côté des Hauts de Leduc (NDLR : 54 logements sociaux HMP récents, lire ci-dessous) tandis

que Marignan devrait construire à côté 55 logements en accession à la propriété sur 4 étages."

Si tous les projets sont très avancés, ce dernier reste conditionné par le taux de commercialisation. "Nous sommes à un peu plus de 20% avec 12 réservations enregistrées depuis juin et l'objectif est de 30% à 40%", précise Pierre-Edouard Berger, directeur général adjoint Habitat pour le secteur Méditerranée du promoteur Bouwfonds-Marignan, qui cible certes les investisseurs profitant de la loi Pinel mais surtout les primo-accédants pouvant bénéficier de la TVA réduite à 5,5% et "de tarifs attractifs : moins de 2 800€ le m² parking inclus". Car le program-

me bénéficie de financements de l'Anru (Agence nationale de rénovation urbaine) déconcentré permettant au promoteur de baisser les prix. Si les réserva-

55 appartements, 34 logements et un établissement pour jeunes polyhandicapés.

tions se poursuivent, le terrain sera effectivement acheté pour lancer les travaux d'ici le printemps prochain.

De son côté, Jean-Luc Morey, le directeur de l'EEAP Decanis

Devoisins, qui accueille 42 enfants de 3 à 20 ans à la journée, est "en attente de financement" mais pense pouvoir déménager à Bois Lemaître d'ici deux ans. Dans des locaux neufs de 2 300 m² (contre 900 m² vétustes aujourd'hui), "très fonctionnels". Et de noter que "les 50 salariés se sont énormément investis dans la conception de l'établissement", dont le chantier doit débiter "très bientôt".

HMP va d'abord lancer les travaux d'aménagement (voirie et réseau) des trois parcelles pour permettre aux trois chantiers de démarrer au premier semestre 2015. Livraisons prévues d'ici fin 2016.

Audrey SAVOURNIN



L'ancienne cité Leduc. / PH. DRAC-THIERRY DUROUSSEAU

LA FIN DE CAMPAGNE LEDUC

Livrée en 1958, Campagne Leduc comptait alors 120 logements dans deux bâtiments. La cité étant jugée "non améliorable" par le bailleur HMP, un premier a été démoli il y a une quinzaine d'années, le second plus récemment après avoir été rendu vacant et longtemps muré. "Ce n'était pas construit pour durer, c'était du bâti bas de gamme, du sous-HLM sans balcon, sans confort thermique, avec des cloisons d'une épaisseur dérisoire, des coursives... énumère Gaëtan Lazzara, directeur de la maîtrise d'ouvrage et du patrimoine chez HMP. Rénover aurait coûté aussi cher que de construire." Les futurs Balcons de l'étoile, ajoutés aux 54 logements récents des Hauts de Leduc voisins doivent permettre de se rapprocher de l'offre initiale.



L'accès actuel au site, chemin des Jonquilles. / PH. A.S.



À Valnaturéal, logement social et privé ont été étroitement mêlés, dans un souci de mixité. De l'avis des copropriétaires, la cohabitation s'avère très difficile. Un dernier bâtiment de loyers intermédiaires est en chantier.

SAINT-LOUIS

À Valnaturéal, les propriétaires appellent au secours

Un brutal coup de volant pour grimper sur le trottoir. Il est 18h, et comme chaque soir sur l'avenue Chevanche-Bertin (15^e), dans la chasse aux places de stationnement, tous les coups sont permis. Cette jeune conductrice vient d'y laisser son bas de caisse. À Valnaturéal, cela "virera un jour au drame", prédisent les voisins. "Un jour déjà, les pompiers ont mis 45 mn à accéder à un appartement en feu, tellement la voie était encombrée de véhicules." Paradoxalement, les 800 places en sous-sol des immeubles restent sous-occupées : c'est qu'ici, la moitié des locataires au moins refuse d'en payer le coût ; parmi les propriétaires, au taquet de leur capacité d'endettement, certains n'ont pas pu non plus



À l'inauguration du programme, "Benoist Apparu nous avait dit : 'Bravo, c'est la chance de votre vie.' Trois ans plus tard, les propriétaires déchantent.

/ PHOTOS D.T.A.

Qu'est devenue l'opération exemplaire vantée par Benoist Apparu ?

s'offrir un box. D'autres enfin s'en servent comme cave : bref, chaque soir ce sont plusieurs centaines de véhicules qui prennent d'assaut les rares places en surface. "Même MPM n'arrive pas toujours à faire passer ses benêts, observe Moussa, un propriétaire. Parfois on reste cinq, six jours avec nos ordures..." La rue, les pieds d'immeubles sont sales. Les trottoirs impraticables aux piétons sur cette voie pas encore rétrocedée à la collectivité.

Valnaturéal, ce programme de plus de 900 logements poussés sur une ancienne friche industrielle de 3,8 ha, pourtant, cela devait être un rêve pour les primo-accédants qui y vivent depuis trois ans. Agés de 30 à 40 ans, ils sont chauffeur de poids lourd, infirmière, cadre commercial, mécanicien auto : ici, ils pensaient avoir trouvé le "signe de leur réussite", celui de l'accession à une classe moyenne que n'avaient pas, souvent, connue leurs parents. "On parlait sur un beau projet de vie, se rappelle Farid, 28 ans. Sur les plans, c'était beau : les espaces verts, les jeux pour les enfants, les commerces, la crèche..." "C'est sûr, admet Samia Ghali, la sénateur maire PS de secteur, qui l'an passé organisait sur place une réunion de crise. On leur a vendu quelque chose qui n'existe pas..." Ou pas encore en tout cas. Les commerces n'ont pas trouvé preneurs et les pieds d'immeubles restent vides. Les

espaces verts sont dits de "vue" : ils agrémentent les cœurs d'îlots, mais ils sont inaccessibles aux riverains. L'école, saturée, devra être agrandie par la Ville, qui n'avait pas anticipé le pourcentage de natalité du quartier.

Où est donc passée la "réalisation exemplaire" saluée, en 2011, par le ministre UMP Benoist Apparu ? "Il m'a serré la main en me disant : 'Bravo, jeune homme, vous avez su saisir la chance de votre vie'", rapporte Youssef, amer. Ce mot de "chance", les voisins n'arrivent pas à l'avalier : "On a été des pigeons, oui. On a payé pour quitter des cités et on se

retrouve en cité. Sauf que pour celles-là, on s'est endettés sur 30 ans", livrent-ils, défaits. "Humiliés", disent certains, presque au bord des larmes. Que s'est-il passé pour que naisse ce sentiment ? Quand on arpente les traverses de Valnaturéal, si les façades semblent élégantes, le malaise saute aux yeux : serrés les uns contre les autres, ces immeubles de 8 étages procurent une impression oppressante. "On est trop près les uns des autres, juge Youssef, ça provoque des tensions très fortes entre les gens." Notamment avec les locataires du parc social, avec qui l'expérience de

mixité a pour l'heure échoué. "On ne vit pas comme eux ! lâche Mohammed, arrivé de Paris. On ne laisse pas traîner nos enfants dehors, ils ne font pas du vélo dans les escaliers, ils ne cassent pas le mobilier urbain, les portes des garages." Les dégradations sont nombreuses à Valnaturéal.

Alors que démarre la construction du dernier bâtiment, le G1, les habitants disent "stop : laissez cet espace pour qu'on respire ! Faites-y des jardins", proposent-ils sans trop d'espoir au promoteur. Présenté par Bouygues dans le programme d'origine, le public souterrain de 234 places ne se fera finalement pas, "faute de gestionnaire intéressé" par le site. Et là, ce sont les commerçants du noyau villageois qui s'indignent : "Le BHNS a détruit des places de stationnement que ce parking devait compenser, rappelle Pierre Métras, le président du CIQ de Saint-Louis. Dans l'enquête publique, le commissaire enquêteur en faisait un point important." La réalisation de 70 places en surface reste à l'ordre du jour, là où devait être aménagé un jardin pour enfants. Las, "il ne restera qu'un carré de 15 m sur 15", souffle Moussa. Pour plus de 1 000 minots, il va falloir faire la queue devant le toboggan... Alors que le marché immobilier s'est retourné violemment dans les quartiers Nord, il sait que, comme ses voisins, vendre sera impossible sans y laisser des plumes. Signe inquiétant, les arriérés de charges s'accroissent déjà dans les immeubles. "Revenez dans dix ans, ici ce sera le Parc Kalliste", lâche Youssef, révolté.

Delphine TANGUY

LE COMMENTAIRE de Bouygues immobilier

"Tout n'est pas noir"

Quelle est la situation sur Valnaturéal ?

Lionel Gayvallet, directeur régional : "Tout d'abord, nous n'abandonnons pas Valnaturéal, bien au contraire. Cette opération doit être exemplaire lorsqu'elle sera achevée. Mais elle n'est pas encore mûre : nous avons encore besoin de 16 à 18 mois pour la terminer, notamment le bâtiment G1. Nous faisons toutes les démarches possibles pour trouver des commerces en pieds d'immeubles, la crèche... Pour l'instant, on n'arrive pas à vendre ces locaux. On veut arriver à ce que ce quartier vive bien."

On a le sentiment que la mixité sociale y est un échec...

"Tout n'est pas noir. Mais la réalité de Valnaturéal, c'est qu'une minorité de familles du parc social pollue la vie de l'ensemble. La mixité, c'est ce que les gens en font, il ne suffit pas de bâtir des immeubles ! Aussi il faut que nous livrions ces commerces qui construiront de la cohésion sociale. Nous tiendrons notre engagement de financer des caméras de surveillance, nous attendons juste le retour de la Ville sur leur raccordement à son système de vidéoverbalisation... Leur temps n'est pas le nôtre ! Nous avons cédé des appartements aux bailleurs sociaux afin qu'ils y installent des gardiens."

Mais que répondez-vous aux gens qui disent ne pas trouver ce qu'ils sont venus chercher ici ?

"Le nombre de logements, l'assiette foncière prévus n'ont pas varié. Ce qui est probable, c'est que les propriétaires n'ont pas réalisé ce que cela signifiait en terme de densité."

Recueilli par D.Ta.

4 000 personnes sur une parcelle de 3,8 ha : était-ce "trop" ?

Accordés lors de la seconde mandature Gaudin, avec l'assentiment du maire de secteur PCF d'alors, Frédéric Dutoit, les permis de Bouygues n'avaient fait l'objet d'aucun recours. La Ville et le promoteur s'en enorgueillissaient à l'époque. Mais était-ce trop ? En coulisses et en off, c'est ce dont on convient dans les cabinets de la mairie. Pour Samia Ghali, sénateur maire PS des 15^e-16^e, "il y a trop de gens pour trop peu d'espace. Jamais je n'aurais accepté ça. J'ai aussi refusé à Bouygues d'y augmenter le taux (35%) de logements sociaux." Laure-Agnès Caradec, adjointe UMP à

l'urbanisme, est plus mesurée : "Je comprends la détresse des gens de Valnaturéal... Mais vous savez, à l'avenir, ces opérations denses vont se multiplier : c'est ainsi que l'on lutte contre l'étalement urbain." Elle a cependant demandé - en vain - à Bouygues de renoncer à la construction du G1. "Mais les permis ont été accordés, on ne peut pas revenir dessus. Nous devons reprendre tous les points de blocage, comme l'extension de l'école, la gestion du parking de surface, le transfert de voirie..." Samia Ghali a proposé que sa mairie prenne à sa charge l'entretien du futur square. D.Ta.

La Marseillaise relance la skyline

La pose de la première pierre de cette nouvelle tour de 135 m de haut devrait intervenir dans le courant de ce mois

Un peu plus de sept ans après celle de la tour CMA CGM, la pose de la première pierre de La Marseillaise relance le processus qui doit aboutir à l'horizon 2020 à la création d'une "skyline" (alignement de gratte-ciel) dominant le front de mer entre les quartiers d'Arenc et de la Joliette. La cérémonie devrait se dérouler avant la fin de cette année, le 17 décembre selon nos sources ; le groupe Constructa qui pilote le projet n'ayant pas souhaité communiquer sur l'événement.

Haut de 135 m, cet immeuble debout dessiné par Jean Nouvel (1) comportera 31 étages et offrira une superficie de 35 000 m², permettant d'accueillir 3 000 personnes. Sa construction fait suite à celle du siège de l'armateur CMA CGM livré fin 2010, mais surtout au Balthazar, opérationnel depuis cette année. Portant le nom d'un roi

La Caisse d'Épargne Provence-Alpes-Corse en partenaire engagé.

mage parce que le projet a émergé pendant une période de Noël, cet immeuble de bureaux dessiné par Roland Carta constitue en effet le premier étage de la fusée "Quai d'Arenc" lancée à la fin des années 2000 par le groupe Constructa de Marc Pietri avec le soutien de la Caisse d'épargne Provence Alpes Corse que préside Alain Lacroix.

Immense projet immobilier qui s'inscrit dans le futur Parc habité d'Arenc, les Quais d'Arenc comprennent en effet un parking souterrain de 700 places déjà ouvert au public, ainsi que quatre immeubles : le Balthazar et trois tours de grande hauteur baptisées respectivement La

Marseillaise, H99 et Horizon.

Financé et acquis par la Caisse d'Épargne dans le cadre d'un projet d'investissement à long terme, le Balthazar a finalement été vendu au groupe AG2R La Mondiale d'André Renaudin qui souhaitait s'implanter dans le périmètre. Cette transaction aurait pu marquer la fin de l'engagement de la Caisse dans Euroméditerranée. Il n'en a rien été, bien au contraire.

Séduit par le projet La Marseillaise - cette tour aux lignes imposantes qu'il qualifie affectueusement de "gros machin" - Alain Lacroix s'est lancé dans ce nouveau challenge il y a trois ans, signant tout récemment - au début de l'année 2014 - un protocole avec Marc Pietri et la Caisse des Dépôts afin non seulement de confirmer son engagement - il cofinance l'opération à hauteur de 30 % - mais surtout jouer un rôle de catalyseur en vue de favoriser la venue "de grandes signatures".

Une démarche concrétisée par l'arrivée de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole qui a réservé 12 étages pour ses besoins propres, soit 40 % du futur immeuble, mais aussi d'Orange, de la Sodexo et de la Chambre de commerce et d'industrie Marseille Provence. La CCIMP dont l'intention est de louer le plus haut plateau de la tour pour y installer son nouveau World Trade Center. Sans oublier la Caisse d'épargne qui a retenu tout un étage afin d'y aménager son centre d'affaires. Si les délais de chantier sont respectés, La Marseillaise pourrait donc être livrée dans le courant de l'année 2017.

Quant à la tour H99, à l'intérieur de laquelle Alain Lacroix a souhaité que sa banque réserve plusieurs appartements, on peut supposer que l'annonce de la pose de la première pierre de La Marseillaise



De gauche à droite, les futures tours La Marseillaise, Horizon et H99, encadrant l'immeuble Le Balthazar déjà livré.

/ DOCUMENT DR

va lui donner un élan supplémentaire. Dessiné par Jean-Baptiste Pietri, ce futur immeuble d'habitation de 99,90 m de haut et 27 étages proposera près de 130 appartements de très grand standing pour une superficie totale de 17 000 m².

Seul bémoï dans ce programme ambitieux : les incertitudes qui pèsent sur la 4^e et dernière tour, dite tour Horizon. Imaginé

par Yves Lion, cet immeuble de 113 m et 35 étages doit accueillir un hôtel de 200 chambres et une résidence hôtelière, mais son lancement est suspendu aux négociations en cours avec de grands groupes du secteur.

Philippe GALLINI

(1) Il est l'architecte des futures tours parisiennes Duo (180 et 120 m) dont la commercialisation a débuté hier.

UN ALIGNEMENT DE 99,90 À 145 MÈTRES

Au final, la skyline devrait donc comporter 4 tours ; la plus haute restant celle de CMA CGM (145 m, 33 étages et 94 000 m² où travaillent 2 700 personnes). Avec ses 135 m, La Marseillaise sera au moins aussi impressionnante, tout comme la H99 (99,90 m, 27 étages et 130 appartements d'une surface de 17 000 m²). La tour Horizon culminera quant à elle à 113 m (35 étages pour 25 000 m²). Quant à l'immeuble Balthazar, il s'élève à 31 m sur 8 étages et dispose de 10 500 m² dont 9 800 m² de bureaux.

ENTRETIEN AVEC JEAN NOUVEL

"Rouge comme les toits, bleu comme le maillot de l'OM"

Figure emblématique de l'architecture française aux quatre coins du monde, Jean Nouvel n'avait jusqu'à présent jamais posé sa griffe dans le paysage marseillais. Avec la cité phocéenne, il entretient pourtant une relation étroite, passionnelle, qui l'a conduit à présider la Friche de la Belle-de-Mai sept années durant, de 1995 à 2002.

La Marseillaise sera donc le premier bâtiment que vous aurez conçu à Marseille. Pour quelles raisons cette ville s'est-elle si longtemps refusée à vous ?

C'est vrai, mais je me rattrape, puisqu'un second bâtiment dessiné par mon cabinet vient d'obtenir son permis de construire, à Saint-Just, en face du Conseil général. Il s'agira d'un immeuble de logements sociaux, étudiants et en accession à la propriété. Sinon, je ne crois pas que Marseille se soit refusée à moi. Le projet de La Friche a été passionnant. C'est surtout une question de circonstances, d'opportunité.

Comment expliquer qu'entre l'unité d'habitation du Corbusier, au début des années 1950, et le Conseil général, 40 ans plus tard, il n'y a quasiment rien eu de notable ?

Vous vous êtes largement rattrapés depuis avec la tour de Zaha Hadid, le Mucem de Rudy Ricciotti, l'ombrière de Norman Foster... Là aussi, j'imagine que c'est d'abord une question de circonstances.

Au moment de vous lancer

dans ce projet de La Marseillaise, comment appréhendez-vous cette ville ?

Je suis toujours dans les particularités ; je suis un contextuel, même si c'est un nom mal porté dans ce métier, où on le réduit souvent à l'imitation, au mimétisme avec l'environnement du bâtiment que l'on projette. Qu'est-ce que cela signifie pour moi ? Que j'essaye toujours de trouver les pièces manquantes du puzzle, celles qui font que l'on se retrouve en harmonie avec le site.

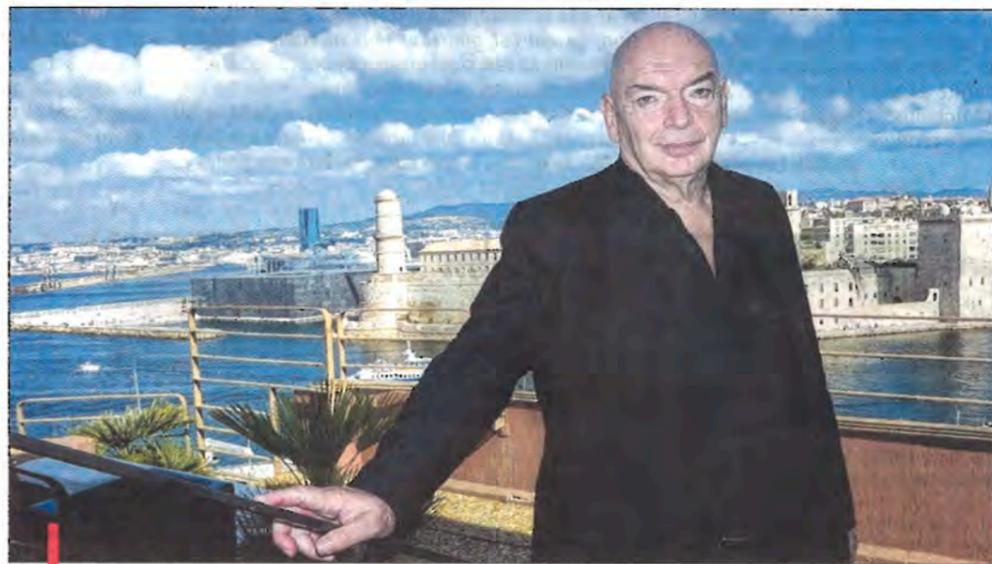
Pourquoi avoir baptisé votre tour La Marseillaise ? Un hymne à l'architecture ?

C'est plus un jeu de mot qu'un hymne. Pour ce projet, j'ai voulu jouer avec les couleurs du site : un certain rouge qui rappelle les toitures et les briques, un certain bleu un peu clair comme le maillot de l'OM et un blanc un peu gris comme un ciel maussade. Mon idée, c'est que ce bâtiment soit imprégné du ciel et qu'il change de couleur quand on change d'angle de vue, comme devant une œuvre d'Optical Art. Bleu, blanc et rouge...

Un immeuble qui change de couleur, techniquement, ça s'obtient comment ?

Ce sont des brise-soleil de couleurs différentes. Quand on regarde le bâtiment d'en bas, il est bleu. À mi-hauteur, il est rouge comme les toits puis blanc au sommet.

Les deux derniers étages de-



"Je suis toujours dans les particularités ; je suis un contextuel, même si c'est un nom mal porté dans ce métier", affirme Jean-Nouvel.

/ PHOTO FRÉDÉRIC SPEICH

vraient être occupés par le nouveau World Trade Center de Vous y voyez un symbole ?

Je suis surtout ravi qu'ils soient occupés par des gens qui travaillent à l'image et au développement économique de la ville. C'est, je crois, la vocation de ce type de bâtiments centraux et emblématiques.

Les Marseillais seront-ils pour autant privés de la vue extraordinaire ?

Non, il y aura des espaces partagés, des jardins... Aussi des restaurants ou des services, dans un paysage intérieur qui créera une sorte de brouillage des limites du bâtiment.

Ne craignez-vous pas que les Marseillais rejettent ce nouveau quartier, en rupture avec l'esthétique globale de cette ville ?

L'esthétique de la ville a été impactée par des bâtiments rectangulaires, modernes dans le mauvais sens du terme, avec des terrasses où on ne va pas. On pourrait presque dire qu'au cours des 40 dernières années, le développement de Marseille a pratiquement fait économie de l'architecture. On a parachuté des immeubles aux formes dures sans tenir compte de la silhouette de la ville. Par le plus grand des hasards, cette dureté a parfois produit des brutalités intéressantes.

N'est-ce pas lié au fait qu'il a fallu, dans les années 60/70, construire dans l'urgence des milliers de logements ?

L'urgence a bon dos. Car on construit toujours dans une certaine forme d'urgence. J'espère seulement que dans l'urgence, on ne fera pas l'économie de la réflexion. Qu'on ne construira pas sur les premiers terrains disponibles en se souciant surtout du nombre. Ce n'est comme ça qu'on fait des villes.

Rassurez-nous : sur le périmètre d'Euroméditerranée, on n'a pas agi comme ça ?

Non, bien sûr ! Mais Marseille n'a pas toujours négligé l'architecture dans ses projets ur-

bains. On parlait de Le Corbusier, mais ce n'est pas le seul exemple. Ce qu'a fait Fernand Pouillon sur le Vieux-Port est tout à fait en relation avec le site.

Pour poursuivre sur Euroméditerranée, considérez-vous que cette opération a atteint ses objectifs sur le plan urbain ?

Ce qui est remarquable, c'est que l'on construit au centre-ville. À l'heure où on parle de plus en plus de développement durable, un des problèmes des grandes métropoles, c'est cette extension permanente dans laquelle on les inscrit, alors qu'il est souvent plus judicieux de retravailler des sites faciles d'accès, bien desservis et proches du centre de gravité de la ville.

Jean-Claude Gaudin se plaint souvent de l'image de sa ville et de ce qu'il qualifie de "Marseille bashing". Faire construire la nouvelle Marseille par de grands noms de l'architecture comme vous, Zaha Hadid, Massimiliano Fuksas, Norman Foster ou Rudy Ricciotti est-il selon vous de nature à faire évoluer cette image ?

Cela traduit la volonté d'édifier des immeubles remarquables par leur architecture. Le fait qu'ils soient signés par des architectes reconnus pourrait être une forme de garantie. À l'heure actuelle, le plus important, c'est de regarder quelle est la place de l'architecture et de l'architecte sur un plan culturel dans le développement urbain.

Recueilli par Hervé VAUDOIT

3 LE COMMERCE

1 Primark se démarque et casse la baraque

La Provence – 18.09.2014

2 MacArthur l'écossais parle provençal

Sites Commerciaux – Novembre 2014

3 Bienvenue dans le village du Stade Vélodrome

La Provence – 19.10.2014

4 Grand Littoral contre Les Terrasses du Port, du sport à Marseille

Sites Commerciaux – Novembre 2014

5 Les Docks veulent renverser le paysage commercial

La Provence – 05.11.2014

6 L'urbanisme commercial s'emballe en PACA

Tpbm n°1054 – 03.12.2014

Primark se démarque et casse la baraque

9 mois après son implantation, le géant irlandais du prêt-à-porter low-cost cartonne

La crise? Quelle crise? Même un mercredi midi, les sacs cartonnés et bien gonflés siglés Primark se comptent en nombre dans les allées aérées de Grand Littoral. Dans les rayons comme aux 44 caisses des deux étages de vente du géant irlandais du prêt-à-porter low-cost, ce n'est évidemment pas l'effervescence d'un samedi après-midi, mais beaucoup de commerçants se satisferaient d'une telle affluence. Précisément 9 mois après son ouverture, l'enseigne XXL de Grand Littoral, le premier des 5 magasins à s'être implanté dans l'Hexagone, semble se porter comme un charme. "Sem-



Le premier Primark de France, qui a ouvert ses portes à Grand Littoral le 16 décembre dernier, ne désemplit guère. Mieux, il sert de locomotive aux 200 enseignes du centre commercial. /PHOTO P. NOSETTO

28%

L'augmentation de la fréquentation de Grand Littoral en 2014.

ble" car il faut se contenter de signaux pour apprécier la réussite économique de la marque.

Comme Primark ne communique guère sur ses secrets de bas prix (5€ le chèche, 2,50€ le t-shirt, 9€ le sac à main...) et qu'il faut montrer patte blanche des semaines à l'avance pour obtenir une information "maison", c'est du côté de Grand Littoral qu'il faut se tourner pour en savoir un peu plus. "On peut dire que c'est un carton, absolument, qui a eu pour conséquence une augmentation de 28% sur notre centre depuis le début de l'année", confirme Pierre-François Duwat, le directeur du plus grand centre com-

mercial de la région, le cinquième de France, qui vit une véritable mutation depuis le début de l'année. Explications: "Après Primark, Burger King a ouvert dans la foulée, de même que l'enseigne sportive Decimas ou celle de chaussures XTl. H&M s'est agrandi sur 2 350 m², comme Zara sur 2 200 m² et Mango sur 1 200 m². La plupart des enseignes profitent de ce booster, se rénovent ou s'étalent", se réjouit le directeur qui a noté l'ouverture de 17 enseignes ces 4 derniers mois pour 4 à 5 fermetures. Et d'ajouter: "On ne verra plus jamais ça, c'est certain. Si certaines enseignes souffrent de la crise, d'autres profi-

tent de l'effet Primark et de l'afflux de clients qui se montrent par ailleurs très satisfaits de leur venue ici d'après notre récente enquête."

Une locomotive pour le commerce

Fort des 27 M€ investis par le propriétaire, Corio, Grand Littoral s'est considérablement rénové 17 ans après son ouverture, au moment même où Les Terrasses du Port ("un effet nul sur la fréquentation") ouvraient leurs portes à La Joliette. Mais les 200 propriétaires de boutiques y trouvent-ils vraiment leur compte? "Primark est une vraie locomotive pour nous", af-

firme une vendeuse de la boutique de prêt-à-porter Bréal. La directrice de Pull and Bear se fait plus précise encore: "J'ai travaillé dans ce magasin avant l'ouverture de Primark et je suis revenu depuis. La différence est énorme puisque nous n'avions que peu de passage à l'époque et qu'aujourd'hui nous avons beaucoup de monde". Des acheteurs: "Oui, ils achètent parce qu'ils ont découvert notre marque qu'ils ne connaissaient pas", ajoute Sakina Kerbouche, satisfaite de profiter de "l'effet Primark". Dont le rayonnement dépasse visiblement les frontières de ses 4 500 m².

Franck MEYNIAL

"Je dépense 80% de mon budget de vêtements ici"

Les conclusions de la toute récente étude de Kantar World panel sont édifiantes: "Un acheteur Primark achète en moyenne 6 articles lors de sa venue dans l'enseigne: du jamais vu quand on sait que les meilleurs acteurs du secteur arrivent au mieux à faire acheter entre 3 et 4 articles par visite (...) une prouesse réalisée grâce à une offre aux prix imbattables: les clients sortent ainsi du magasin avec un ticket moyen qui ne dépasse pas 30€! À titre de comparaison, le prix moyen d'un produit Primark est 2 fois moins élevé que chez son concurrent H&M... D'ailleurs les acheteurs ne s'y trompent pas: l'image prix de Primark atteint des scores excellents parmi ceux qui ont eu l'occasion de fréquenter l'enseigne".

Mais qu'en disent les clients à la sortie du magasin? "Ils sont sympathiques mais ce n'est vraiment pas de la qualité. C'est pratique mais c'est des vêtements mouchoirs. J'ai pris des slips, des chaussettes et d'autres petits trucs pour 40€, mais bon... Pour celui qui n'a pas les moyens de rentrer dans les magasins français, c'est bien quand même", confie cet Algérien de passage à Marseille pour quelques jours.



Journée et sacs bien remplis pour ces jeunes alaises convaincues. /PHOTO F.M.

Le slogan "Amazing fashion, amazing prices" (1) trouve davantage d'écho auprès de ces jeunes aixoises désormais habituées des lieux: "Je dépense 80% de mon budget de vêtements ici. Les prix m'intéressent et il y a beaucoup de choix, c'est parfait", glisse Alienor, 18 ans, ressortie avec une note de 75€ mais un sac plein de produits pour la maison, des draps et beaucoup de vêtements". À ses côtés, Julia, qui s'en tire, elle, pour 55€, dresse le même constat: "Je préfère venir ici car les prix ne sont pas exorbitants. Il faut prendre son temps pour bien choisir mais avec une bonne consistance, les vêtements peuvent durer 2 ou 3 ans". "Je reviendrai dès que possible, sûrement à Noël", ajoute Alienor, accompagnée par son père.

Lequel jette un regard lucide sur ce nouveau mode de consommation: "Notre génération n'avait pas tout ça. À l'époque, on avait plus tendance à choisir de la qualité pour que nos vêtements durent. C'est deux mentalités différentes mais les prix le permettent."

F.M.

(*) De la mode géniale à prix dingues



Si McArthurGlen mise avant tout sur une gastronomie locale de qualité pour satisfaire les amateurs des plaisirs de la table, les familles ne seront pas pour autant oubliées et bénéficieront d'une offre privilégiant les repas consommés sur le pouce.

Grâce aux panneaux photovoltaïques, au mur végétal de Patrick Blanc et aux efforts prévus pour maintenir le cadre naturel de la zone de la Péronne, le centre vise une certification environnementale Very Good.

Platanes centenaires, allées ombragées, façades colorées... Le respect de l'architecture provençale est le grand pari de McArthurGlen et de l'architecte Map - Marseille Architecture Partenaires.



MCARTHUR AVÉ L'ASSENT

Nom : McArthurGlen

Adresse : Miramas (Bouches-du-Rhône)

Surface : 20 000 m²

Enseignes : 106 magasins, dont 6 moyennes surfaces (luxe, design et lifestyle)

Propriétaire : McArthurGlen

Investissement : 120 millions

Fréquentation prévisionnelle : 2,5 millions de visiteurs

Architecte : Map - Marseille Architecture Partenaires

Parking : 1 600 places

Botaniste : Patrick Blanc

Début des travaux : premier trimestre 2015

Ouverture : fin 2016

MCARTHUR L'ÉCOSSAIS PARLE PROVENÇAL

Fin 2016, McArthurGlen ajoutera un centre à son portefeuille européen de vingt design outlets. C'est à Miramas, au nord-est de Marseille, que le projet verra le jour. Un village de marques à l'accent provençal et très orienté touristes ; comme son grand frère de Serravalle, au nord de Gênes... à 300 km de là.

Depuis le 23 juin dernier et la confirmation du Conseil d'État de l'autorisation de la Cnac, le projet de McArthurGlen d'inaugurer un centre de marques en Provence a pris corps.

Fin 2016, 100 boutiques et 6 moyennes surfaces proposant 320 marques haut de gamme ouvriront leurs portes sur les 20 000 m² du village de marques. Les travaux commenceront dès le premier trimestre 2015 sur la zone de la Péronne : un ancien terrain agricole localisé à Miramas, à 45 mn d'Aix-en-Provence et de Marseille. A proximité de la jonction des autoroutes A8, A7 et A54, le site sera même accessible à pied depuis la gare de Tgv de Miramas. Trois millions de clients potentiels vivent à moins de 60 mn en voiture de là.

Selon Michael Natas, le directeur du développement de McArthurGlen en France, l'objectif est de faire de ce centre une véritable attraction touristique. D'après l'expérience du promoteur, les touristes devraient représenter au moins 40 % du chiffre d'affaires lorsque le site aura atteint sa maturité. A Serravalle, ouvert il y a dix ans par l'opérateur au nord de Gênes, l'expérience montre qu'ils pèsent pour 50 % des ventes. Pour attirer les 30 millions de personnes qui visitent le Sud-Est chaque année, le mail mise donc sur une politique de services bien rodée, une ambiance et un décor authentiques et chaleureux – avé l'assent !

Retranscrire le style local reviendra notamment à l'architecte Marseille Architecture Partenaires (Map), très actif dans le Sud. Mais aussi à Patrick Blanc qui réalisera là, un peu comme au musée des Arts premiers du quai Branly, un grand mur végétal à l'entrée. Les platanes centenaires seront conservés, y compris sur les parkings, et le traitement ever green des sols accentuera le pari vert du promoteur, qui compte séduire 2,5 millions de visiteurs chaque année.

Quant à la politique de services (personal shopping, valet parking, etc.), elle s'appuiera sur son expérience en la matière. Son directeur du développement prévoit également d'effectuer un travail en amont auprès des opérateurs touristiques et souhaite proposer à leurs clients des visites couplées du centre et de la région. En complément de cette offre, le centre mettra à disposition de ses visiteurs cinq ou six zones dédiées à la restauration. Et pour ajouter de la proximité aux repas consommés sur place, le projet privilégie largement les partenaires locaux à la traditionnelle restauration rapide. Une délicieuse bouillabaisse dégustée entre deux achats et la découverte de l'arrière-pays provençal ? C'est là tout le pari de McArthurGlen.

Johan Ricou



Bienvenue dans le village du Stade Vélodrome

Le centre commercial attend son feu vert et les logements sont prévus pour 2016



Côté Teisseire, une image virtuelle qui permet de voir à quoi ressemble le programme immobilier. On aperçoit notamment la résidence intergénérationnelle de onze étages (au second plan) où seront logés étudiants et seniors.

/PHOTO AREMA

On craignait de voir l'Europe du foot déferler, en 2016, devant un grand trou, entre des grues endormies. Mais le bâtiment du centre commercial pourrait être (presque) sur pied. Alors c'est vrai, rien n'est encore définitif. Mais la société Arema, qui mène un combat contre l'association "En toute franchise" pour bâtir, au pied du stade, un petit temple du commerce, a trouvé un allié de poids, le rapporteur public du conseil d'État qui a balayé tous les arguments de l'opposant. Et donné son feu vert pour la réalisation du projet. Reste à connaître le jugement final qui interviendra dans quelques semaines. Mais s'il est favorable à Arema, gestionnaire du stade (pour 30 ans), c'est une ville nouvelle qui va pousser autour du Vélodrome. Une ville dans laquelle vivront environ 2000 personnes. Car si le centre commercial avec ses grands magasins, son supermarché et ses 40 boutiques, est le bâtiment "phare" du projet immobilier (qui s'étend sur 100 000 m²), les logements vont pousser comme des champignons. 700 environ,

proposés à la location uniquement, les différents opérateurs n'étant pas propriétaires du sol. La résidence intergénérationnelle sera assurément "la curiosité" du quartier. Sur onze étages, côté Teisseire, on y installera des étudiants et des seniors. Qui croiseront, dans le

quartier, des "habitants d'un soir", autrement dit des touristes ou hommes d'affaires. Le programme immobilier prévoit en effet un complexe hôtelier deux étoiles de 162 chambres et quatre étoiles de 126 chambres.

Et la "ruche" du quartier du

stade sera d'autant plus bourdonnante qu'un pôle santé va y être aménagé: la clinique Monticelli, transférée au Vélodrome qui, comme l'explique la Ville "répondra au développement accéléré de la chirurgie ambulatoire avec des séjours d'une journée ou moins." Reste une question: les tympans des futurs habitants s'accommoderont-ils des clameurs du Vélodrome? Évidemment, les supporters ne seront pas dans les gradins tous les soirs. Quand ce sera le cas, le toit du stade ou, plus globalement, son enveloppe permettra de contenir le son. Comme on l'explique à Arema, avec la nouvelle charpente, il y aura moins de bruit dehors mais beaucoup plus dedans. Puis, Arema a pris soin de placer entre les logements, les hôtels et la clinique, une enfilade de bureaux qui amortiront un peu plus le "ronron" du public. Ce qu'on va pouvoir vérifier très vite.

Jean-Jacques FIORITO

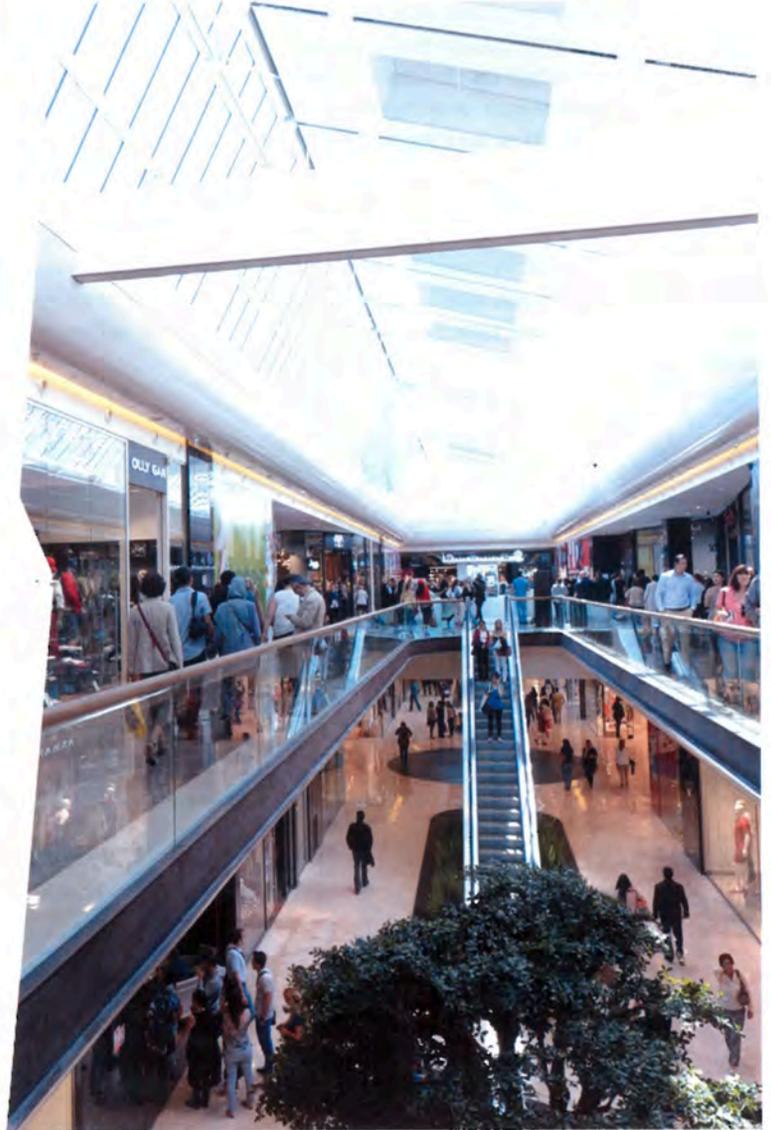
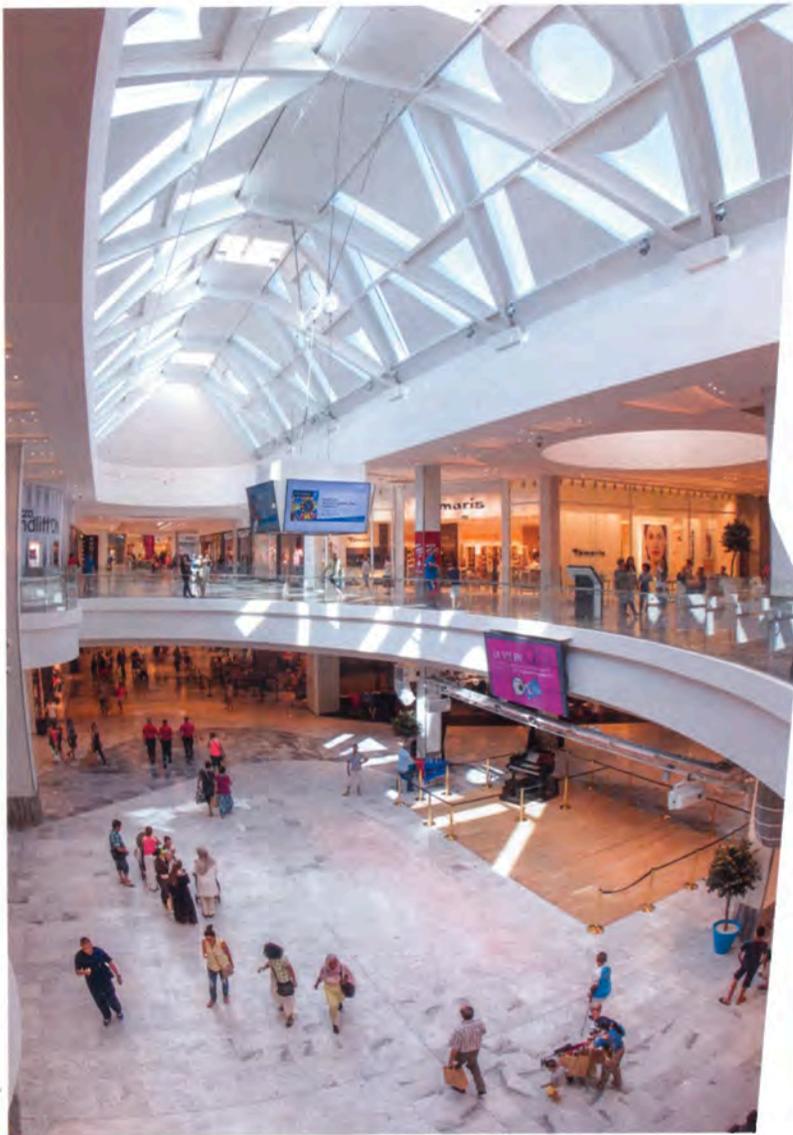


Côté Michelet, les voitures défilent devant le futur centre commercial qui proposera notamment 40 boutiques. /PHOTO AREMA

(1) Pour l'association, le centre commercial ne répond pas aux besoins de la population, pose des problèmes de stationnement et n'est pas à l'abri d'inondations.

GRAND LITTORAL CONTRE TERRASSES DU PORT DU SPORT À MARSEILLE

Ils font partie du décor de Marseille et ils ont déjà leur acronyme : Tdp pour Les Terrasses du Port, Gl pour Grand Littoral. Ils se rendent coup pour coup. Et chacun rivalise d'ingéniosité pour tirer la couverture à lui. Pour le plus grand bien du consommateur.



Cosy, chaleureux, clair... voilà qui qualifie bien la rénovation de Grand Littoral. Pour la création de Terrasses du Port, on emploierait plutôt des adjectifs comme sophistiqué, design, moderne.

Bonne Mère ! Un escarpin géant sur le Vieux-Port ! Mais ils sont fadas ces Marseillais. En fait, Grand Littoral a simplement voulu marquer de son « empreinte » le sol marseillais le jour de l'inauguration des Terrasses du Port, en mai dernier.

Il faut dire que la nouvelle destination shopping de la cité phocéenne fait peur à ses concurrents. D'autant qu'elle ouvre le dimanche. « Nous réalisons sur le dernier jour de la semaine le même chiffre d'affaires que le samedi », se félicite d'ailleurs Jean-Philippe Mouton,

président d'Hammerson France. Et d'annoncer ses premiers résultats : le restaurateur italien Vapiano réalise entre 1 700 et 2 000 couverts chaque jour, soit le double de ses objectifs. C'est le deuxième restaurant le plus performant de la chaîne. Autre exemple : The

LE MATCH POINT PAR POINT



<p>> Localisation</p> <p>Au centre de Marseille, au cœur d'Euroméditerranée, la plus grande opération de réaménagement urbain d'Europe en cœur de ville</p>		<p>Au nord de Marseille</p>	
<p>> Superficie commerciale</p> <p>60 000 m²</p>		<p>126 000 m²</p>	
<p>> Nombre de boutiques</p> <p>190</p>		<p>200</p>	
<p>> Accessibilité</p> <p>Accès compliqué en voiture</p>		<p>Une desserte facile</p>	
<p>> Positionnement</p> <p>Premium</p>		<p>Populaire</p>	
<p>> Locomotives mode inédites à Marseille</p> <p>Uniqlo</p>		<p>Primark</p>	
<p>> Styles d'animations</p> <p>Soirées privées sur le rooftop</p>		<p>Concerts de jazz et démonstrations de danse sur scène</p>	
<p>> Top management</p> <p>Sandra Chaliné : une Marseillaise pure souche, reconnue dans l'univers des centres commerciaux et qui possède un grand carnet d'adresses.</p>		<p>Pierre-François Duwat : aixois, il a travaillé vingt ans chez Pierre et Vacances, notamment dans le développement des Center Parcs. Autrement dit, l'animation, les loisirs... c'est son rayon.</p>	
<p>> Parking</p> <p>2 600 places payantes</p>		<p>5 000 places gratuites</p>	

Kooples, qui s'affiche comme le deuxième en France en termes de résultats. Même si on sait que le soufflé retombe toujours quelque temps après les ouvertures, voilà qui promet. D'autant que le site peut compter sur l'arrivée d'Apple, l'an prochain, sur 1 000 m². Plus haut, sur le versant de la vallée de Séon, on reste calme. Grand Littoral affirme ne pas ressentir les effets de

la marée. Et pour cause : passé sous la coupe du Néerlandais Corio en 2008, le cinquième centre de France a très opportunément engagé 27 millions de travaux de rénovation. Outre le fait qu'il a accueilli en décembre l'enseigne la plus attractive et médiatique du moment, Primark : 6 000 m² de mode et de prix tirant à plus d'une demi-heure de là !

Un très bon coup, puisque ce sera par ailleurs le seul magasin de l'Irlandais dans le Sud. L'effet est immédiat : + 30 % de trafic depuis son arrivée. Selon une enquête maison, le temps de visite s'est aussi allongé, passant à 1 h 35 contre 55 mn, comme le panier moyen, montant de 89 à 109 €. «Dans la foulée, nous avons signé avec d'autres : les Espagnoles Violeta



by Mango et Marypaz, et procédé à la réouverture, en octobre, de Berschka et Armand Thiery. Ils ouvrent juste derrière Mango, qui s'est installé en juillet sur 1 200 m² ou encore Zara et H&M, qui se sont agrandis», explique Pierre-François Duwat, le directeur de Grand Littoral, appelé en renfort il y a un an. L'autre grand coup de maître

tent cependant une stratégie très différente: une halle alimentaire et quelques concepts prestigieux (Dalloyau, Beef House, Vapiano...) avec vue sur mer ici, des restaurants thématiques plus classiques là.

Ces positionnements, tout de même différents, on les retrouve d'ailleurs dans les programmes de fidélité : carte gra-

tique devant laquelle il passe... Les différences s'expriment également dans la politique d'animation. Là où Les Terrasses vont chercher les attractions trendy (yoga party, soirées privées sur le rooftop), Grand Litto va privilégier les événements attirant les familles, comme les concerts détente jazz, ou les démonstrations de danse. Avec une vraie programmation : plus de 130 événements sont ainsi prévus à l'année.

Autant de nouveautés qui font que Pierre-François Duwat espère atteindre les 15 millions de visiteurs et les 450 millions de chiffre d'affaires d'ici à la fin de l'année prochaine. Et la suite devrait aussi aller dans son sens. A horizon 2016, Résilience va en effet créer sur 10 ha de terrasses un nouvel ensemble, Tivoli Parc, mixant logements, bureaux, loisirs et 18 052 m² de surfaces commerciales juste devant Grand Littoral. L'ensemble sera renforcé pour contrer Les Terrasses du Port, qui auront, elles, accentué leur attractivité avec l'Apple Store. A Marseille, le sport ne se limite pas au Stade-Vélodrome.

Christelle Magaud

Animations familiales et festives pour Grand Littoral quand Les Terrasses du Port misent sur les soirées privées et les activités trendy sur le toit.

Chacun sa locomotive : une première implantation à Marseille via Les Terrasses du Port pour le Japonais Uniqlo, une première et unique incursion dans le Sud (à Grand Littoral) pour l'Irlandais Primark.

Une créativité qui s'exprime différemment : escarpin géant pour Grand Littoral, mur digital pour Les Terrasses du Port.



est d'avoir fait rentrer Burger King. Là aussi, Grand Littoral fait un carton. Enfin, plus subtile est la manœuvre qui consiste à signer avec Intersport, à la mi-octobre. Quand Les Terrasses misent sur Décathlon, Grand Litto parie sur Intersport. Balle au centre ! Côté restauration, l'un et l'autre adop-

tuite qui transforme les euros en points, permettant d'accéder à des cadeaux, pour le Littoral qui, depuis septembre 2013, a déjà séduit 11 000 visiteurs, programme de fidélité entièrement digital sur le Port qui identifie le visiteur, lui affecte un statut et l'informe par push des bons plans que lui propose la bou-



Les Docks veulent renverser le paysage commercial

Les développeurs promettent un lieu de vie atypique d'ici le printemps 2015

Un contrepoids (contre-pied?) aux Voûtes de la Major, un complément aux Terrasses du Port, une nouvelle expérience commerciale. C'est vers cette physiologie que se dirigent les Docks, vaste opération sur le périmètre d'Euroméditerranée visant à transformer sur la façade maritime un bâtiment historique de 400 m de long (terminé en 1863) en immeuble de bureaux (1995) puis en lieu de vie à destination commerciale. Un port, un village, un marché et 80 boutiques pour 400 emplois dans un quartier remanié au potentiel enviable de 220 entreprises employant 3 500 employés dans un secteur touristique où

"Il n'y aurait eu aucun intérêt à faire les mêmes choses qu'aux Terrasses du Port."

se déplacent quotidiennement 30 000 salariés et où vivent 15 000 personnes, sans compter les 65 000 habitants des arrondissements 2^e et 3^e arrondissements environnants: voilà en résumé l'idée développée par J.P. Morgan Asset Management et Constructa urban systems, dont l'ambition est née en 2009. "On peut créer une histoire avec l'historique du bâtiment", a étayé le responsable du projet, Guillaume Tanguy, en justifiant le retard de la livraison, initialement prévue en 2013, par la complexité d'un chantier en site occupé qui se veut abouti.

Pour ne pas prendre davantage de risques, les gestionnaires ciblent désormais une saison (le printemps 2015) pour l'ouverture de ces 17 000 m² dont 50% ont déjà été commercialisés "avec un esprit sélectif" grâce à du démarchage sur des salons internationaux. La suite, c'est désormais au signataire du



la cour du futur centre commercial, toujours en cours de rénovation, proposera un vaste hall d'accueil. Le public pourra découvrir les lieux au printemps prochain.

/ PHOTO DAVID ROSSI

contrat de gestion immobilière et de direction, Sogeprom commerces (une filiale de la Société Générale), de l'écrire. Un défi de taille pour le directeur régional Vincent Mauvage, responsable des Allées Provençales à Aix depuis 10 ans et qui voit dans les Docks un projet semblable à celui de la Promenade Sainte-Catherine à Bordeaux: "Ici, ce qui nous a plu, c'est que ce n'est pas un centre commercial. Il n'y aurait eu aucun intérêt à faire les mêmes choses qu'aux Terrasses du Port, au Centre Bourse ou à la Valentine", a-t-il relevé avant de présenter son directeur de site, Denis Carlier, anciennement en place à la Valentine - Le Printemps et rompu à l'exercice après des expériences en Belgique puis en région parisienne: "J'ai visité Covent Garden à Londres et j'ai pris contact avec Guillaume Tanguy au retour, lequel m'a répondu qu'il s'agissait de l'esprit des Docks", a

raconté hier matin ce touche-à-tout qui a échangé son "costume de clown pour un costume cravate" dans le but de faire vivre un lieu festif.

Générer entre 100 et 200 M€ de chiffre d'affaires en récupérant une partie de l'évasion commerciale marseillaise tout en occupant une place différente dans le paysage local, c'est en somme le défi que se sont lancé les investisseurs des Docks qui promettent une offre mi-locale mi-atypique. En prenant le pari de mêler des marques locales (Le Four des navettes, l'opticien Archambault, Café Kulte...) avec des boutiques internationales comme Scotch & Soda. Le tout dans un lieu historique bâti comme une rue ouverte entre le boulevard du Littoral et la rue des Docks, avec moult lieux de restauration, 4 cours intérieures et 24 ouvertures sur l'extérieur. Un programme bien alléchant sur le papier. **Franck MEYNIAL**

UN VRAI MARCHÉ

"Peut-être que leur curseur n'a pas été placé au bon endroit. En tout cas, on s'est servi des points négatifs des halles des Voûtes et des Terrasses pour bâtir notre futur marché", a expliqué Guillaume Tanguy à propos de la future halle aux produits frais (1 200 m² dont 600 m² d'un magasin bio) qui ouvrira ses portes dans la partie située au nord de l'édifice, concurrençant les deux concepts nés ces derniers mois à proximité. "On avait la possibilité de ne pas le faire mais on est allés au bout de l'idée", a-t-il ajouté à propos de ce concept proche d'un marché à la Criée où les produits seront roi autour dans les 12 "corners" du site.

[L'URBANISME COMMERCIAL S'EMBALLÉ]



600.000 M2 DE SURFACES COMMERCIALES SONT EN PROJET DANS NOTRE RÉGION !

CE CHIFFRE, ÉNORME, INTERPELLE. IL PEUT ÊTRE INTERPRÉTÉ DE PLUSIEURS MANIÈRES.

LES « BÂTISSSEURS » Y VERRONT UNE BONNE NOUVELLE POUR LEUR ACTIVITÉ. ALORS QUE LA COMMANDE PUBLIQUE EST EN BERNE, LE PRIVÉ, LUI, DONNE DU TRAVAIL. CES FUTURS CENTRES COMMERCIAUX SONT AUTANT DE CHANTIERS À VENIR, DE BÂTIMENTS À IMAGINER, BÂTIR ET AMÉNAGER, D'INFRASTRUCTURES À REVOIR. L'ENSEMBLE DES CORPS DE MÉTIERS DU BÂTIMENT Y TROUVERA DU TRAVAIL.

LES CONSOMMATEURS, EUX, S'ILS N'ONT PAS LE « TOURNIS », COMME ON DIT DANS LE SUD, AURONT PLUS DE CHOIX AU MOMENT DE FAIRE LEURS EMPLETTES... MAIS LEUR PORTE-MONNAIE N'EST PAS EXTENSIBLE ET LES BUDGETS RESTENT SERRÉS CES DERNIERS TEMPS.

LES CHÔMEURS SERONT RAVIS DE TROUVER DES EMPLOIS. UN CENTRE QUI OUVRE DOIT CONSTITUER SON ÉQUIPE : CAISSIÈRES, AGENTS DE SÉCURITÉ, VENDEURS, DRH, ETC...

600.000 m² DE SURFACES COMMERCIALES EN PROJET EN PACA

1. MARSEILLE : centre commercial Prado 23.000 m². Travaux en cours.

MARSEILLE : rénovation du Centre Bourse, 5.336 mètres carrés de surfaces commerciales supplémentaires (11 boutiques et 3 moyennes surfaces) à l'automne 2015.

MARSEILLE : centre commercial Bleu-Capelette, 51 commerces et un cinéma sur 42.500 m². En projet pour 2017/2018.

MARSEILLE : centre commercial les Docks, 80 commerces sur 17.000 m². Travaux en cours.

MARSEILLE : Tivoli Parc, un concept avec zone d'habitation et zone commerciale de 30.000 m².

MARSEILLE : « My Valentine », 70 boutiques, des bureaux (1.000 m²) et un parking en ouvrage de 1.577 places, projet au stade administratif.

2. AUBAGNE : création de la zone Alpha 2017 avec des logements, des bureaux et 120.000 m² de surface de commerces, loisirs, hôtels et restauration.

3. MIRAMAS : Villages des Marques « Les portes de Provence », 20.000 m² de surfaces commerciales, ouverture fin 2016.

4. ISTRES : Forum des Carmes, complexe commercial de 12.000 m², ouverture fin 2016-début 2017.

5. VITROLLES : Multiplexe 12 salles, 2.500 fauteuils et 2.000 m² de surfaces commerciales, ouverture fin 2015.

6. GAP : Reconversion d'un silo en centre commercial de 3.500 m²

7. LA VALETTE : le Faubourg Saint-Michel, galerie commerciale de 35 boutiques sur 6.500 m². Ouverture en 2015.

LA VALETTE : Famille Passion, environ 51.000 m², avec notamment un cinéma Pathé 16 salles (3.250 fauteuils), 12 moyennes surfaces, 50 boutiques et kiosques, 20 restaurants thématiques avec terrasses extérieures et 1.500 places de parking. Inauguration en 2015.

8. LA SEYNE : extension de 10.000 m² du centre commercial Auchan.

9. AVIGNON : extension de 2.000 m² de la galerie commerciale d'Auchan.

10. CAGNES-SUR-MER : centre commercial Polygone Riviera. 75.000 m². Ouverture octobre 2015.

11. SAINT-LAURENT-DU-VAR : extension de Cap 3000 de 50.000 m² (avec restaurants et services) achevée à l'horizon 2018.

12. NICE : création de Nice One, 29.000 m² d'espaces commerciaux à côté de l'Allianz Riviera. Ouverture deuxième semestre 2015.

Nice : projet d'extension de Nice Lingostière de 11.500 m² en cours d'études.

NICE : Ikea, 40.000 m² à côté du stade Allianz Riviera. Ouverture fin 2016.

NICE : en centre-ville à la Gare du Sud. 3.400 m² de commerces, extension de 1.600 m² d'un Intermarché existant et un multiplexe de 9 salles (1.870 fauteuils), livraison dans les 3 ans à venir.

13. CANNES : création d'un multiplexe de cinéma avec commerces de 6.500 m² en 2015

Le Cannet : création d'un centre commercial de 18.000 m²

14. PÉGOMAS : création d'un village de marques de 13.000 m² en 2015

15. VALLAURIS : création de Sophopolis, un centre commercial de 16.000 m² et extension du Leclerc de 4.000 m².

16. MENTON : création des Terrasses du Carei, centre commercial de 9.000 m² en 2015.



LA VACANCE COMMERCIALE S'EMBALLE

LE COMMERCE SPECIALISE VA MAL : TEL EST LE DIAGNOSTIC DRESSÉ PAR PROCOS, LA FÉDÉRATION POUR L'URBANISME ET LE DÉVELOPPEMENT DU COMMERCE SPÉCIALISÉ DANS UNE ÉTUDE SUR LE SUJET PUBLIÉE LE 4 NOVEMBRE DERNIER. LA VACANCE COMMERCIALE A EXPLODÉ EN DEUX ANS.

LE NOMBRE DE SURFACES COMMERCIALES CONTINUE À AUGMENTER ALORS QUE LA CONSOMMATION N'EST PLUS AUSSI DYNAMIQUE. SIGNE QUE LE MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT ACTUEL DU COMMERCE N'EST PLUS VIABLE.

La rentrée a été rude pour le commerce spécialisé. En septembre 2014, il a subi une baisse d'activité de 7,5% par rapport à septembre 2013, d'après les données de Procos, la fédération pour l'urbanisme et le développement du commerce spécialisé qui regroupe 260 enseignes. Pour octobre, Procos s'attendait également à une baisse de l'activité. Parmi les causes de cette baisse: les pressions sur le pouvoir d'achat, qui ne progresse plus comme avant les années 2000, le chômage, et son influence sur les modes de consommation, mais aussi le climat très doux du début de l'automne. « Toutes les collections d'automne ont raté leur lancement », constate le directeur de Procos, Pascal Madry, pour qui ces dépenses ne seront pas réalisées, ou seront reportées dans le meilleur des cas. Au mieux, Procos estime que l'activité du commerce spécialisé en 2014 se situera entre 0 et -1%, « ce qui voudrait dire qu'on subit une troisième année en négatif, détaille Pascal Madry, il s'agit d'une évolution tendancielle qui montre la difficulté de ce secteur à cicatrifier de la crise ». Aucune forme de commerce ni secteur d'activité n'est épargné. Les boutiques de centre-ville sont légèrement plus à la peine, qu'elles soient situées en centre commercial (-10,5%) ou sur rue (-6,5%). Le commerce de périphérie fléchit également: -6,5% pour les boutiques situées en galerie de centre commercial et -8% pour les moyennes surfaces situées en lotissement commercial.

Une vacance commerciale en augmentation de 50%

Parallèlement à cette chute d'activité, la vacance commerciale dans les centres commerciaux a bondi. Elle a augmenté de 50% en seulement deux ans, passant de 4,6% en 2012 à 7,6% en 2014. « Depuis 2000, le taux de vacance est toujours resté autour de 4,5%

AUCUNE FORME DE COMMERCE NI SECTEUR D'ACTIVITÉ N'EST ÉPARGNÉ. LES BOUTIQUES DE CENTRE-VILLE SONT LÉGÈREMENT PLUS À LA PEINE, QU'ELLES SOIENT SITUÉES EN CENTRE COMMERCIAL (-10,5%) OU SUR RUE (-6,5%). LE COMMERCE DE PÉRIPHÉRIE FLÉCHIT ÉGALEMENT: -6,5% POUR LES BOUTIQUES SITUÉES EN GALERIE DE CENTRE COMMERCIAL ET -8% POUR LES MOYENNES SURFACES SITUÉES EN LOTISSEMENT COMMERCIAL.

SUR LA PÉRIODE 1992-2009, LE PARC DE SURFACES COMMERCIALES A PROGRESSÉ DE 3,5% CHAQUE ANNÉE, PASSANT DE 48 MILLIONS À 77 MILLIONS DE M². DANS LE MÊME TEMPS, LA CONSOMMATION N'A PROGRESSÉ QUE DE 2,1% PAR AN.

à 5%, souligne Pascal Madry, pour la première fois, on est sorti de ce tunnel pour passer à 7,6%, une progression de 50% ! De même que la conjoncture, la vacance change de nature, elle devient structurelle. » A nouveau, tous les commerces sont concernés: petits, grands, récents ou anciens, même si les plus grands et les plus anciens résistent mieux. Les petites galeries marchandes (de 20 à 40 boutiques) ont ainsi connu une forte dégradation de leur situation. La vacance y progresse de 4,9% en 2012 à 7,4% en 2014. Les galeries de centres commerciaux régionaux (80 à 120 boutiques) résistent un peu mieux (de 5,5% en 2012 à 6,9% en 2014). Les « mega-malls » (ces très grandes galeries de plus de 120 boutiques) amortissent le choc et voient leur taux de vacance progresser de 1,7 point seulement, passant de 4,4% en 2012 à 6,1% en 2014. Après avoir absorbé l'activité des centres-villes, les centres commerciaux commencent à être eux-mêmes touchés, notamment ceux dont la zone primaire se caractérise par un faible niveau de revenus, tels Grand Littoral dans les quartiers nord de Marseille. Le marché semble bien saturé, vu le rythme d'ouverture des surfaces commerciales parallèlement au ralentissement de l'activité. Sur la période 1992-2009, le parc de surfaces commerciales a ainsi progressé de 3,5% chaque année, passant de 48 millions à 77 millions de m². Dans le même temps, la consommation n'a progressé que de 2,1% par an. Les loyers ont aussi augmenté (+4,5% par an). Résultat: le rendement en termes de chiffre d'affaires des surfaces commerciales est négatif. Il s'est réduit de -1% par an, alors que les coûts d'occupation progressent de +3% par an par le jeu de l'indexation des loyers (voire davantage, en intégrant les renouvellements). « Il coûte de plus en plus cher de vendre de moins en moins », en conclut Pascal Madry.

Un modèle de croissance extensive plus du tout viable

Toutefois, alors que Procos alerte depuis des mois sur le risque d'apparition de friches commerciales, celui-ci n'a pas encore eu lieu. Certes, certains centres, comme Les 4 Boulevards à Calais, qui a été cédé à la ville de Calais pour un euro symbolique, ou le centre commercial Espace Colbert à Nevers et El Centre del Mon à Perpignan, ont du plomb dans l'aile, mais l'activité demeurant, même à un rythme très réduit (60% pour l'espace Colbert de Nevers), ils restent ouverts. Si la tendance se poursuit, le spectre des friches n'est pas à exclure... Les données publiées

par la Fédération des centres de gestion agréés (FCGA) en octobre 2014 vont dans le même sens que celles de Procos. Elles font part d'un net ralentissement des affaires dans le commerce de détail. Les ventes en volume diminuent ainsi en 2013 pour la deuxième année consécutive: -0,7% en 2013 après -0,5% en 2012. Face à ces tendances, Procos estime que le modèle de croissance extensive est arrivé à son terme. « Il n'est plus du tout viable », assure Pascal Madry.

Revoir la géographie du commerce

La loi du 18 juin 2014 relative à l'artisanat, au commerce et aux très petites entreprises, répond-elle vraiment à l'enjeu ? Pour le directeur de Procos, il est encore difficile d'en évaluer l'impact. Il y voit « deux intentions contradictoires » : d'un côté, la volonté de mieux représenter les élus dans les commissions départementales d'aménagement commercial (Cdac) et au sein de la Commission nationale d'aménagement commercial (Cnac), pour traiter le problème sous l'angle de l'aménagement du territoire, et de l'autre, la volonté de créer un guichet unique pour les enseignes qui souhaitent lancer des projets, avec une seule demande (permis de construire et autorisation d'implantation) et des délais raccourcis.

**LES DISTRIBUTEURS
POURRAIENT
COMMENCER À
CHANGER DE
COMPORTEMENT,
CONTRAINS PAR LA
FORTE
AUGMENTATION DES
BAUX COMMERCIAUX
(+45% DEPUIS 2000).
S'ILS N'ARRIVENT PAS
À RENÉGOCIER LES
LOYERS, ILS N'ONT
D'AUTRE CHOIX QUE
DE FERMER LES
MAGASINS LES
MOINS RENTABLES.**

D'ailleurs, les collectivités, elles-mêmes, sont tentées de rester dans la compétition territoriale et ne vont pas repousser des chantiers porteurs d'activités et d'emplois. Les promoteurs sont quant à eux toujours intéressés par l'immobilier commercial, qui reste particulièrement attractif (+6 à 7% de rendement), en comparaison de l'immobilier de bureau (5%) ou du logement (3%). Finalement, ce sont les distributeurs qui pourraient commencer à changer de comportement, contraints par la forte augmentation des baux commerciaux (+45% depuis 2000). S'ils n'arrivent pas à renégocier les loyers, ils n'ont d'autre choix que de fermer les magasins les moins rentables. « Il va falloir revoir la géographie du commerce qui doit évoluer avec les changements de modes de vie, signale Pascal Madry. On a eu des villes très étalées avec des commerces très concentrés en entrées de ville. Maintenant, avec un peuplement plus diffus et des mobilités plus complexes, il faut que le commerce se dilue. » Preuve en est la réussite des petits magasins de ville développés par certaines enseignes (les magasins « A 2 pas » de Auchan par exemple), des drives, dont le nombre a augmenté de 2.500 durant les années 2012 et 2013, et des centres commerciaux de moindre taille, associés à de petites galeries marchandes en périphérie des villes... ■ W. A.

MARSEILLE

BOUCHES-DU-RHÔNE

LA VILLE QUI VALAIT UN MILLIARD

1 MILLIARD : C'EST LE MONTANT DES INVESTISSEMENTS DANS LE COMMERCE À MARSEILLE. UNE MANNE QUI DEVRAIT GÉNÉRER LA CRÉATION DE 150.000 MÈTRES CARRÉS DE SURFACES COMMERCIALES. CES CHIFFRES RONFLANTS FIGURAIENT EN LETTRES D'OR SUR LE STAND DE LA VILLE DE MARSEILLE AU MAPIC (18-20 NOVEMBRE). TOUR D'HORIZON

Marseille aux côtés de Chicago, d'Ankara et de Paris : après 2012, la deuxième ville française figurait une nouvelle fois au tableau d'honneur des « Mavic* awards » cette année. Nominées dans la catégorie « Meilleur projet urbain par le commerce » (« Best retail urban project », en version originale...), les Terrasses du Port ont permis à la cité phocéenne de rafler un prix du jury présidé par Frédéric Laloum, directeur général adjoint d'Altea Commerce. Cette distinction purement honorifique a évidemment été saluée avec enthousiasme par les élus. « Ça fait treize ans que nous venons à Cannes marteler que Marseille est une ville attractive pour les enseignes. Ce prix récompense notre travail acharné », a claironné Solange Biaggi, l'adjointe déléguée aux commerces sur le stand de la Ville à Cannes, ce 20 novembre. Unis sous le slogan « Be Marseille, be happy ! », investisseurs, promoteurs et représen-

Le centre commercial du Prado : longtemps retardés par un recours contentieux intenté par l'association En toute franchise, les travaux de ce complexe de 23.000 m² viennent enfin de démarrer.



© W. A.

tants des enseignes se pressaient devant le stand. Moins pour admirer la vue sur la Croisette que pour évoquer les nombreux projets en développement au nord et au sud du Vieux-Port. « On a besoin d'investisseurs ! », a lancé, tout de go, Gérard Chenez, adjoint aux grands projets d'attractivité, rappelant



© W. A.



Marseille aux côtés de Chicago, d'Ankara et de Paris : après 2012, la deuxième ville française figurait une nouvelle fois au tableau d'honneur des « Mapic awards » cette année.

que la municipalité avait fait du commerce, au même titre que la culture et le tourisme, « l'un des fers de lance » de sa stratégie de reconquête du centre-ville. Succès d'estime garanti auprès des professionnels.

Rattrapage ou saturation ?

Alors que la consommation des Français est en berne et que les acteurs de la grande distribution s'interrogent sur le redimensionnement de leurs offres à l'heure de l'essor du e-commerce, Marseille, comme d'autres grandes métropoles régionales,

« 15% DES 5,6 MILLIARDS D'EUROS DÉPENSÉS PAR LES MARSEILLAIS DANS LES MAGASINS LE SONT HORS DE LA VILLE », SOULIGNE SOLANGE BIAGGI, L'ADJOINTE DÉLÉGUÉE AUX COMMERCES.

s'inscrit clairement à contre-courant de la morosité ambiante. Après le lever de rideau ce printemps des 61.000 m2 des Terrasses du Port, 150.000 mètres carrés de surfaces commerciales sont dans les tuyaux à Marseille. « 150.000 mètres carrés, c'est justement ce qu'il nous manque pour être au niveau de notre zone de chalandise », explique Solange Biaggi. « 141.000 vont se réaliser à l'est et au sud. 17.000 au Docks, 7.000 aux Voûtes de la Major, on aimerait que le port nous vende le J1 pour développer un casino, un aquarium et un port de plaisance », déroule l'élue. Pour les opérateurs, cette frénésie a la saveur épicée des équations à plusieurs inconnues. « Tous les commerces disponibles sur Marseille ne trouveront pas preneurs », prévient Christian Dubois, directeur général de Cushman & Wakefield France, résumant le sentiment qu'inspire la multiplication des projets commerciaux dans la cité phocéenne depuis quelques années. « L'immobilier commercial s'est beaucoup développé, peut-être trop ? », s'interroge Sébastien Didier, membre du directoire de la Caisse d'épargne Provence-Alpes-Corse (Cepac). Pour le banquier, »»»



Bleu Capelette. En gestation depuis 2006, ce projet de 42.500 m2 GLA devrait enfin voir la lumière d'ici le début 2017 sur la parcelle qui jouxte le palais omnisport Marseille Grand Est.

Les Terrasses du Port.
Le centre accueille
« en moyenne un peu
plus d'1 million de
visiteurs par mois »
depuis son ouverture
le 24 mai.



» » » » « cette offre nouvelle va obliger le département à repenser la manière de consommer ». L'homme parle en connaissance de cause puisque la Cepac a investi 27 millions d'euros pour reconverter les voûtes de la Major en galerie commerciale chic et tendance. « Un programme compliqué » reconnaît-il, qui affiche « un taux de commercialisation de 85% » quelques mois après l'ouverture des premières boutiques (Fragonard, Halles...). Si la banque « n'attend pas de rentabilité immédiate » de son engagement, elle compte bien récupérer sa mise « dans la durée », convaincue du potentiel du renouveau urbain de la façade maritime sous la houlette d'Euroméditerranée.

Pour faire taire les sceptiques, Solange Biaggi brandit les chiffres d'une étude conduite par le cabinet Pivadis qui montrent que « 15% des 5,6 milliards d'euros dépensés par les Marseillais dans les magasins le sont hors de la ville ». Aux Cassandre qui prévoient une saturation du marché, l'élue rétorque qu'il suffirait donc de rapatrier à Marseille ces 700 millions qui font le bonheur des commerçants de la périphérie. Mieux, si Marseille réussissait à afficher le même taux de captation de la clientèle que celui de la plupart des métropoles (110 à 115%), le gisement de chiffre d'affaires serait encore plus appétissant : « de l'ordre

**LES TRAVAUX DU
CENTRE COMMERCIAL
DU PRADO, UN
CHANTIER PILOTÉ PAR
CIRMAD ET GFC
CONSTRUCTION
(GROUPE BOUYGUES)
DEVRAIT DURER PRÈS
DE TROIS ANS
MOYENNANT UN DEVIS
DE 90 MILLIONS
D'EUROS.**

de 1,2 milliard d'euros ». Bref, largement de quoi remplir les allées des nouveaux temples du shopping.

1 million de visiteurs par mois aux Terrasses du Port

Info ou intox ? Pour donner la température, la Ville avait invité un dirigeant d'Hammerson. Michaël Farbos, directeur des investissements du groupe britannique qui a injecté 480 millions d'euros dans les Terrasses du Port, a livré les premiers résultats de ce méga mall après cinq mois d'exploitation : à l'en croire, ils sont « très bons » puisque le centre accueille « en moyenne un peu plus d'1 million de visiteurs par mois » depuis son ouverture le 24 mai. Un résultat en ligne avec ses prévisions puisque le groupe tablait sur 13 millions de visiteurs la première année et 15 millions en rythme de croisière, dès 2017. L'homme n'a rien dit en revanche du bilan financier. Selon nos informations, les résultats sont contrastés. Rayon satisfecit, on trouve les restaurants (Vapiano, Beef house), Uniqlo, Sephora, Zara et H&M, les boutiques de ces deux dernières enseignes se classant dans le top 10 des magasins français de leurs groupes respectifs. Les moyennes surfaces comme Le Printemps et Darty sont dans les clous. Par contre, de l'aveu même de Solange Biaggi, une quinzaine de boutiques (sur 190) peine à atteindre ses objectifs, soit un ratio d'environ 10% relativement normal en période de rodage.

Mais derrière ces premières tendances, difficile de savoir si Hammerson réussira à tenir son pari : lors de l'inauguration du centre, ses dirigeants ambitionnaient de réaliser un chiffre d'affaires compris entre 360 et 400 millions d'euros pour un revenu locatif annuel d'environ 30 millions, avec des baux allant de 400 à 1.400 euros/m². Un niveau de loyer très haut de gamme qui laisse perplexes certains opérateurs : « Des loyers au-delà de 1.000 euros ne sont pas tenables sur la durée », estime Sébastien Didier.

Les enseignes en force

Les dirigeants des enseignes trouvent une vertu à cet engouement constructif : celui-ci les place en position de force au moment de négocier avec les promoteurs. « Avec la crise, le rapport de force s'est inversé », reconnaît un promoteur. « Nous sommes hyper sollicités. Même si c'est flatteur, il n'est pas question de nous précipiter. Nous regardons attentivement le niveau de l'offre par rapport à la zone de chalandise », confirme l'un des dirigeants d'enseigne, sous le couvert de l'anonymat. Cette prudence est confortée par les chiffres : en une décennie, de 2000 à 2010, le nombre d'enseignes nationales implantées à Marseille a doublé, passant de 884 points de vente à 2.083. Pour la Ville, il s'agit d'un simple rattrapage du « retard historique », une bonne part de son appareil commercial s'étant expatrié en périphérie au cours des années 70/80. Le retard comblé, il s'agit désormais, selon Solange Biaggi, de redonner à la deuxième ville du pays son rang « de métropole

à rayonnement euroméditerranéen ». Et de permettre aux opérateurs de surfer sur une dynamique portée par des fondamentaux statistiques : une zone d'influence de 1,6 million de chaland pour un chiffre d'affaires global de près de 5,3 milliards d'euros (760 M€ dans l'hyper centre-ville).

Simple méthode Coué ou optimisme sincère ? Dans les rangs des promoteurs, on reprend volontiers à son compte ce discours volontariste. Tout en insistant sur les spécificités du positionnement de chaque projet, chacun embraye sur la thématique du « rattrapage ». Un argumentaire qui trouve sa pleine expression dans le secteur d'Euroméditerranée, vaste chantier de reconversion urbaine que le commerce est censé cimenter. Outre les Terrasses du Port, navire amiral piloté par Hammerson qui a posé son étrave sur les quais du port, la façade maritime et l'hyper centre-ville constituent les terrains de chasse privilégiés des opérateurs. Plusieurs d'entre eux ont d'ailleurs profité du rendez-vous cannois pour booster la commercialisation de leurs programmes.

Le Centre Bourse s'offre une nouvelle façade

Juste en face du stand de la Ville, Klépierre avait planté son drapeau. L'occasion de passer en revue les nombreux projets marseillais portés par le géant de l'immobilier commercial. Le premier concerne le Centre Bourse. Doyen des centres commerciaux du centre-ville, celui-ci (35.000 m² GLA, dont 25.000 m² pour les Galeries Lafayette) subit un lifting géant. Deux ans après son lancement, le chantier de rénovation de cet écrin érigé à la fin des années 70 vient de franchir une étape symbolique avec la livraison de la nouvelle façade. Avec son immense verrière et ses pare-soleil en nid d'abeille qui protègent ses versants sud et ouest, le complexe a remis aux oubliettes sa silhouette de bunker.

Autre nouveauté : à l'angle des rues Bir Hakeim et Reine Elizabeth, les Galeries Lafayette se sont offert une nouvelle vitrine avec un Lafayette Gourmet. Sur une surface de quelque 2.000 m² entièrement repensée, ce point de vente incarne un nouveau concept qui sera bientôt dupliqué à Paris et à Nice.

Après ces premières livraisons, les travaux dont le devis se monte à 70 millions d'euros (financé à 40% par Axa et Klépierre et 60% par Citynove, foncière du groupe Galeries Lafayette) se poursuivent à l'intérieur. « Les Galeries Lafayette vont se redéployer à surface constante sur trois niveaux, ce qui permettra d'aménager un véritable mail commercial avec deux moyennes surfaces et quatre boutiques à l'entrée du centre, côté Vieux-Port », indique Gilles Latini, directeur du développement régional de Klépierre. Au premier niveau, au débouché de la passerelle piétonne, elle aussi complètement relookée et protégée des assauts du mistral, Klépierre a aménagé une nouvelle galerie marchande avec sept boutiques principalement orientées vers l'équipement de la personne. Enfin, au niveau supérieur, le gestionnaire déploie un nouvel espace sous la grande coupole de verre qui jouxte l'entrée de la Fnac : « On crée un mail cir-



Aux Docks, Sogeprom, la filiale de la Société générale, indique avoir commercialisé à ce jour près de la moitié des surfaces.

culaire qui desservira aussi bien la Fnac que le dernier niveau des Nouvelles Galeries. Cet espace d'environ 2.000 m² accueillera soit un food-court, soit une moyenne unité », explique M. Latini. A l'automne 2015, ce grand réaménagement piloté par les architectes du cabinet Moatti-Rivière avec l'appui du Marseillais Georges Raskin, concepteur du centre avec Jacques-Henri Labourdette, se traduira par la création de 5.356 mètres carrés de surfaces commerciales supplémentaires (11 boutiques et 3 moyennes surfaces).

Les travaux du centre commercial du Prado démarrent

A deux pas du stand Klépierre, un autre projet phare porté par le groupe était en vedette : le projet de centre commercial du Prado, récemment racheté à Doughty Hanson (Klépierre a acquis 60% du projet conjointement avec Montecristo Capital, une société d'investissement immobilière privée). Longtemps retardés par un recours contentieux intenté par l'association En toute franchise, les travaux de ce complexe de 23.000 m² viennent enfin de démarrer. Le chantier piloté par Cirmad et GFC Construction (groupe Bouygues) devrait durer près de trois ans moyennant un devis de 90 millions d'euros.

Le centre conçu par le cabinet d'architectes britannique Benoy aura pour locomotive les Galeries Lafayette. L'enseigne du groupe Casino installera un « department store » de 9.400 m² sur quatre niveaux (dont 6.900 m² de surfaces de vente). Ce point de vente sera le troisième de l'enseigne dans la cité phocéenne, après les deux voisins du Centre Bourse et de la rue Saint-Ferréol, dans l'hyper centre.

L'écrin certifié BREEAM « Excellent » et C2C (« cradle to cradle », certification basée sur les principes de l'économie circulaire : zéro pollution et 100% de recyclage) regroupera un supermarché alimentaire (2.000 m²), cinq moyennes surfaces - trois magasins d'équipement de la personne de respectivement 950, 750 et 650 m², deux magasins des secteurs cul- >>>

MARSEILLE, UNE ZONE D'INFLUENCE DE 1,6 MILLION DE CHALANDS POUR UN CHIFFRE D'AFFAIRES GLOBAL DE PRÈS DE 5,3 MILLIARDS D'EUROS (760 M€ DANS L'HYPER CENTRE-VILLE).

»»»» ture-loisirs de respectivement 1.200 et 900 m², une quarantaine de boutiques (de moins de 300 m² pour 5.050 m² au total), ainsi qu'un parking souterrain de 796 places (sur 6 niveaux). Le complexe sera composé de deux bâtiments organisés autour d'un mail ouvert à l'extérieur, surmonté d'une canopée en verre qui le protège des intempéries.

Bleu Capelette à la recherche du temps perdu

Dans les quartiers Est, l'arrivée d'un nouveau concurrent près du stade Vélodrome ne décourage pas les ardeurs des investisseurs. Premiers à entrer en piste au printemps dernier, Icade et Sifer ont lancé les travaux de Bleu Capelette. En gestation depuis 2006, ce projet de 42.500 m² GLA devrait enfin voir la lumière d'ici le début 2017 sur la parcelle qui jouxte le palais omnisport Marseille Grand Est. Cet ensemble conçu par les cabinets Architectonica et DGLa agrègera un multiplexe de 12 salles (2.850 fauteuils) porté par Pathé et la famille Tarizzo, un Auchan Gourmand (7.000 m²), 80 boutiques (H&M sur 2.500 m², Camaïeu, Armand Thiery, Courir...) et 8 restaurants (Urbun, Mezzo di Pasta, Memphis Coffee...). Le montant de l'investissement s'élève à 220 millions d'euros, pris en charge à parité par les deux promoteurs. Reste à connaître le devenir patrimonial du complexe. En négociations avancées avec un investisseur, les deux partenaires espèrent être en mesure de signer un accord d'exclusivité avec ce dernier d'ici la fin de l'année.

Frey parie sur la Valentine

À la Valentine, un projet chasse l'autre. Le Village des Marques à peine disparu du paysage, un autre programme d'importance sort des cartons. En juin 2013, le groupe champenois Frey a obtenu le sésame de la CNAC pour développer un nouvel ensemble commercial d'une surface totale de vente de 28.281 m² au sein de la Zac de La Valentine. Le projet baptisé « My Valentine » regrouperait 70 boutiques (5 boutiques d'équipement de la personne, 5 magasins d'équipement de la maison, 3 magasins des secteurs culture-loisirs, un chocolatier, une quarantaine de boutiques de moins de 300 m²), des bureaux (1.000 m²) et un parking en ouvrage de 1.577 places. Ce nouvel écrin à la forme originale (une sorte de long galet plat) dessiné par l'architecte italien Silvio d'Ascia pourrait voir le jour sur l'emprise d'une friche industrielle (11 ha) acquise auprès de la société SBM (ex-Procida).

Le conditionnel s'impose toutefois car le dossier n'est pas au bout de son parcours administratif. Malgré le désaveu de la CNAC, les opposants ne lâchent pas l'affaire. Rangés derrière Frédéric Touati, patron d'Estimmo, la société ad hoc qui portait... feu le Village des Marques, ils ont saisi le conseil d'Etat. Le dirigeant marseillais qui exploite via sa foncière MIF (Marseille Investissement Finance) plusieurs ensembles commerciaux à la Valentine (le centre des Trois Horloges, Castorama et le centre Grand V) pointe notamment le risque de saturation engendré par le

EN DESSOUS DE GRAND LITTORAL, L'OFFRE COMMERCIALE COMPRENDRA 9 MOYENNES SURFACES DES SECTEURS DE L'ÉQUIPEMENT DE LA MAISON ET DE LA PERSONNE, DE LA CULTURE, DES LOISIRS ET DU SPORT, D'UNE SURFACE TOTALE DE VENTE DE 12.818 M², UNE MOYENNE SURFACE ALIMENTAIRE DE 1.140 M² ET ENVIRON 35 BOUTIQUES, DE MOINS DE 300 M² CHACUNE, TOTALISANT 4.094 M².



projet de ses concurrents. Une requête paradoxale pour un promoteur qui souhaitait développer un ensemble de 45.000 m² de commerces dans le même quartier...

En outre, le groupe Frey va devoir surmonter les nombreuses réticences de la municipalité qui, à l'instar de Roland Blum, adjoint au développement économique, pointe les problèmes d'accessibilité du site et le risque de saturation de l'offre commerciale. Des réticences que le promoteur tente de désamorcer en se déclarant prêt à investir 8 millions d'euros - au titre de sa participation à la Zac - dans l'aménagement de ronds-points et de voies d'accès au complexe. Une somme qui représente une infime partie de l'investissement global estimé (130 M€).

Les Docks lèveront le rideau en mai 2015

Oubliés les fastes des éditions 2012 et 2013. Pour trouver trace du projet des Docks cette année à Cannes, il fallait se rendre sur le stand de Sogeprom. Commercialisateur du site, la filiale de la Société générale draguait les enseignes pour les convaincre de s'installer dans l'une des 80 cellules (17.000 m² au total) aménagées par Constructa et JP Morgan au rez-de-chaussée et au sous-sol de l'immeuble, navire amiral du quartier d'affaires d'Euroméditerranée (365 m de long pour 80.000 m²). À ce jour, Sogeprom indique avoir commercialisé près de la

Alpha 2017: La zone commerciale d'Aubagne va encore s'agrandir avec le projet Alpha 2017. Un éco-quartier avec un centre commercial.



moitié des surfaces, en respectant la typologie suivante: 45% auprès d'enseignes spécialisées dans l'alimentaire et la restauration (Big Fernand, Bieh, Zinc-Zinc), 40% de commerces de services de proximité (tabac, presse, pressing...) et 15% des secteurs culture-loisirs (avec des loyers compris entre 250 et 650 euros/m2).

L'opération représente un investissement de 50 millions d'euros financé par la filiale Asset management de la banque américaine JP Morgan, propriétaire de 80% de la surface des Docks depuis la fin 2007 (acheté 220 M€ auprès de Catalyst Invest).

Les premières boutiques devraient lever le rideau en mai 2015, avec un semestre de retard sur le calendrier initial.

Résilience mise sur les quartiers Nord

Au nord, juste en dessous de Grand Littoral, les grandes manœuvres ont commencé. Elles ont pour décor les trois parcelles en terrasse autrefois détenues par Eiffage dont les projets d'aménagement avaient été stoppés en plein vol par les glissements de terrain qui avaient suivi la construction du centre commercial au milieu des années 90. Propriétaire du site depuis 2010, Xavier Giocanti, le patron du groupe Résilience (Marseille), rêve de relancer la mécanique constructive dans un secteur qui recèle « de formidables ressources inexploitées ». Son projet ? « Tivoli parc », un « nou-

veau quartier méditerranéen » de 80.000 m2 de plancher qui regroupera logements (30.000 m2 vendus au prix moyen de 3.000 euros/m2), commerces (28.000 m2), un Ehpad et des bureaux, notamment le siège d'un organisme régional.

Et cette fois, pas de risque de glissement de terrain: s'appuyant sur les expertises d'un bureau d'études d'Arcelor, le promoteur compte garantir la stabilité du bâti en les posant sur des pieux ancrés dans le sous-sol à une soixantaine de mètres de profondeur.

L'offre commerciale comprendra 9 moyennes surfaces des secteurs de l'équipement de la maison et de la personne, de la culture, des loisirs et du sport, d'une surface totale de vente de 12.818 m2, une moyenne surface alimentaire de 1.140 m2 et environ 35 boutiques, de moins de 300 m2 chacune, totalisant 4.094 m2. Pour impulser la dynamique au site, Xavier Giocanti se targue de signatures avec Carrefour (pour un Drive), Courtepaille et la chaîne KFC. L'ensemble se présentera comme une galerie à ciel ouvert (un « retail park » dans le jargon des opérateurs) étagée sur 3 niveaux. Reste le calendrier. Le promoteur annonce des premières ouvertures « pour la fin 2016 ». Quant à l'investissement (pour le projet commercial), il tournerait autour de 50 millions d'euros.

■ William Allaire

*Marché international des professionnels de l'immobilier commercial.

A LA VALENTINE, LE GROUPE FREY VA DEVOIR SURMONTER LES NOMBREUSES RÉTICENCES DE LA MUNICIPALITÉ QUI POINTE LES PROBLÈMES D'ACCESSIBILITÉ DU SITE ET LE RISQUE DE SATURATION DE L'OFFRE COMMERCIALE.



© GEORGES MAJOLET

BOUCHES-DU-RHÔNE « NOUS DEVONS ÊTRE ACTEURS DE MARSEILLE »

TPBM: Comment va le centre-ville de Marseille ?

Guillaume Sicard: Le centre-ville va mal, vous vous doutez bien de ma réponse...

TPBM: A cause des Terrasses du Port ?

G.S.: Non pas vraiment à cause de l'ouverture de ce centre commercial. Il draine surtout une clientèle touristique et tous ceux qui n'allaient plus en centre-ville justement. Donc même si forcément, il a impacté la fréquentation de nos boutiques, je ne dirais pas que c'est significatif.

TPBM: La faute à la crise encore ?

G.S.: Forcément, les budgets ont été diminués dans chaque foyer, c'est certain. Mais au-delà d'une situation générale difficile pour le commerce, il faut bien avouer que la rénovation du centre-ville nous offrirait une vraie bouffée d'oxygène...

TPBM: La seconde partie rénovée du Vieux-Port est attendue pour le printemps prochain. C'est plutôt une bonne nouvelle non ?

G.S.: Bien sûr, mais que deviennent la rue Paradis, ses rues adjacentes, ou encore la Canebière ? Le centre se meurt et n'a plus grand chose d'attrayant, sans parler de ces travaux qui n'en finissent plus. Dix ans que ça dure ! L'urgence, aujourd'hui, est d'attaquer ce gros dossier. Nos adhérents n'ont pas l'impression

RÉCEMMENT ÉLU À LA PRÉSIDENTIE DE MARSEILLE CENTRE, GUILLAUME SICARD ÉVOQUE LES ENJEUX DE SA MANDATURE ET FAIT LE POINT SUR LE MORAL DES COMMERÇANTS DU CENTRE-VILLE.

de jouer à armes égales avec les Terrasses du Port, par exemple, où la propreté et la sécurité sont de mise. Nous n'avons pas un centre digne de la deuxième ville de France !

TPBM: Comment faire sans budget ? MPM a revu à la baisse le chantier du Vieux-Port...

G.S.: Nous allons y réfléchir. A la demande de MPM, nous avons choisi des représentants par quartier, au sein de Marseille Centre, des interlocuteurs uniques, indispensables pour faire remonter les difficultés des commerçants et réfléchir à des dynamiques de secteurs.

TPBM: Chacun ne doit-il pas aussi se montrer responsable, nettoyer son pas de porte, faire une jolie vitrine... tous sont-ils vraiment impliqués de la même façon ?

G.S.: Bien sûr que certains ne jouent pas le jeu du « collectif », mais je vais mettre toute mon énergie justement pour (re)mobiliser nos adhérents. Nous devons « marketer » notre espace. Pourquoi ne pas végétaliser nos rues ? Créer encore plus d'événements ? Je suis sans doute un peu utopique, mais le changement passe aussi (surtout ?) par notre implication. Ensuite, concrètement, le centre a besoin d'un nouvel urbanisme. Je pense à des trottoirs élargis, à des parcs à scooters, à de vrais espaces livraisons

et il faudrait aussi que la Ville exige de certains des rénovations de façade. Nous devons harmoniser tout cela.

TPBM : Quelles villes vous inspirent ?

G.S. : Je reviens de Montpellier et je rêve d'un centre aussi agréable que là-bas, sans voiture, avec une réelle harmonie entre les commerces.

TPBM : Pour réussir une ville sans voiture, il faut les infrastructures qui vont avec...

G.S. : L'accès au centre est trop difficile. Certains ont jeté l'éponge depuis longtemps et ne viennent plus jusqu'à nous. Les parkings sont aussi trop chers. Il faut réfléchir à des solutions pour que cette zone, qui va du Panier au Cours Julien, respire à nouveau. Mais je sais que ce sera long et difficile, mais en même temps, c'est inévitable ! N'oublions pas que nous sommes le plus grand centre commercial à ciel ouvert de la métropole...

TPBM : Autre sujet, l'enveloppe allouée par les TDP permet sans doute d'étendre le planning de vos manifestations. Elle se monte à combien ?

G.S. : Nous avons pendant trois ans une enveloppe annuelle de 200.000 €. Mais attention, ce ne sont pas des subventions, mais une somme maximale attribuée, uniquement sur facture.

TPBM : Elle double donc votre budget événementiel...

G.S. : Exact, grâce à elle, nous avons pu organiser cette année différentes manifestations, de Belsunce au Cours Julien, en passant par l'Opéra et Noailles. Nous avons pu également créer un CDD, dédié à ce poste.

TPBM : Une façon de faire revenir les clients ?

G.S. : Je crois surtout qu'ils ne sont jamais partis en fait. Ils ne dépensent plus, les achats « coup de cœur » se font moins nombreux. Tout devient compliqué, aussi, forcément avec des animations et de l'actualité, cela permet de faire venir du monde « différemment ». Nous devons être acteurs de notre ville.

TPBM : Aux portes de Noël, comment se présente ce mois de décembre ?

G.S. : Les commerçants sont mobilisés pour réussir ce qui reste le moment essentiel de l'activité économique de l'année, même si nous savons que ce sera complexe. Les promotions et des taux de démarques importants sont déjà très présents pour inciter les consommateurs à faire leurs achats. Pour l'instant, ils n'ont pas véritablement débuté, les clients repèrent, sont frileux. A nous de leur offrir un cadre festif, c'est la raison pour laquelle les associations proposent en complément des moments de shopping des animations gratuites, pour un moment chaleureux dans les quartiers commerçants.

■ Propos recueillis
par Alexandra Zilbermann

« La fédération Marseille Centre illumine les rues et la place Félix Baret grâce au soutien de la Ville. Cette année, 137 nouveaux motifs diurnes et dynamiques habillent le centre-ville. Des décors « éclats neigeux » s'installent sur les 18 mâts de la place Félix Baret. Plus d'une dizaine d'associations adhérentes à la fédération, représentant plus d'un millier de commerces, bénéficient de ce dispositif à hauteur de 110.000 € ».



BOUCHES-DU-RHONE

© MICHEL DEUFF

UN VILLAGE DE MARQUES À MIRAMAS

Baptisé « Les Portes de Provence », le magasin d'usine Villages de Marques devrait ouvrir fin 2016 à Miramas. L'investissement est estimé à 110 millions d'euros pour un Shon de 29.000 m². Un magasin d'usine qui divise : la phrase résume les oppositions locales pour ce projet phare de Miramas. Ultime épisode, un recours gracieux (rejeté par le SAN Ouest Provence) contre le permis de construire a été déposé le 12 septembre 2014. En théorie, seul un recours contentieux peut encore être déposé. Pour le reste, le Conseil d'État a débouté les recours déposés par des opposants en juin 2014. Ce qui a autorisé la mairie à signer le permis de construire dans la foulée. Porté par le groupe britannique McArthurGlen et son associé la holding financière Sabeton, le projet vise à réaliser 20.000 m² de surfaces commerciales regroupant hôtels, restaurants et 160 boutiques. Les tarifs de location communiqués par le porteur de projet vont de 450 à 600 euros/m². L'ensemble sera situé sur une emprise d'une trentaine d'hectares à l'emplacement d'un ancien domaine agricole. Il s'agit du domaine de Péronne (98 ha classés en Zac) acquis par Sabeton, holding appartenant à l'homme d'affaires lyonnais Claude Gros.

Baptisé « Les Portes de Provence », ce village regroupera des enseignes affichant un positionnement plutôt haut de gamme, toutes issues du portefeuille de McArthurGlen : Asics, Calvin Klein, Desigual, Eden Park, Hugo Boss, Lacoste, Pepe Jeans, Ralph Lauren,.... Des enseignes qui trouveront là l'occasion de déstocker leurs collections invendues des saisons précédentes avec d'importants rabais.

■ M.D.

BAPTISÉ « LES PORTES DE PROVENCE », CE VILLAGE REGROUPERA DES ENSEIGNES AFFICHANT UN POSITIONNEMENT PLUTÔT HAUT DE GAMME, TOUTES ISSUES DU PORTEFEUILLE DE MCARTHURGLEN : ASICS, CALVIN KLEIN, DESIGUAL, EDEN PARK, HUGO BOSS, LACOSTE, PEPE JEANS, RALPH LAUREN,...

MULTIPLÉXÉ

BOUCHES-DU-RHONE

BAPTISÉ « ESPACE DE LOISIRS », C'EST UN TERRAIN DE 2,5 HECTARES QUI RECEVRA 6.000 M² DE BÂTI. 850 PLACES (GRATUITES) DE PARKING SONT PRÉVUES, AINSI QUE 2.000 M² DE SURFACES COMMERCIALES ATTENDANTES.

DE 12 SALLES

À VITROLLES

Fin octobre 2014, la première pierre du futur cinéma Multiplexe a été officiellement posée à Vitrolles. Un équipement dont la livraison est prévue fin 2015 (soit près de 18 mois de retard) et qui offrira 2.500 fauteuils. L'exploitant vise 700.000 entrées annuelles. C'est l'agence d'architecture marseillaise Map (architecte, Renaud Tarrazi), qui a conçu ce projet de multiplexe. L'agence qui connaît bien cet univers pour avoir notamment pensé le Capitole Studio d'Avignon et le Cinéma Pathé Lingostière de Nice. Les premiers coups de pioche ont été donnés au second trimestre 2014 en bordure de la RD 113. Baptisé « espace de loisirs », c'est un terrain de 2,5 hectares qui recevra 6.000 m² de bâti. 850 places (gratuites) de parking sont prévues, ainsi que 2.000 m² de surfaces commerciales attendantes ; deux restaurants vont s'y installer. Le bâtiment aux allures modernes va suivre les principes du développement durable, avec une priorité sur les économies d'énergie. Le système de chauffage sera équipé de pompes à chaleur. Selon le maire Loïc Gachon, le Multiplexe « n'est pas un nouveau cinéma de zone commerciale, mais un équipement urbain ». Pour preuve, il indique que 15.000 personnes vivent dans un périmètre d'un kilomètre autour du site. Des aménagements spécifiques ont été imposés par la Ville afin de régler les problèmes de fréquentation et de nuisance. Un mur végétal antibruit de 20 mètres de large fera tampon entre la résidence la plus proche et le cinéma. L'investissement est estimé à 18 millions d'euros. Selon Robert Laborie, directeur de développement du groupe CGR cinéma, porteur du projet, ce futur équipement devrait battre des records de fréquentation. « Marseille est la deuxième ville de France, mais la sixième en termes de spectateurs qui fréquentent les cinémas », explique-t-il. « Ces chiffres prouvent qu'il manque un ou plusieurs Multiplexes dans le secteur ». Des dommages collatéraux ne sont pas à exclure. À Vitrolles, le directeur du cinéma Les Lumières (168 places et animateur d'un festival « Polar en Lumières »), qui va fêter ses dix ans, s'attend à une baisse de fréquentation. ■ M.D.



© MICHEL DEUFF

À ISTRES, LE FORUM DES CARMES RÊVE DE GRANDEUR

BOUCHES-DU-RHONE

Crise, problèmes administratifs, aides défaillantes et recours nombreux... ont mis à l'épreuve l'opiniâtreté de la commune d'Istres et de son maire François Bernardini, très attaché au projet du Forum des Carmes. Car voilà des années qu'il bataille pour faire sortir de terre le complexe commercial de 12.000 m² (Ndlr : soit près de la moitié du Centre Bourse à Marseille). Après avoir été retardé, le chantier va pouvoir démarrer. La Ville et RMB Investissements ont signé récemment une (nouvelle) promesse de

« PRÈS DE LA MOITIÉ
(44 %) DES LOCAUX
COMMERCIAUX
SONT DÉJÀ VENDUS »,
AFFIRME RENÉ
MONTÉSINO,
LE REPRÉSENTANT
DE RMB
INVESTISSEMENTS.

vente d'un montant de 5,8 millions d'euros HT (dont 3,7 millions pour la surface commerciale). Le projet n'a pas été modifié dans ses grandes lignes. Outre les surfaces commerciales, il comprend un ensemble immobilier de 4.000 m², un Forum des arts de 800 m² et 615 places dans un parking souterrain. Le montant global de l'investissement frôle les 30 millions d'euros. Au moins 200 emplois pourraient être créés. Pour le maire d'Istres, il s'agit de redynamiser un centre-ville en pleine déshérence. « Ce sera un lieu d'attractivité qui bénéficiera aux commerces des rues adjacentes », dit-il. Il s'agit également d'un projet urbanistique qui s'inscrit à plus large échelle. En effet, la réhabilitation et la piétonnisation de l'artère principale (Allées Jean-Jaurès) sont quasiment achevées. Dans le même temps, l'expansion des zones périphériques se déroule comme prévu sur la zone du Tubé (140.000 m² aménageables), le secteur des Crau ou Les Cognets. Concernant le Forum des Carmes, les retards n'ont pas découragé les investisseurs. « La bonne nouvelle, c'est que la commercialisation avance bien. Près de la moitié - 44 % - des locaux commerciaux est déjà vendue », affirme René Montésino, le représentant de RMB Investissements. Celui-ci tient à rester discret : « Nous avons des concurrents et je souhaite protéger mes prospects ». Pour cette ville de 43.000 habitants, il s'agit d'un pari sur l'avenir. Les projets et les centres commerciaux existants représentent une offre supérieure aux besoins locaux, mais le maire affirme « que la ville doit aussi rattraper son retard ».

■ M.D.

④ LES TRANSPORTS

① Navette-métro-boulot, embarquez !

La Provence – 10.09.2014

② Métro : les travaux d'Hercule

La Provence – 30.10.2014

③ Aubagne... Milan et Londres !

La Provence – 15.11.2014

④ L'aérogare mp2 double la mise

La Provence – 20.11.2014

⑤ Le tramway nord-Sud continue à tisser sa toile

La Provence – 13.12.2014

⑥ Le train accélère vers

La Provence – 15.12.2014



Daniel Commère et Fabienne Elain passent leurs vacances à l'Estaque et plébiscitent la navette pour aller au centre.

Hier, les liaisons maritimes de la RTM pour l'Estaque et la Pointe-Rouge ont été prises d'assaut sur le Vieux-Port. Touristes et Marseillais les ont adoptées.

Michèle vit à Carry. Elle se gare à l'Estaque, prend la navette comme pour aller travailler.

Navette-métro-boulot, embarquez !

Les touristes la plébiscitent mais les Marseillais l'utilisent déjà au quotidien et espèrent de meilleures connexions

Bienvenue à bord" : le commandant du "San Antonio X" qui dessert l'Estaque depuis le Vieux-Port assure l'accueil comme pour une croisière. Il est 12h30. En ce pont du 8 mai, les touristes ont pris d'assaut les lignes maritimes de la RTM. Mais ils n'y voient pas seulement une occasion de découvrir la rade. Pour eux et pour les usagers quotidiens, les navettes rentrent dans un plan transport.

Daniel Commère et Fabienne Elain profitent d'une maison sur les hauts de l'Estaque. Arrivés en train de Mayenne, ils n'utilisent que les transports en commun. "C'est une évidence de nous rendre dans le centre et d'en revenir par la mer. Et plus agréable que le bus que nous prenons aussi, comme le train depuis l'Estaque-Gare. C'est un plus voué à se développer."

Un petit brin de mistral ravit les passagers, certains sont fouettés par l'écume.

Corinne Jules est heureuse de faire découvrir la façade maritime-



L'arrivée sur l'espace Mistral, à l'Estaque, est un vrai bonheur, après vingt minutes de navigation. Les "pendulaires" qui utilisent tous les jours la navette pour aller au boulot, la prennent dès 7 h 30 tous les matins. Les touristes et les Marseillais en vadrouille, apprécient d'atteindre le village sans galérer sur la route. /PHOTOS VALÉRIE VREL

"J'allais travailler à Périer en bateau depuis l'Estaque. Aujourd'hui, c'est pour le shopping."

me de Marseille à sa soeur Sylvie venue de région parisienne pour aller déjeuner à l'Estaque. "Mais ce n'est qu'un des aspects, très agréable il est vrai. Nombre de mes amis qui travaillent avec moi pour un opérateur téléphonique à Castellane et habitent sur la Côte Bleue prennent la navette RTM au quotidien. Ils se garent à l'Estaque et après c'est bateau-métro-boulot."

Les organisateurs de ce service public appellent ces usagers

des "pendulaires". Ils embarquent à 7 h 30 ou 8 h 30 côté Estaque et à 7 h ou 8 h côté Pointe-Rouge. Ils rentrent à partir de 17 h. "On se connaît tous, dit l'un d'eux. La petite famille de la croisière au jour le jour."

Claude Terrière habite la Pointe-Rouge et cette fois, il se paye une petite virée à l'Estaque pour s'aérer. "Mais en semaine, je travaille à l'Arbois. Si les deux navettes étaient connectées, je rêverais de laisser ma voiture à l'Estaque

ou Saint-Henri pour débiter par la mer et tracer ensuite par l'autoroute. Aujourd'hui, je suis obligé de partir peu après six heures pour éviter les gros embouteillages. Les lignes maritimes doivent avoir d'autres maillons pour séduire. En Finlande, tout le monde prend les navettes toute l'année."

À l'arrivée à l'Estaque, les marins à l'uniforme RTM renseignent les touristes sur le 35 qui amène aux plages de Corbières,

le 95 pour rejoindre la gare SNCF et cingler vers les calanques de la Côte Bleue.

Et du débarquement jusqu'au village de l'Estaque, comme à la Pointe-Rouge, tout a été équipé pour les personnes en fauteuil. Pour que la croisière ne se mue pas en galère.

Anne et Pierre Baudean, qui vivent à Bry-sur-Marné et qui sont venus voir leur fils qui travaille dans le cinéma à Marseille ont "pris un abonnement Transpass

pour profiter au maximum de ce service maritime". D'autres passagers regrettent que les cartes rechargeables ne puissent pas être utilisées pour payer la navette.

Maurize Lazfran, élégant industriel retraité, a embarqué sa petite fille Ambre "pour lui faire découvrir le port où il faisait griller les sardines avec ses amis." Comme lui, Michèle Lattauzio, qui réside à Carry, assure que "les Marseillais doivent plaider

pour plus de navettes". "Je la prenais pour aller travailler chez un assureur à Périer jusqu'à l'année dernière. Aujourd'hui, avec mon abonnement, je profite de cette jolie traversée pour aller faire du shopping dans le centre-ville."

Et si la navette redessinaient Marseille et créait du lien?

Philippe LARUE
plarue@laprovence-presse.fr

Aller simple 3€, gratuit avec l'abonnement



Bateaux en location ou navires achetés par MPM : la question est toujours posée pour la suite du service, devenu un vrai plus.

Des navettes jusqu'en septembre, et après ?

Mises en place en 2012 au terme d'une gestation de plusieurs dizaines d'années, les navettes maritimes de la Pointe Rouge puis de l'Estaque ont connu un démarrage fulgurant, plébiscitées par les Marseillais comme par les touristes, avant que la communauté urbaine n'en pointe récemment le coût. Une prise de position retentissante de la nouvelle majorité à MPM qui aussitôt fait craindre sinon la suppression des navettes, du moins une réduction sensible de leur voilure, éventuellement accompagnée d'une hausse des tarifs. Cette perspective n'est pas sans inquiéter le groupement d'intérêt économique (GIE) Transrade qui a été spécialement constitué pour répondre à l'appel d'offres lancé l'an dernier par MPM, réussissant à décrocher le marché des deux dessertes face au géant Véolia.

Grâce à des moyens nautiques et humains fournis par les armements marseillais Icard Maritime et Méditerranéenne de service maritime (MSM), Transrade était en effet largement moins disant, ayant obtenu le meilleur score sur une note tenant compte à 60% de l'aspect technique de l'offre et à 40% de son aspect financier. Grâce à ce marché public obtenu de haute lut-

te, Transrade a pu procéder à des embauches dès cette saison, doublant ses effectifs qui atteignent désormais 42 navigants ; une seule ligne nécessitant un minimum de 21 marins pour assurer des traversées tous les jours de la semaine, de 7h à 22h sans interruption, avec à bord de chacun des deux ba-

Jugeant exorbitant le coût de ce service, la communauté urbaine voudrait changer la règle du jeu en investissant dans des navires

teaux, un équipage de 3 personnes.

Autre conséquence positive de ce service exploité par Transrade mais géré par la Régie des transports marseillais (RTM) : Transrade a commandé pour près d'un million d'euros, la construction d'un bateau neuf au chantier martégal Gatto. Ce navire de 123 places est destiné à remplacer l'une des navettes de 97 places actuellement en location sur la ligne de la Pointe Rouge ; ligne dont l'offre s'en trouvera renforcée. Ce pro-

jet d'entreprise se révèle cependant peu compatible avec les incertitudes qui pèsent sur la convention passée entre Transrade et MPM ; contrat d'une durée d'un an renouvelable trois fois et dont la première échéance interviendra à la fin septembre 2014. Selon nos informations, le service pourrait cependant être maintenu mais sous une autre forme, avec notamment la construction de cinq bateaux neufs financés par MPM dans le cadre d'un plan d'investissement ; flotte qui serait ensuite confiée à un ou plusieurs armateurs sélectionnés par appel d'offres, sur le modèle de ce qui a été réalisé avec Frioul If Express pour les liaisons entre le Vieux Port et l'archipel.

En attendant, les navettes maritimes qui desservent la Pointe Rouge et plus encore l'Estaque, font le bonheur du petit commerce local. Chaque jour, restaurateurs, cafetiers et marchands de souvenirs voient déferler des vagues de visiteurs qui n'auraient probablement pas pris l'autobus ni la voiture pour rejoindre ces quartiers certes pittoresques mais très éloignés du centre-ville car desservis par des axes routiers souvent trop encombrés.

Philippe GALLINI

Métro: les travaux d'Hercule

La RTM vient de changer tous les escalators. Elle va désormais moderniser les rames. Un chantier colossal...

Le métro est-il à bout de souffle? C'est l'impression qu'on a parfois en voyant les escalators figés ou les wagons étouffant de chaleur. La paralysie des escalators (*lire ci-dessous*) est souvent provoquée par des gamins. "On ne peut plus dire que les escalators sont vieux, explique Pierre Durand, directeur d'exploitation à la RTM parce qu'ils ont tous été changés ce mois-ci." Mais pour le reste, les wagons, qui remontent en partie à 1977, sont bons pour les musées. Si, dans les débats sur les transports, il est souvent question de créer de nouvelles lignes, l'important semble bien pourtant de rénover celles existantes. Voilà pourquoi, une enveloppe de 500 M€ doit être mise sur la table de MPM, autorité organisatrice des transports, pour moderniser complètement le métro. Mais quel type de métro propo-

500
En millions d'euros, c'est ce que devrait coûter le changement des rames.

sera-t-on aux Marseillais d'ici à 2020? Des rames à visage humain, c'est-à-dire avec cabines et conducteurs? Ou un métro complètement automatisé comme on peut le voir sur une ligne à Lyon? "Un métro automatisé est plus performant, poursuit Pierre Durand. D'ailleurs c'est ce que choisissent les villes qui décident de rénover le leur. C'est comme un gamin devant son petit train électrique, manette en main. Tout serait géré d'un central. Mais s'il n'y a plus de conducteur, il y aurait évidemment plus de monde dans les stations pour gérer les problèmes."

Puis, avec ce métro ultra moderne, les quais pourraient être équipés de portiques de protection qui empêcheraient les chutes sur la voie. Guy Teissier et les élus de la Communauté urbaine devront trancher. Comme ils devront se prononcer sur l'autre grand chantier, l'extension du métro. Vers où? Sous l'ère d'Eugène Caselli, un même postulat jaillissait dans les débats: "Pour un kilomètre au sud, il faudra faire un kilomètre au nord." Mais Eugène Caselli n'est plus là et, avec Guy Teissier, le kilomètre au nord relève

de plus en plus du mirage. D'abord parce qu'un "Très Grand Bus", (le B2), effectuée désormais le trajet Bougainville - Vallon des Tuves, via l'Hôpital Nord. Un "Très Grand Bus" qui se noie dans les bouchons comme le déplore le député PS Henri Jibrayel.

Un TGB qui n'est donc pas d'une très grande efficacité mais qui a quand même coûté quelques millions d'euros. Et qui a permis de rénover la voirie. Faire un métro aujourd'hui donnerait peut-être l'impression qu'on a jeté de l'argent par les fenêtres. Le TGB est là. Alors, on prendra le TGB. Tant pis s'il est boiteux.

Et on sera d'autant plus obligé de le prendre qu'une ligne de métro vers le nord coûterait autour... de 700 M€. Même si on n'est jamais sûr de rien en matière de transports, la ligne vers le sud, entre Dromel et Saint-Loup, est bien plus "chaude." D'ailleurs, on connaît déjà le nombre de stations. Et leur nom: Dromel puis La Pauline, Maison-Blanche, Saint-Tronc Jean Perrin, Saint-Loup Florian. Et, à la suivante, Saint-Loup Pagnol, tout le monde descend. Terminus de la ligne. Une ligne qui, au passage, devrait embarquer un peu plus de monde que celle entre la Timone et la Fourragère, dont on dit, depuis longtemps, qu'elle peine à trouver des usagers.

Quand on ne dit pas que c'est une erreur stratégique de l'avoir créée parce qu'elle n'a servi qu'à assouvir l'appétit de quelques élus politiques. C'est vers la Vallée de l'Huveaune qu'il eût fallu aller à ce mo-

L'autre priorité sera d'étendre le métro. Dromel-St-Loup semble la piste la plus sérieuse.

ment-là, il y a cinq ans. Mais c'est une autre histoire. Rénovation des rames et ligne vers Saint-Loup: voilà ce que devraient être les deux axes de la politique de Guy Teissier en ce qui concerne le métro. Mais les transports en commun, c'est aussi le tramway. Et sous la mandature du nouveau président, on va étudier le tracé nord-sud, une extension inscrite dans le PDU qui devrait amener le tram à La Rouvière d'un



Une rame de métro (ligne 14) automatisée à Paris. Marseille aura-t-elle la même d'ici à 2020 ?

/PHOTO DT

côté et au Lycée Nord, de l'autre. L'occasion, côté de sud, de desservir le stade Vélodrome, les hôpitaux, quelques grosses administrations comme l'Inserm et l'Urssaf, puis la mégacité de la Rouvière avec ses 8000 habitants. Côté nord, on irait jusqu'à Lycée Saint-Exupéry. Oui mais par où? Par le Chemin du Littoral? Difficile à imaginer vu que le secteur n'est guère peuplé. Par l'intérieur alors? Rue de Lyon? Chemin de la Madrague-Ville? Se poseraient, paraît-il, de gros problèmes de canalisations et de voirie en général. Décidément le nord n'a pas de chance, qui attend toujours que l'État tienne ses promesses (il devait financer les études du métro).

Peut-être devra-t-il se tourner vers... un rail rénové (*lire par ailleurs*), autrement dit les gares et haltes-ferroviaires qui jalonnent l'axe Saint-Charles - Saint-Antoine, soit la Blancarde, Sainte-Marthe, Busserine-Picon, Castellans et Saint-Antoine. Un axe qui devra être sécurisé. Car si c'est celui de la SNCF c'est aussi celui du cannabis.

Jean-Jacques FIORITO

Pendant ce temps à Lyon...

Marseille n'est pas la seule ville à "rafraîchir" son métro. Lyon va s'y mettre aussi. Et tout de suite. Géré par le Sytral, le réseau doit s'améliorer en matière d'éclairage, d'accueil, de confort, de sécurité. Une amélioration qui va concerner des stations clés telles "Hôtel de Ville Louis Pradel". Puis viendront "Bellecour", "Part-Dieu" et "Charpenne". En 2016, le métro devrait être flambant neuf. Une bonne nouvelle pour les usagers qui le prennent en masse. Le métro lyonnais, qui représente 50% du trafic des transports en commun, enregistre 740 000 voyages par jour contre 300 000 à Marseille. Mais Lyon propose 42 stations (4 lignes), une dizaine de plus que notre ville.

ESCALATORS

Des problèmes qui persistent...



À la station de métro Bougainville, de nouveaux escalators ont été installés.

/PHOTO PATRICK NOSETTI

Face aux plaintes répétées des usagers du métro, nous avons voulu vérifier *in situ* l'état de fonctionnement des escalators de certaines stations. Hier matin, sur onze stations visitées, cinq présentaient au moins une machine en panne. À la station Noailles les escalators ne fonctionnaient pas dans les deux sens. Même problème à l'arrêt Joliette, d'autant plus qu'une des deux escalators mécaniques est à l'arrêt depuis trois semaines. Dans les stations de grande affluence du Rond-point du Prado et du Vieux-Port, selon la sortie choisie on pouvait aussi être contraint d'utiliser les escalators classiques. Régulièrement des usagers de la station Vieux-Port se plaignent que l'escalator n'a pas redémarré depuis de longues semaines. À la station de la Timone, des travaux pour le remplacement des anciens escalators mécaniques condamnent une sortie depuis le 15 septembre et ce jusqu'à décembre, tandis que l'escalator de la ligne 1 direction la Fourragère, est à l'arrêt...

Sur onze stations visitées hier, cinq étaient donc touchées par des dysfonctionnements. Les usagers souffrent de cette situation trop fréquente selon eux: les personnes âgées s'essouffent vite tandis que les poussettes doivent attendre l'aide bienveillante d'un autre voyageur pour pouvoir entrer ou sortir d'une station.

Selon un agent d'accueil de la RTM, interrogé hier dans les couloirs du métro, plusieurs types de dysfonctionnement sont relevés. Soit des pannes mineures et temporaires: dans ce cas, un technicien est rapidement dépêché pour résoudre le problème faire les vérifications nécessaires et remettre en marche la machine. Soit des pannes plus longues qui nécessitent la commande d'une nouvelle pièce, ce qui peut prendre un certain temps (quelques semaines voire plusieurs mois).

Généralement, ces pannes sont dues à "des jeunes qui s'amuse à appuyer sur le bouton d'arrêt d'urgence sans raison" explique l'agent d'accueil. Les escalators mécaniques étant des machines sensibles, ils nécessitent toute une série de vérifications, par mesure de sécurité, avant d'être remis en marche. Le plus souvent, c'est donc un problème indépendant de la RTM qui vient du comportement même de certains usagers malveillants.

ROBERT ASSANTE, CHARGÉ DES TRANSPORTS À LA COMMUNAUTÉ URBAINE

"Pour les quartiers Nord, n'oubliez pas le train"

Il a géré l'environnement auprès du maire Jean-Claude Gaudin avec le douloureux dossier des ordures ménagères. Puis il est devenu maire de secteur (11^e-12^e). Aujourd'hui, Robert Assante est vice-président de la communauté urbaine, chargé des Transports. Avec Guy Teissier, président de MPM, et Maxime Tommasini, président de la RTM, il se penche sur les transports de demain.

On parle beaucoup de nouvelles lignes de métro mais la rénovation des rames actuelles semble prioritaire...

Tout est prioritaire quand il s'agit de transports en commun. Nous voulons aller au sud comme au nord mais c'est vrai qu'il faut changer les wagons. Nous en avons une centaine et ils sont à bout de souffle. On prendrait des risques en ne faisant rien. On va investir 500 M€ sur plusieurs années et on va lancer un cahier des charges d'ici à 2016. Il faudra savoir si on continue avec des chauffeurs ou si on met en place un métro complètement automatisé, auquel cas il faudra réaménager les quais, les mettre en sécurité. Je ne pense pas qu'un problème social se poserait dans ce cas. Il pourrait y avoir une évolution de carrière chez les conducteurs qui quitteraient le métro. N'oubliez pas qu'on compte développer le tramway.



Pour Robert Assante, les gares des quartiers Nord sont cruciales. (PHOTO MAURICE VIEL)

A-t-on une idée plus précise de l'extension du tramway?

À la dernière séance de MPM, on a voté une enveloppe de 550 000 euros pour étudier les tracés vers le sud et le nord, ce qui pourrait coûter autour de 200 M€. Donc, on a bien l'ambition de développer le tram des deux côtés de la ville. Après, il faudra voir ce que donnent les résultats. On sera fixé d'ici à 2016. Sous cette mandature, on compte donc rénover les rames, développer le tram et créer une ligne de métro Dromel - St-Loup qui, elle, coûterait 500 M€.

Revenons au métro justement. Manifestement l'extension vers le nord a du plomb dans l'aile...

Le métro au nord n'est pas abandonné, il peut venir après. Mais n'oubliez pas qu'il n'y a pas que le métro. Il y a une voie ferrée aussi. On pourrait très bien moderniser les gares de Saint-Antoine, de l'Estaque, les autres. Et faire en sorte que les trains passent à l'heure. Le contrat État-Région peut le permettre. Il ne faut pas négliger le train. Gare Saint-Charles - Saint-Antoine, c'est à peine dix minutes de trajet. Et s'il faut aller jusqu'à l'Hôpital Nord, pourquoi ne pas envisager de créer une autre gare? Après, c'est sûr qu'il faudra faire un effort sur la sécurité.

BRUNO RAUILLER PAR L.F.E

ANOUK BACCET AL

Aubagne... Milan et Londres !

augmente son trafic vers Toulon et l'opérateur Thello ouvre un Marseille-Milan quotidien. L'Eurostar arrive en mai



À partir d'aujourd'hui, le train "Thello", qui appartient à la société italienne Trenitalia, entre à St-Charles. Destination Milan. / OR

PRATIQUE

Un seul train, mais plusieurs prix

La société Thello est le premier... ennemi de la SNCF. Profitant de l'ouverture du marché des lignes internationale de voyageurs, en 2009, elle a créé une ligne nocturne entre Paris et Venise. C'était en décembre 2011. Mais déjà, dans l'esprit des opérateurs italiens, germeait l'idée d'aller conquérir le sud de la France avec un Marseille-Milan. Dans une interview à Nicematin.com, le directeur général Albert Alkday expliquait récemment: "Nous avons travaillé pendant trois ans sur un Lyon-Chambéry-Turin mais les potentiels de marché sont moins significatifs que sur Marseille-Nice-Milan (...). Pour nous, l'arc méditerranéen est le grand marché référent des dix à vingt années à venir, compte tenu de l'importance de la population en Paca et du poids économique de Milan." La société Thello compte donc séduire les usagers provençaux. Si le directeur reconnaît que le temps de parcours (près de 8h) n'est guère attrayant, il sait qu'il peut compter sur les tarifs. Des tarifs qui varient selon le jour. Sur le site, on note qu'un départ de Marseille le 16 décembre, autrement dit demain, coûte 70€. Si on part mercredi, le prix "tombe" à 30€. Et il est de 56€ si on embarque le week-end. Thello imposera-t-il un maquis de prix comme le fait la SNCF? L'avenir le dira. Par ailleurs, comme on le précise plus haut, le train desservira de très nombreuses villes: Toulon, Les Arcs, St-Raphaël, Cannes, Antibes, Nice, Menton, Monaco, puis autant en Italie, notamment Vintimille, San Remo, Albenga, Savone, Gênes, Pavie et Milan. Quant aux billets, on peut se les procurer sur tous les points de vente de Trenitalia et sur le site thello.com. Pour ceux qui s'y prennent au dernier moment, on peut également acheter les billets à bord du train auprès des agents.

J.-J. F.

Saint-Charles, une porte grande ouverte vers l'Europe

Alors, où voulez-vous aller ?

À Londres pour faire la bise à la reine ? À Barcelone pour serrer la paluche à Messi ? À Edimbourg ? À Istanbul ?

On peut se rendre partout désormais au départ de Marseille. Ne manque plus que Richard Branson et une agence de tourisme spatial pour faire de notre ville la plate-forme mondiale des voyages sur et autour de la planète. Enfin, n'exagérons rien. Mais c'est vrai que Marseille développe son offre en matière de transport. La dernière ? Un Marseille-Milan en train proposé par l'opérateur Thello, détenu à 67% par Trenitalia qui est à l'Italie ce que la SNCF est à la France. Un train qui part de Marseille tous les jours, à partir de ce lundi. Et qui fait le trajet inverse tous les jours aussi à la même heure. Mais attention, pas de révolution entre les deux villes. Si le TGV met Barcelone à quatre heures de Marseille, Thello ne propose guère qu'une... diligence. Près de huit heures pour faire Marseille-Milan. Le temps qu'il faut pour aller plonger dans la mer des Caraïbes en avion. Puis, l'horaire de départ n'est pas très

excitant: 15h30, ce qui vous laisse sur le quai de Milan à 22h50. Alors quel est l'intérêt ? Il y en a deux. Un mineur et un majeur. Le mineur, c'est qu'on ne change plus de train. Ce qui n'était pas le cas jusque-là puisqu'il fallait descendre à Lyon, puis à Genève quand on passait par le nord; et Nice, puis Vintimille en longeant le littoral. Cette fois, promis, juré, on garde la même banquette.

30 euros, le premier prix pour se rendre à Milan

L'intérêt majeur, c'est le prix: 30€ si on choisit bien son jour. Moins que les trains traditionnels. À noter qu'en embarquant en gare St-Charles, on n'est pas obligé d'aller jusqu'à Milan. On peut faire du cabotage et se rendre au stade Mayol de Toulon pour applaudir le RCT. Ce qui fait bondir le Conseil régional qui hurle à la concurrence (voir par ailleurs). Si vous redoutez le mal de fesses (8 heures, c'est long), Marseille vous propulse aussi à Barcelone en 4h donc, et à Madrid en 7h. Avec un départ de Marseille au petit matin qui

vous permet d'arriver à la Place Catalunya au moment de l'almuerzo, c'est-à-dire à l'heure du jambon, "pan con tomate" et vin Rioja. La destination est attrayante même si on sent auprès de la SNCF, qui ne communique aucun bilan depuis le lancement en décembre 2013, que le taux de fréquentation de la ligne n'est pas réjouissant. Par ailleurs, on sait que Ryanair a tissé une toile qui s'étend chaque année en Europe (et en Afrique).

Mais le meilleur est à venir peut-être. Eurostar vient de confirmer le lancement, en mai 2015, d'une ligne ferroviaire entre Marseille et Londres. Qu'on pouvait déjà rejoindre au départ d'Avignon. Mais Eurostar (qui n'a pas encore fixé les tarifs) a choisi Marseille "parce qu'elle est devenue très attractive, notamment grâce à son titre de capitale européenne."

7h pour 1200 km entre St-Charles et Buckingham alors qu'il en faut 8 pour parcourir les 550 km entre Marseille et Milan: on sent que les deux lignes n'auront pas le même succès. Thello aura intérêt à faire un effort sur le service.

Jean-Jacques FIORITO

CONCURRENCE

En terme d'attractivité, le train de Thello aura bien du mal à concurrencer Ryanair et les compagnies low cost en général. Alors c'est vrai que, lorsqu'on va à Milan en avion, on atterrit à... Bergame, soit à plus de 50 kilomètres de la destination choisie. C'est également le cas -- c'est même pire -- quand on va à Londres et qu'on se retrouve à Stansted, à plus de 60 kilomètres de la capitale anglaise. Mais les prix, comme chacun sait, sont très attractifs. Moins de 100€. C'est plus que les 30 € de Thello mais quand on sait qu'il y a une heure de vol pour Milan contre 8h de train, le choix est vite fait. Puis, on n'oubliera pas Eurolines, le service de cars qui fait aussi le trajet entre Marseille et Milan. La durée du voyage n'est pas un argument de vente, c'est sûr: 8h environ, comme le train. Mais, selon le jour, on peut se rendre à Milan pour 29€. Qui veut lutter avec Eurolines?

J.-J. F.

TROIS QUESTIONS A JEAN-YVES PETIT (REGION)

"On ne va pas laisser Thello prendre la place du TER"

Vice-président du Conseil régional, en charge des transports, Jean-Yves Petit apprécie modérément l'arrivée de Thello, dangereux concurrent, sur le sol provençal. La Région a même déposé un recours (le Conseil d'État doit trancher) contre l'Araf, gendarme du rail, qui a permis à Thello de s'installer en Paca. Ce qui constituerait un danger, sur le plan économique, pour le TER.

■ Qu'est ce qui vous inquiète avec l'arrivée de Thello ?

J.Y.P.: "D'abord il faut savoir que le recours vise non pas Thello mais l'Araf qui l'autorise à faire du cabotage, c'est-à-dire à s'arrêter aux Arcs, à Toulon ou à Cannes. L'Araf est allée vite en besogne. Ce cabotage est dangereux pour l'équilibre économique du TER car il s'agit d'une vraie concurrence. Les recettes du cabotage sont plus importantes que celles de l'international. Voilà, pourquoi nous avons saisi le Conseil d'Etat."

■ Mais cette ligne, qui permet d'aller à Milan sans changer de train, est quand même une bonne nouvelle pour la Région...

J.Y.P.: "Cette liaison est la bienvenue. Le vice-président de la région Ligurie et moi-même avions d'ailleurs demandé à la SNCF et Trenitalia de créer une ligne internationale entre les deux capitales régionales. Mais ça n'a pas été possible, les deux sociétés sont en concurrence."

■ Quelle est la solution alors pour que Thello reste dans notre région sans qu'il y ait de conflit avec vous ?

J.Y.P.: "Il faut qu'un gars qui monte dans ce train, dans une gare de la région, aille directement en Italie et ne descende pas à la gare suivante, autrement dit qu'il ne fasse pas de cabotage. Ce qu'on ne peut accepter. Les axes sont saturés déjà. Thello prendrait la place d'un TER. On ne va quand même pas se lancer dans des opérations de rénovation, investir de l'argent, pour qu'un autre s'installe et nous prenne les usagers."

Recueillis par J.-J. F.



L'aérogare mp2 double la mise

Inaugurée hier, l'extension de son terminal bas tarif permet à l'aéroport Marseille-Provence de garder son avance

Imaginé en 2003 et mis en service seulement trois ans plus tard, le terminal low cost (bas tarif) de l'aéroport Marseille-Provence a ouvert un nouveau chapitre de sa jeune histoire, hier, avec l'inauguration de ses extensions en présence de plusieurs centaines d'invités dont les maires des quatre communes concernées (Marignane, Saint-Victoret, Saint-Marc-Jaumegarde et Gignac). Un programme d'investissements et de travaux de 6 millions d'euros qui a permis au terminal baptisé mp2 d'augmenter de près de 40 % ses surfaces commerciales et accueillir plusieurs enseignes de renom comme Relay, Air de Provence et Aelia Duty Free (groupe Lagardère Services) ou encore La tapenade et Class'crouste (groupe Autogrill).

Dévoilée par Jean-Paul Ourliac, premier président du conseil de surveillance de la plate-forme, entouré de Michel Pérol, directeur général de LS Travel Retail France, et de Stan Monheim, directeur d'Autogrill, cette reconfiguration de mp2 répond à une double problématique : la hausse continue du trafic de l'aérogare et la montée en puissance de la concurrence pour



Aménagé dans un ancien hangar de piste, le terminal "bas tarif" réalise, huit ans après son ouverture, près de 23 % de l'activité totale de la plate-forme provençale, avec un trafic annuel de près de 2 millions de passagers. /PHOTO DR

laquelle l'expérience marseillaise n'est pas passée inaperçue.

Mettant à profit "une situation financière bonne et un niveau de redevance aéroportuaire maîtrisé", l'objectif de l'aéroport était tout à la fois d'améliorer la fluidité commerciale de l'installation existante - aménagée dans un ancien hangar de piste dont ce n'était pas la vocation première -, et réduire l'inévitable stress des passagers à l'embarquement en leur proposant un cheminement plus simple et surtout de plain-pied. Avec l'ambition à terme d'inciter les compagnies déjà présentes à proposer de nouvelles destinations au départ de Marseille, mais aussi attirer de nouveaux opérateurs. Engagé dès l'origine dans la conversion de cette partie de l'aéroport au low cost (*lire ci-dessous*), easyJet vient d'ailleurs d'annoncer l'ouverture l'an prochain d'un vol direct Marseille-Manchester. Quant à Ryanair, l'autre poids lourd européen du secteur qui assure à lui seul 80 % de l'activité du terminal mp2, il a confirmé son programme 2015 avec 36 "routes" (destinations) estivales et 19 routes hivernales.

Philippe GALLINI

Les chiffres du succès

Avec 1,9 million de passagers reçus l'an dernier, en hausse de 6,4 % par rapport à 2012, mp2 représente désormais 23,2 % du trafic total de l'aéroport provençal. Depuis son ouverture en octobre 2006, 12 millions de personnes y ont transité. Cette aérogare a également permis la création de 1100 emplois directs ou indirects et génère chaque année près de 675 millions d'euros de retombées économiques pour Marseille-Provence, sachant notamment que 650 000 passagers ont séjourné sur ce même territoire en 2013.

Le tout en affichant un rapport efficacité/prix particulièrement favorable puisque la construction de mp2 a coûté 8,6 millions d'euros (en 2006), alors que quelques années plus tôt, celle du hall 4 avait nécessité un investissement presque cinq fois supérieur (42 M€).

Grâce à l'apport de mp2, le trafic annuel total de l'aéroport dépasse aujourd'hui les 8 millions de passagers, ce qui lui permet de pointer au 4^e rang des grands aéroports français et au deuxième des aéroports régionaux pour les marchandises.

Ph.G.

EN PERSPECTIVE

"Le low cost dans l'aérien est un processus irréversible"

Fort d'une expérience unique en Europe puisque la plate-forme provençale a été la première sur le Vieux Continent à s'ouvrir à ce nouveau marché, l'aéroport Marseille-Provence souligne à quel point le low cost a révolutionné en profondeur le transport aérien mondial et ne croit pas que ce mouvement puisse s'inverser un jour, en tout cas sur le marché du court/moyen-courrier. Les responsables de l'aéroport estiment même probable qu'il en sera de même à brève échéance pour les lignes dites "d'affaires" et les vols long-courriers, même si leurs clients semblent encore attachés aux prestations exclusives et à la qualité du service à bord.

Bien qu'à l'origine, cette nouvelle approche du transport aérien ait été motivée par une forte baisse du trafic de l'aéroport au début des années 2000 suite à l'arrivée du TGV et aux conséquences des attentats du 11-Septembre, le low cost est loin de constituer aujourd'hui une simple solution conjoncturelle à une situation de crise. La décennie écoulée montre au contraire qu'il a su apporter une réponse pérenne à une demande forte de la clientèle dont les modes de consommation ont changé radicalement.

Comme le souligne Pierre Régis, l'un des pères (1) du terminal "bas tarif" de Marseille, aujourd'hui président du directoire de l'aéroport, "le low cost est un processus irréversible car il colle parfaitement à la nouvelle mentalité des voyageurs. Les clients de l'aérien veulent désormais des vols directs et donc des temps de déplacement plus courts, des fréquences nombreuses qui leur permettent de partir à tout moment, et des conditions de transport plus économiques, quitte à faire l'impasse sur des services qu'ils ne jugent plus indispensables."



Michel Pérol (LS Travel Retail), Jean-Paul Ourliac (président du conseil de surveillance de l'aéroport), Pierre Régis (président du directoire) et Stan Monheim (Autogrill). /PH S. GUEROUIT

Pour Yann Delomez, responsable des ventes et du marketing de Ryanair sur le marché français, le modèle économique initié et développé depuis 1995 par sa compagnie a fait ses preuves. "C'est une dynamique à long terme que plus rien ne peut arrêter. Toute l'industrie du transport aérien va changer avec le low cost qui est appelé à devenir le modèle de base."

Une perspective au sujet de laquelle Pierre Régis se montre moins catégorique, estimant pour sa part que "le low cost va assurément continuer à gagner des parts de marché jusqu'à atteindre sa maturité. Mais même à ce stade, il ne représentera pas plus de 40 % du trafic total des plateformes qui comme nous, auront fait le choix de proposer les deux offres".

Quant aux polémiques nées de l'organisation et du management spécifique au low cost sur les plans social et fiscal, l'aéroport rappelle qu'il se trouve en concurrence totale avec tous les autres pays d'Europe où ces questions sont loin de se poser dans les mêmes termes. Et de souligner également que l'arrivée de Ryanair à Marseille n'a pas entraîné de baisse du trafic d'Air France.

Ph.G.

(1) mp2 est né d'une rencontre entre Pierre Régis et le directeur général d'easyJet, Ray Webster, puis d'une double impulsion financière donnée par la Chambre de commerce présidée par Jacques Pfister et le Conseil général des Bouches-du-Rhône présidé par Jean-Noël Guérini

D'AUTRES INVESTISSEMENTS À VENIR

L'extension de mp2 ne constitue pas une fin en soi, bien au contraire. L'aéroport va maintenir le rythme dans les années à venir avec notamment un vaste programme d'investissements dont le montant reste confidentiel mais qui selon nos sources, s'élèverait à plusieurs millions d'euros.

La première tranche (2015-2016) de ces travaux concernera la reconfiguration des accès routiers et des entrées des parkings des deux aérogares mp1 et mp2.

La seconde (2016-2017) portera sur le comblement de l'espace qui sépare actuellement les halls 1 et 4 ; le but de l'opération étant d'établir une continuité entre les deux bâtiments et créer des superficies opérationnelles et commerciales supplémentaires. Une stratégie de développement dont l'aéroport souligne qu'elle a été gagnante jusqu'à présent et qu'il n'y a donc aucune raison de la remettre en cause ; laissant entendre que la nouvelle gouvernance de la plate-forme y souscrit pleinement.

Ph.G.

Le tramway nord-sud continue à tisser sa toile

Le processus de concertation va être lancé pour l'extension vers St-Louis et La Rouvière

Des études avaient été lancées sous la mandature Caselli. Elles se poursuivent aujourd'hui, si l'on en croit la communauté urbaine, dirigée par Guy Teissier. Quels sont les obstacles pour le tram nord-sud? A-t-il de réelles chances de voir le jour? Impossible évidemment d'être affirmatif. Mais si l'on en croit Robert Assante, vice-président chargé des transports (voir par ailleurs), il y a bien 70% de chances que le tram surgisse sur une immense diagonale entre la Rouvière (9^e) et Saint-Louis (15^e), via la rue de Rome. Une hypothèse d'autant plus envisageable que la communauté urbaine doit voter une délibération, la semaine prochaine, permettant d'organiser le débat pu-

420 M€

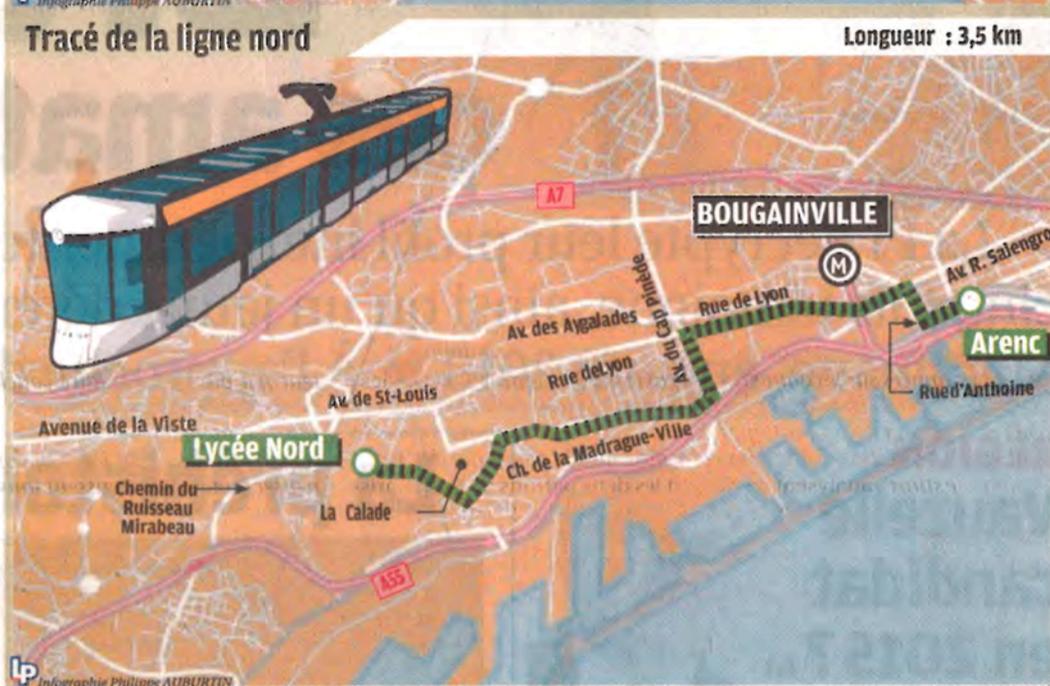
Selon MPM, c'est le coût du tram entre St-Louis et La Rouvière

blic, inévitable avant le lancement d'un grand projet.

Mais à quoi ressemblerait cette ligne nord-sud? D'abord, il faut savoir que si elle doit exister, ce sera avant tout grâce au tronçon mis en place actuellement (avec les pires difficultés) sur la rue de Rome, entre Noailles et Castellane. C'est de là que doit s'étirer la ligne sud sur un tracé qui semble consensuel. Le tram passerait sur Cantini et Schloesing où il pourrait absorber les habitants du Rouet et, selon les jours, les... supporters de l'OM. Ensuite, il rejoindrait la station de métro Dromel et grimperait vers les hauteurs du 9^e arrondissement par la rue Aubert et l'avenue Viton.

Une bonne nouvelle pour les agents des hôpitaux sud ainsi que les employés des grosses administrations telles l'Inserm et l'Urssaf. Puis, terminus à la Rouvière, la cité du bout du monde où les 8000 habitants ont parfois l'impression de vivre sur la lune, vue la relative faiblesse des transports en commun.

Côté nord maintenant. Là, on embarquerait à Arenc, devant le Dock des suds pour aller jusqu'au Capitaine Gèze (Marché aux Puces) futur terminus du métro (à la place de Bougainville), via l'avenue Sa-



lengro et la rue de Lyon. Mais l'axe nord semble beaucoup plus compliqué à réaliser. Un observateur, qui connaît bien le dossier, assure même: "À

partir de Capitaine Gèze, il y a de gros problèmes de canalisation et de voirie. À mon avis, le tramway n'ira pas plus loin." Mais pendant son mandat,

Guy Teissier, le patron de MPM (et de la Métropole?) devrait se concentrer sur deux "morceaux" de ligne: Castellane-Dromel côté sud et Arenc-Capitaine Gèze côté nord. Ce qui permettrait déjà de relier le tramway à deux terminus du métro. Un progrès stratégique à défaut d'être géographique.

La Rouvière et Saint-Louis devraient attendre quelques années encore. À moins que la métropole, via l'État, ne fasse des miracles sur le plan financier. C'est qu'il faut près de 420 M€ pour ce tram nord-sud.

Jean-Jacques FIORITO

"POUR LE MÉTRO RIEN N'EST VERROUILLÉ"

Sortira-t-il de terre ou pas? Le métro entre Dromel et Saint-Loup est l'autre grand dossier de la communauté urbaine en matière de transport. Mais comme l'avoue Robert Assante "rien n'est verrouillé". Autrement dit, ce projet n'est pas aussi avancé que celui du tramway nord-sud. Il faut dire qu'il a un coût, près de 500 M€. Qui paiera? Il pourrait y avoir aussi l'obstacle de la polémique: le tram vers St-Loup d'accord mais pourquoi pas vers l'Hôpital Nord aussi (700 M€) comme l'exigent de nombreux élus? Voilà pourquoi rien ne dit que ce projet sera validé sous l'ère Guy Teissier.

TROIS QUESTIONS AU VICE-PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE

Robert Assante: "Il faut savoir si l'État va payer"

Vice-président de la communauté urbaine, Robert Assante pilote le dossier du tramway auprès de Guy Teissier.

■ Que va-t-on voter précisément, le 19 décembre, à la communauté urbaine?

R.A.: "Nous allons saisir la commission nationale du débat public. Ce qui veut dire qu'on va commencer à organiser la concertation avec la population. C'est une étape importante dans la réalisation de l'axe nord-sud. Sachez que pendant ce temps, on mène des études complémentaires à celles qui avaient été lancées sous la précédente mandature."

■ Financièrement, on a du mal à y voir clair d'autant plus que la métropole n'est pas encore en place. Alors qui va payer?

R.A.: "Il faudra 420 M€. Le conseil général devrait nous aider en mettant 90 M€ et la Région 20 M€. Mais on attend surtout l'argent de l'État qui doit financer à hauteur de 42 M€, autrement dit 10% de l'enveloppe globale. Cette somme devrait



Pour Robert Assante, le tram est une grande priorité. / PHOTO NICOLAS VALLAURI

nous parvenir dans le cadre de l'appel national à projets qui a été lancé et qui doit financer 122 projets sur tout le territoire. Le problème c'est que l'État comptait beaucoup sur les portiques, c'est-à-dire sur l'écotaxe qu'il a écartée. Ce qui veut dire, qu'aujourd'hui, on ne sait pas comment nous seront versés ces 42 M€. S'ils nous sont versés."

■ Le projet de tram peut-il être enterré à cause du retrait éventuel de l'État?

R.A.: "Contrairement au métro entre Dromel et Saint-Loup, le projet de tramway devrait aboutir. À mon avis, il y a 70% de chances qu'il se fasse. Mais ce qu'il faut savoir c'est que, si l'État se retire, c'est vous qui paierez, autrement dit les contribuables. Mais à la communauté urbaine, on sera évidemment raisonnable. Si on fait le tramway, d'autres projets seront abandonnés. On ne peut évidemment pas tout faire. Il ne reste plus qu'à attendre la décision de Madame Royal."

Recueillis par J.-J. F.

Le train accélère vers

En deux jours, le visage du rail marseillais s'est transformé. La SNCF



Le 14h42 en provenance d'Aubagne entre en gare de la Barasse. Mis en service sur les 13 km de la troisième voie entre Saint-Charles et Aubagne, cet ouvrage devrait faciliter les déplacements des habitants de la vallée de l'Huveaune.

/PHOTOS DTA

La nouvelle gare de la Barasse veut booster la 3^e voie

Ce n'est pas tous les jours que ça arrive : mais hier, Marseille s'est découvert une nouvelle gare, celle de la Barasse, dans le 11^e arrondissement. Si toutes les gares entre Marseille et Aubagne ont fait l'objet de travaux de modernisation, dans le cadre du chantier de la 3^e voie (lire ci-dessous), la Barasse est la seule vraie nouvelle halte du dispositif.

Elle permettra aux habitants de ce quartier de la vallée de l'Huveaune, mais aussi à ceux de la Valentine ou des Trois-Lucs, de laisser leur véhicule sur place - un premier parking de 100 places est disponible, un second de 250 places sera livré en septembre 2015 - puis d'emprunter les transports en commun, que ce soit vers le centre-ville marseillais ou Aubagne. Ce ne sera pas du luxe : quelque 200 000 véhicules empruntent chaque jour une A50

"arrivée au maximum de ses possibilités", comme le soulignait Antoine Deleau, qui a piloté ce projet pour Réseau ferré de France.

100 places de parking sont déjà accessibles.

Accessible par le boulevard de la Barasse, la nouvelle gare est aussi desservie par les bus RTM n°15, 40 et 50 ainsi que la ligne 240 du réseau Cartrize. Hier, premier jour de sa mise en service, on n'y a guère croisé que Marie-Claude et Jean-Claude, venus en curieux des Trois-Lucs : "J'étais cheminot, explique-t-il, ça m'intéresse de voir le boulot qu'ils ont fait. Et je dois dire que c'est bien, ils

ont prévu grand", apprécie-t-il en "pro", en contemplant le terrain encore à terrasser pour créer le second parking. Bon point pour le parc à vélos abrité également. Pour le reste, c'était hier un peu moins performant : ainsi, l'ascenseur flambant neuf menant aux quais est "hors service". Tandis que l'automate d'achat des billets ne permettra pas, jusqu'à fin décembre, de choisir l'option "gare de la Barasse". Il faudra opter pour "gare de Saint-Marcel", ceci pour "des raisons techniques". A 14h42, le train en provenance d'Aubagne entre en gare, la contrôleur descend faire quelques pas sur le quai. Tarek, l'agent de sécurité (lire ci-contre) a pris son service. "C'est un bon travail", assure cet homme affable titulaire d'une maîtrise d'informatique. "Mais la sécurité me plaisait davantage", glisse-t-il en confiden-

ce. Delphine TANGUY

LA RENCONTRE



Tarek Arezzo / vigile

"Je suis là tous les jours de midi à 23h. Je travaille pour la société BSL sécurité, qui s'occupe de toutes les gares jusqu'à Toulon. Mon travail, c'est de veiller à la sécurité des personnes, éviter que des gens descendent sur les voies, mais aussi d'empêcher les dégradations. C'est le problème n°1.



Les travaux ne sont pas finis autour de la nouvelle gare : un vaste parking doit en effet encore être aménagé. Un premier parc de 100 places est toutefois disponible.

13 KM, CINQ ANS DE TRAVAUX

Après cinq ans de travaux, la 3^e voie entre Marseille et Aubagne a été mise en service, discrètement, hier. Ce matin, pour marquer davantage l'événement, le petit-déjeuner sera offert à ses usagers, dans toutes les gares entre Saint-Charles et Aubagne. Rappelons que cette 3^e voie permet l'augmentation d'offre, la réorganisation de la desserte Marseille-Aubagne-Toulon tout en confortant la fiabilité du service. Elle est dédiée aux navettes Marseille-Aubagne soit 35 TER/Jour desservant toutes les gares du parcours. Elle participera à la fiabilité du service en cas de difficulté sur les 2 autres voies. Sur l'axe Marseille-Toulon, l'offre augmente de 20%, et propose des trains semi-directs. Ce chantier aura coûté 252 M€, cofinancés par l'Etat, la Région, le Conseil général, RFF. 18M€ ont par ailleurs été consacrés à la modernisation des gares et à la création de celle de la Barasse.

"Cela va peut-être redynamiser le quartier?"

Présidente du CIQ de la Barasse depuis trois ans, Stéphanie Caneddu a déjà "relayé l'info de l'ouverture de la gare" dans toutes ses réunions. "Mais bon, la communication n'a peut-être pas été top de la part des partenaires engagés sur ce projet", regrette-t-elle. Habitante du quartier, elle part tous les matins travailler dans le centre-ville de Marseille et "tentera sans doute" le train cette semaine. "Pour l'instant, il fallait le prendre à La Penne ou Saint-Marcel, c'était quand même moins pratique. Du coup, on est nombreux à prendre la voiture, voir à covoiturer." L'espoir de Stéphanie Caneddu, c'est que cette nouvelle gare "amène un peu d'animation à la Barasse qui est pour l'instant un quartier-dortoir. Pour les commerçants, c'est important", souligne-t-elle.

Du côté des usagers réguliers de la ligne Toulon-Marseille, Marc, commercial de 60 ans, ne pense pas que cette 3^e voie règlera son problème principal : les retards et suppressions de trains. "Cela va surtout permettre de ne pas bloquer tout le trafic en cas de train en panne sur la voie", estime-t-il. Habitant d'Ollioules, dans le Var, Marc prend tous les matins le TER en gare de Sanary, "le 7h07 ou le 7h33". Normalement, il est 55 mn plus tard en gare Saint-Charles, et en dix minutes

de plus, à son bureau du quartier des Crottes, dans le 15^e arr. Mais le "systématisme" des retards de son train brisent souvent ce bel enchaînement. "Cette ligne est franchement horrible, s'indigne-t-il. Soit c'est un membre du personnel qu'on attend, soit un incident technique... Il y a toujours quelque chose!" Le mois dernier, "c'était vraiment la catastrophe", avec des suppressions de trains en série, "le matin comme le soir". Marc a adapté son agenda en conséquence, en ne prenant pas de rendez-vous professionnel trop tôt le matin.

Mais malgré ces désagréments, le commercial n'est pas prêt à reprendre le volant. "Pendant 15 ans, j'ai fait Ollioules-Marseille en voiture, c'était terriblement énervant et stressant, je commençais mes journées de boulot dans un état de nerfs pas possible, se souvient-il. Cela me coûtait aussi une fortune! Il y a cinq ans, j'en ai eu marre et j'ai décidé de prendre le train. Cela me coûte environ quatre fois moins cher, 130€ par mois de train et de métro. Je prends un bon bouquin, on voyage dans une bonne conditions de sécurité. Quand on est en double rames, tout le monde a sa place assise. C'est seulement quand on est en demi-rame que c'est l'horreur : là, dès Saint-Cyr il n'y a plus de place, on doit voyager debout..."

D.Ta.

⑤ L'ÉCONOMIE

① Les entreprises veulent des terres

La Provence – 21.07.2014

② Port : une passe XL à 35 millions

La Provence – 24.07.2014

③ L'union sacrée pour la French Tech

La Provence – 24.09.2014

④ Quand Marseille parle chinois

La Provence – 28.11.2014

⑤ Ces PME de chez nous qui préfèrent l'ouest-Var

La Provence – 15.12.2014

⑥ Le port réaffirme ses ambitions

La Provence – 16.12.2014

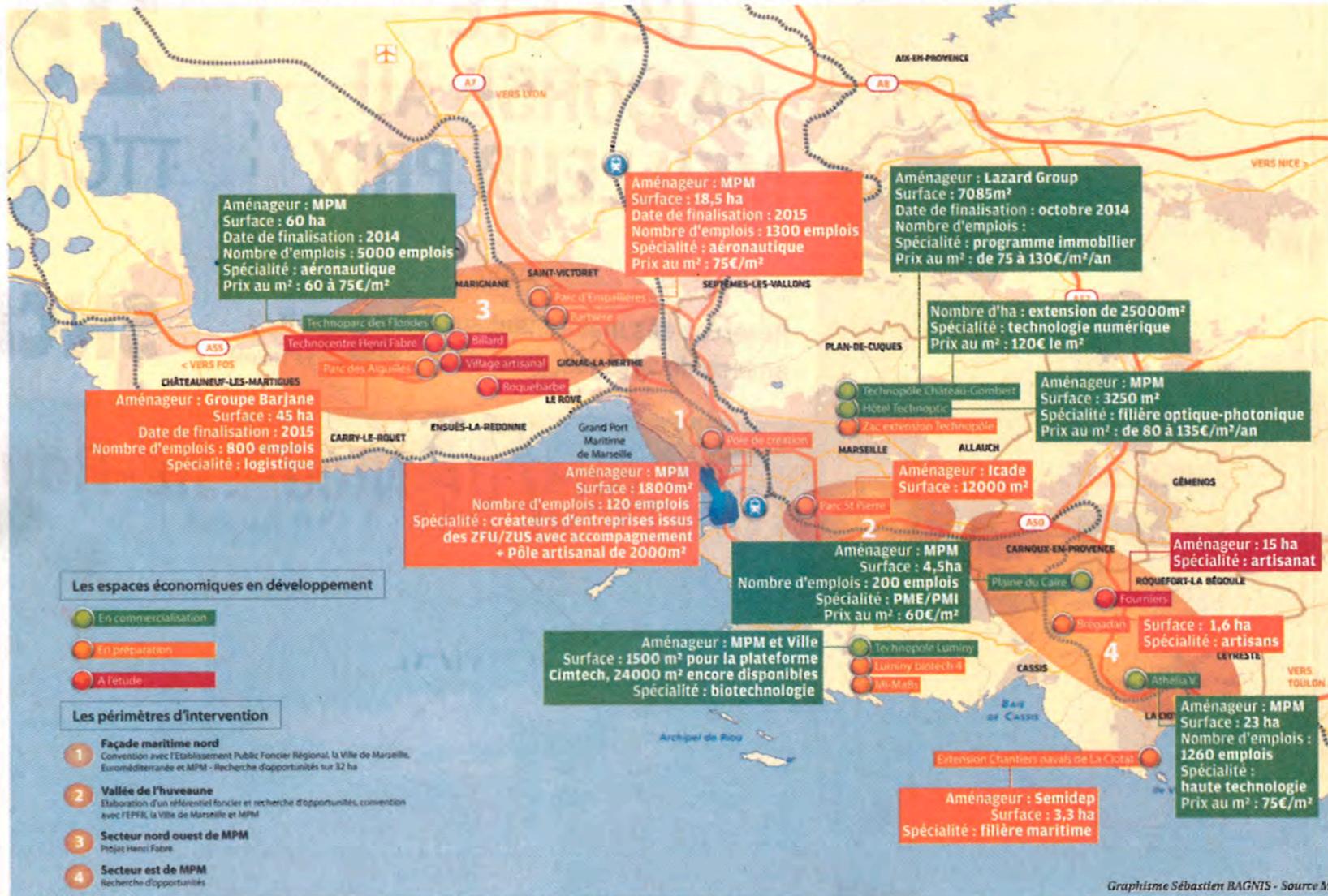
Les entreprises veulent des terres

MPM souhaite investir 130 M€ d'ici 2020 pour mettre des terrains à disposition du monde économique

Le préfet délégué à la Métropole Laurent Théry l'a rappelé à l'occasion d'un débat organisé par *La Provence*: "Actuellement, 95% des surfaces existantes sont saturées. Comment les restructurer, comment offrir de nouveaux espaces de développement, quel niveau de services offrir..." Le foncier destiné aux entreprises est un des enjeux du projet métropolitain, et la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole s'y prépare déjà. À l'occasion de la pose de première pierre de l'usine Bonnans, au parc des Florides à Marignane, le président Guy Teissier avait d'ailleurs présenté cette opération comme emblématique de la politique de la collectivité en la matière, et décliné ses objectifs en quelques chiffres: investir 130 M€ d'ici 2020 dans la mise à disposition de terrain aux entreprises, soit 180 ha et 900 000 m² de plancher.

"Nous voulons acquérir sur des zones ciblées du foncier dont la vocation sera industrielle, maîtriser les coûts et le mettre à disposition des entreprises", explique le président Teissier. Le Pôle économie et attractivité du territoire assure une mission

"Nous faisons face à une concurrence des usages du foncier, notamment en ville."



multiple; prospecter pour trouver de nouveaux espaces, les aménager, proposer une palette de prix qui permettent à chaque type d'activités de trouver sa place. "Nous faisons face à une concurrence des usages du foncier, notamment en ville, il faut mener un combat pour imposer du développement économique. Au Nord de Marseille par exemple, le prix oscille entre 150€ et 400€ le m², c'est inabordable pour les artisans" explique Olivier Latil d'Albertas, le directeur dont le service assure la majeure partie des opérations en régie. "L'exemple type est le parc des Florides, cela nous permet de garder la maîtrise du projet et de décider à qui on vend."

La collectivité cherche aussi à harmoniser le développement économique à l'échelle du territoire, en regroupant les secteurs d'activité: l'aéronautique pour les Florides, les biotechnologies pour Luminy, la technologie à Château-Gombert... "Soit les entreprises viennent s'installer, soit on va les chercher", poursuit le responsable qui convainc régulièrement des constructeurs de réaliser des "bâtiments en blanc", c'est-à-dire construits sans être préalablement vendus, pour "aller plus vite". "Nous avons un système de bonification pour les activités industrielles, afin de répondre à la demande de locaux d'activités. Nous ne devons pas perdre d'argent mais nous souhaitons aussi proposer des prix compétitifs", explique

"Un vrai potentiel au centre-ville"

Dominique Tian, délégué aux transports et à l'emploi, Premier adjoint au maire de Marseille, a été désigné président de la Mission locale et de la Maison de l'emploi. Il estime que sa mission économique se divise en deux volets: le soutien aux publics les plus éloignés de l'emploi mais aussi l'installation des entreprises à Marseille. Avec 85 000 demandeurs d'emploi sur le territoire, soit 12,5% de la population, dont 10 400 jeunes âgés de 16 à 25 ans, les 7 antennes de la Mission locale sont fortement sollicitées. "C'est la plus grosse Mission locale de France", explique-t-il, rappelant que 4 519 jeunes ont accédé à un emploi par ce biais-là en 2013. Mais le Premier adjoint mise lui aussi, sur le développement du foncier. Et de citer différents projets dont les 2 000 emplois créés d'ici 2015 dans le site de la Vallée verte (vallée de l'Huveaune) avec un village artisanal de 10 000 m². Il cite encore l'extension des zones existantes, comme à Luminy en vue de créer un immunopôle, ou encore à Château-Gombert. Sans oublier le centre-ville "où il y a un vrai potentiel". Un périmètre de 140 hectares est ainsi à l'étude autour de Saint-Charles.

Olivier Latil d'Albertas au sujet des opérations d'aménagement produites par MPM. Parfois, des locaux sont proposés "moins chers que ce que propose le privé..."

Quel avenir pour les zones franches ?
Reste la nécessité de développer l'économie dans l'agglomération marseillaise elle-même. "Il y a deux périmètres où l'on est en recherche d'opportunités, au Nord et à l'Est de Marseille", souligne le directeur du Pôle économie et attractivité, dont l'objectif est de mettre 20 ha, dans ce périmètre, à disposition des entreprises. La convention passée entre MPM, la Ville, l'EPF (Établissement pu-

blic foncier) et l'Établissement public d'aménagement Euro Méditerranée vise à transférer des friches en foncier disponible.

Parmi les pistes envisagées par la Ville et MPM, celle des zones franches. Guy Teissier a ainsi posé une question à l'Assemblée nationale, au sujet de la pérennité de ce dispositif qui aurait généré 13 000 emplois depuis 1997 pour les deux communes de Marseille selon les estimations. Il y a quelques semaines, Didier Parakian, joint en charge de l'Économie avait même indiqué vouloir créer deux zones supplémentaires, au centre-ville et dans la Vallée de l'Huveaune.

Marie-Cécile BÉREN

LE TÉMOIGNAGE de François RANISE

"La zone franche est un bon incubateur"

"On ne pourra pas réussir la métropole si on ne s'intéresse pas aux quartiers Nord de Marseille et à leurs problématiques." C'est le leitmotiv de François Ranise, président de Cap au Nord Entreprendre, l'association née de la fusion d'Arnavant et Entrepreneurs en zone franche. "Le Nord passe au Sud" aime-t-il à professer, exigeant la prise en compte des quartiers Nord comme le cœur du futur territoire économique métropolitain. Parmi les idées avancées, celle de mobiliser les m² encore disponibles, notamment sur l'arrière Port. "Ce foncier constitue une opportunité de consolider la dimension économique du Nord de Marseille", indique Cap au Nord qui aimerait bien être associée à la gouvernance du futur territoire.



François Ranise, président de Cap au Nord Entreprendre. /PHOTO M.-C.B.

Il faut dire que ce collectif fort de 250 adhérents, issus d'un périmètre qui regroupe 4 000 entreprises pour 55 000 emplois dans le secteur privé, ne manque pas d'idées. L'étude menée par Cap au Nord dans le cadre du Plan de déplacement inter entreprises révèle ainsi qu'un tiers des salariés de ce secteur habitent sur le territoire où sont implantées les entreprises, un tiers sur la commune et autant en dehors de la commune. "Nous bâtissons actuellement un projet pour prendre en charge le dernier kilomètre reliant la station de métro à l'entreprise", explique François Ranise...

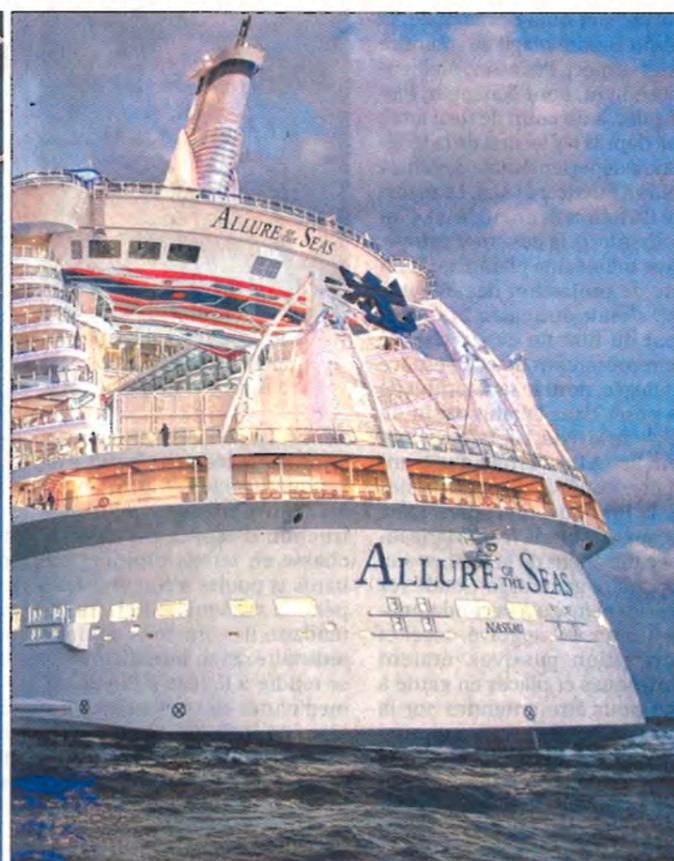
Autre sujet de préoccupation, de Cap au Nord Entreprendre, celui de la sécurité. Pour le président, "il y a des vols, de l'incivilité autour des déchets, des problèmes de circulation et même de marché de travail au noir". François Ranise aimerait aussi se faire entendre sur le maintien des zones franches; "Si elle s'arrête, ça touchera surtout les entreprises en création, c'est un très bel incubateur." M.-C.B.

Port : une passe XI à 35 millions

L'élargissement de l'entrée nord va permettre d'accueillir les grands paquebots. Objectif: 2 millions de croisiéristes

3 50 mètres de long (trois stades de football), 62 mètres de large, 70 de haut, 2700 cabines : au printemps prochain, *Allure of the Seas*, le plus grand paquebot du monde, fera sa première escale à Marseille, pour déverser sur les quais ses 6000 passagers et leurs bourses bien garnies. Une consécration pour l'activité croisiériste dans la cité phocéenne dont la progression, spectaculaire ces 10 dernières années, s'est soldée par l'accueil de 1,3 million de passagers en 2014.

Mais la Ville et le Port en veulent toujours plus ! D'après leurs perspectives, l'activité peut encore doubler d'ici 2020 : Marseille égalerait alors Barcelone, en devenant le premier port de croisière de Méditerranée ! Mais pour cela, il faut impérativement que le port soit en capacité d'accueillir les plus gros paquebots, quelles que soient les conditions météo. "Actuellement, au-delà de 35 nœuds (65 km/h), les capitaines des très gros bateaux refusent de prendre le risque d'entrer dans le port. Nous perdons ainsi une vingtaine d'escales par an, ce qui représente des milliers de passagers", explique Jacques Truau, président du club de la croisière Marseille-Provence. Aujourd'hui, 64% des paquebots qui transi-



Chaque année 20 escales sont annulées en raison d'un fort mistral.

/PHOTOS CYRIL SOLLIER ET DR, INFOGRAPHIE SÉBASTIEN BAGNIS

tent par Marseille dépassent les 300 m. Et tout porte à croire que ces monstres des mers vont devenir de plus en plus imposants.

Un "raboitage" de 50 mètres

D'où ce projet d'élargissement de la passe nord, dont l'enquête publique vient de démarrer (lire ci-dessous), qui doit permettre à Marseille de passer un nouveau cap. Pour un profane, ce chantier semble... tout bête: il s'agit de

"raboter" les digues de Mourepiane et de Saumaty de 50 petits mètres afin d'agrandir la voie de pénétration des navires. Parallèlement, la digue du large devra être rallongée de 60 mètres afin de contenir les effets de houle dans ces bassins exposés au mistral. En pratique, ces travaux, dont le coût est estimé à 35 M€, posent un certain nombre de problèmes techniques, sans oublier les impacts sur l'environnement dont l'enquête publique devra mesurer l'importance.

Ces aménagements, dont l'efficacité a été testée l'an dernier dans le port de Copenhague, avec la validation de pilotes des compagnies maritimes, seront livrés au plus tard dans le courant de l'hiver 2016-2017.

"La digue de Mourepiane sera livrée la première, dès avril prochain, ce qui permettra notamment au paquebot *Allure of the Seas* d'accoster à Marseille, même si le vent est très fort. Seuls 5 ports au monde en sont capables", précise Jacques Truau. Mais si Marseille doit

s'attendre à un tsunami de croisiéristes, il faudra régler la question de l'acheminement de ces passagers vers le centre-ville. Ces dernières années, il n'était pas rare de croiser des hordes de touristes égarés, errant sous un soleil de plomb à travers le port de commerce pour tenter d'atteindre l'arrêt du bus 35 où l'attente pouvait dépasser 20 minutes, sans parler du risque d'agression...

Des efforts ont été faits, notamment avec la mise en place de navettes gratuites du Grand

port maritime, accessible à l'entrée du terminal de croisières. Plus directes mais plus coûteuses (10 à 15€ par personne), les navettes terrestres ou maritimes proposées par les compagnies.

Accueillir davantage de bateaux, c'est bien pour Marseille. Faire en sorte que les passagers laissent de l'argent dans les caisses de la ville, c'est mieux: chaque croisiériste dépense en moyenne 160€ par jour en tête de ligne et 67€ en escale.

Sophie MANELLI

7 croisiéristes sur 10 prêts à revenir

Avec près d'un milliard d'euros de retombées économiques locales en 20 ans, la création ou le maintien de près d'un million d'emplois et un bénéfice évident en termes d'image et de notoriété du territoire, la croisière est devenue une filière clé de l'économie de Marseille-Provence. Trois études successives, menées ces dernières années par la CCI Marseille-Provence, affinent ce constat et permettent de dégager les bénéficiaires directs: le secteur maritime mais également ceux du tourisme et du commerce. Ces études montrent également qu'il existe une forte marge de progression pour développer, optimiser le marché de la croisière et accroître son rayonnement sur l'ensemble du territoire Marseille-Provence. Car en dépit, parfois, des désagréments liés aux grèves sur le port ou à l'insécurité dans la ville, les croisiéristes qui aujourd'hui transitent à Marseille sont les touristes de demain: 7 passagers sur 10 se disent prêts à revenir à Marseille.

ENQUÊTE PUBLIQUE

Minage et draguage en questions

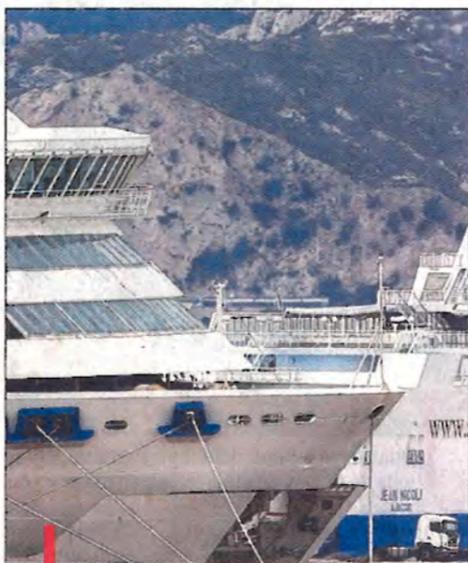
Pendant un mois, jusqu'au 21 août, particuliers et associations sont invités à venir s'informer sur le chantier et à déposer leurs remarques, à la direction du développement urbain, 40 rue Fauchier 13002. "Ces travaux pouvant avoir un impact environnemental, l'autorisation du Préfet est requise", explique Bernard Guedj, le commissaire enquêteur.

Parmi les questions qui seront soulevées, celle de l'impact des travaux sur l'herbier de posidonies, situé à la sortie du port. L'explosion des mines nécessaires à la destruction de l'extrémité des digues entraînera-t-elle des perturbations pour la faune et la flore marines? Pour limiter l'onde de choc, la méthode dite des "rideaux de bulles" récemment utilisée pour la destruction d'un morceau de la digue du large, en face du terminal croisiéristes, est envisagée: "cela consiste à immerger un tuyau perforé autour de l'objet à détruire. Les bulles d'air qui remontent permettent de contenir la vague", explique Bernard Guedj.

Autre contrainte technique: la présence de sédiments, probablement pollués (arsenic, zinc, cuivre) au pied des édifices voués à destruction. Des matériaux qu'il faut absolument éviter d'éparpiller dans la zone. "Si ces sédiments sont très pollués, ils seront évacués par dragage. Sinon, ils seront stockés au bout du terminal croisiéristes, dans le bassin de confinement prévu à cet effet", précise le commissaire-enquêteur.

L'enquête s'intéresse également à l'impact de l'augmentation du trafic maritime. Sur la qualité de l'air d'abord, avec les rejets de gasoil des bateaux, lors de leur entrée dans le port, mais aussi pendant toute la durée de leur séjour à quai.

Impact sur la faune et la flore aussi, le site Natura 2000 de la Côte bleue étant traversée



Les plus grands paquebots font escale à Marseille. /PHOTO CYRIL SOLLIER

par le chenal de passage des navires. Des mesures compensatoires sont déjà à l'étude: le Grand port maritime prévoit de renforcer le programme Girel avec une dotation de 300 000€ afin de créer des récifs artificiels sur le littoral.

S.M.

Les observations écrites et orales seront reçues par le commissaire enquêteur qui se tiendra à la disposition du public, à la direction du développement urbain du 40 rue Fauchier, le lundi 28 juillet de 9 à 11h, le mercredi 6 août de 13h30 à 16h30, le mercredi 13 août de 13h30 à 16h30, le jeudi 21 août de 13h30 à 16h30.

LE COMMENTAIRE de Jacques Truau

"Marseille peut rivaliser avec Barcelone"

Le port a déjà investi 71 millions d'euros pour les croisiéristes, notamment avec l'inauguration récente de deux terminaux. Le terminal B de 16 000 m² permet désormais d'accueillir simultanément six navires en tête de ligne (môle Léon Gourret).

Ces efforts ont porté puisqu'en 2013, saison record lors de laquelle le seuil symbolique du million de passagers (1 190 000) a été franchi, Marseille est passée de la 9^e à la 6^e place des ports de croisières en Méditerranée. "Et en 2014, nous allons passer dans le top 5!", applaudit Jacques Truau, président fondateur du club Marseille Croisières qui a est l'origine, avec la Ville et la chambre de commerce du pari sur le développement de cette activité.

Un boom qui à l'en croire, ne connaîtra plus de limites après l'élargissement de l'entrée du port: "Notre objectif, c'est 1,6 millions de passagers en 2015, et à l'horizon 2020-2025, 2,5 millions, comme à Barcelone, le premier port de Méditerranée, qui a commencé à investir dans la croisière dix ans avant nous".

Cette année, plus d'1,36 million de passagers sont attendus à Marseille lors de 515 escales, confirmant ainsi les perspectives de croissance à deux chiffres de l'activité (+18%). L'offre d'embarquement au départ de Marseille-Provence s'élargit avec 377 départs proposés en 2014 contre 311 en 2013, signe de l'intérêt renouvelé des acteurs majeurs du marché pour le port marseillais. Enfin, avec une très forte progression hors saison estivale - le trafic devrait augmenter de 75% au 1^{er} trimestre - Marseille témoigne de l'atténuation de la saisonnalité en Méditerranée.



Jacques Truau ambitionne 2,5 millions de passagers.



S.M.

MARKS_002

L'union sacrée pour la French Tech

Aix et Marseille ont présenté une candidature commune à ce label qui va booster la filière numérique française

Bordeaux, Lyon, Lille, Toulouse, Montpellier, Nice: depuis le printemps, toutes ces villes le veulent, le label French Tech. Initiée par Fleur Pellerin, la précédente ministre du Numérique, cette démarche vise à une mobilisation collective du public et du privé pour la croissance et le rayonnement mondial des start-up numériques françaises. 200 M€ seront pour ce faire investis par l'État dans ces programmes de développement; 15 M€ iront à leur promotion internationale.

En 2013, Marseille et Aix-en-Provence étaient bien parties pour... passer à côté de cette manne. Éternelles rivales, chacune pensait alors pouvoir se passer de l'autre et faire cavalier seul dans la course à la labellisation. Il avait fallu l'intervention du préfet et de Michel Vauzelle, président de la Ré-



Ils veulent leur passeport pour la French Tech! Poids lourds du numérique et élus locaux font cause commune.

/ PHOTO VALÉRIE VREL

L'INSPIRATION

Cette candidature conjointe d'Aix-Marseille est hautement symbolique. Si les deux villes devaient faire cause commune pour concourir, le travail de la mission interministérielle projet métropolitain n'est sans doute pas étranger à cette issue. Car choisir entre Marseille et Aix, ou pire, un lieu d'implantation situé sur l'une des deux, eût été peu pertinent. Reste la question de la gouvernance de ce pôle french tech, qui sera plus facile à résoudre, sous l'ère métropolitaine. M.-C.B.

40 000
emplois dans le numérique

gion, voyant le dossier mal engagé, pour ramener les villes à la raison. Épaulées par leurs communautés de communes respectives (CPA pour Aix, MPM pour Marseille) elles sont finalement parvenues à prendre leurs concurrents de vitesse. Hier, au palais du Pharo, elles ont été les premières en France à boucler leur dossier de candidature... commune. "À chaque fois que nous nous sommes unis, a concédé la pourtant peu "métropoli-

taine" maire d'Aix Maryse Joissains, nous avons réussi à nous imposer".

Et c'est vrai qu'elle a de la gueule, cette candidature. Premier point fort: l'union sacrée, donc. Aux côtés des deux villes d'Aix et Marseille, de la CPA et de MPM, ce sont aussi la préfecture et sa Mission métropole, la Région, le Département, la Chambre de commerce et d'industrie, Euroméditerranée, Provence Promotion, Pays d'Aix

développement, Aix-Marseille Université qui se serrent les coudes. Second atout: le poids économique de la filière. Avec 40 000 emplois dans les Bouches-du-Rhône, 7 000 entreprises générant un chiffre d'affaires de 8 milliards d'euros, le numérique pèse déjà "autant que le tourisme et l'industrie portuaire" pour l'économie locale. Joyau de la couronne: aux côtés du Pôle média de la Belle-de-Mai, des technopôles de

Château-Gombert et de l'Arbois, du site de la Constance à Aix, le territoire dispose de neuf "tech-champions" d'envergure internationale.

Ce sont des entreprises à croissance exponentielle et souvent à deux chiffres (le premier n'étant pas forcément un 1...), telles voyage-prive.com, Jaguar Network ou Gemalto. Des poids lourds comme TelFrance, des accélérateurs tels Stardust, P/factory, Netangels, Kedge Bu-

business School, l'incroyable projet The Camp (lire ci-dessous)...Des "ambassadeurs du territoire", selon l'expression de Guy Teissier, président de MPM, portant une ambition capable d'entraîner les jeunes pousses dans leur sillage.

Chacun de ces champions privés a ainsi conçu son propre "programme d'accélération": un campus dédié au e-tourisme pour voyage-prive.com; une "offre globale associant coworking

et moyens techniques de dernière génération" pour les PME au fort besoin d'infrastructures numériques pour Jaguar Network, qui est "en train d'acheter" à Saumaty-Séon le bâtiment qui hébergera le projet en 2015. À la Gemalto NFC Factory, on fera "travailler ensemble" les pépites des technologies sans contact; sur le modèle de TheFamily, P/factory vient de lancer à l'EMD, à Saint-Charles, un accélérateur privé prometteur (dix start-up accueillies, "bientôt 30, on se bouscule au portillon"); Stardust crée un "appcubateur" pour le développement des applis mobiles... Bref, le secteur est une ruche. En octobre, un jury international dira si cette énergie mérite de bénéficier du label French Tech. "On est très, très confiants", glisse Daniel Sperling, l'adjoint au Numérique de Jean-Claude Gaudin.

Delphine TANGUY

PÔLE DE FORMATION

The Camp, c'est la Californie à l'Arbois

"Attention, ça déchire sa mère", prévient le monsieur en strict costume sombre. L'expression écorche un peu les oreilles, mais c'est assez vrai: présenté dans un court film ultra-efficace, le mystérieux projet de campus numérique porté par l'Aixois Frédéric Chevalier excite l'imagination. Le fondateur de HighCo (l'entreprise de communication dont le siège est à la Duranne emploie 850 salariés dans 15 pays) a rêvé d'un campus de 12 000 m² sur le technopôle de l'Arbois. Dessiné par l'architecte Corinne Vezzoni, l'ensemble abritera un pôle de formation post-diplôme pour des étudiants de profils divers (ingénieurs, programmeurs, designers...), un pôle de formation pour des dirigeants et cadres du privé comme du public, un lieu d'accélération pour les start-up et PME de croissance, un "lab", des conférences, des lieux d'hébergement et de restauration. Un bout de Silicon Valley à Aix-en-Provence.



Dessiné par l'architecte marseillaise Corinne Vezzoni, le campus numérique impressionne.

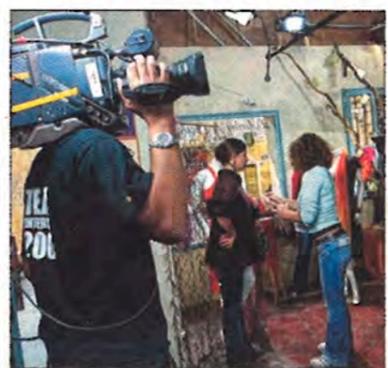
D.Ta.

AUDIOVISUEL

Une pépinière de talents à la Belle-de-Mai

Sans le savoir, votre Mamy Denise est fan de TelFrance. Présent dans tous les domaines de la production audiovisuelle, le groupe est notamment derrière "le" feuilleton événement de ces dix dernières années, *Plus belle la vie* (2 500 épisodes, 50 emplois permanents, 500 emplois intermittents). Acteur clef du Pôle média de la Belle-de-Mai à Marseille, TelFrance y dispose déjà de cinq studios de tournage, de régie post-production, etc. Le groupe y construit actuellement un studio de motion capture et un studio avancé d'effets spéciaux (dont 3D) qui seront opérationnels au début de l'année prochaine.

Dans le cadre de la candidature au label French Tech, TelFrance souhaite aussi développer une pépinière de talents, dédiée à l'industrie de la création audiovisuelle. Résidence d'auteurs, cellule de coaching de projets, mise à disposition de moyens techniques sont les lignes de force de ce projet.



À Marseille, TelFrance emploie plus de 500 personnes.

D.Ta.

Gemalto, "l'accélérateur de chiffre d'affaires"



Le bunker du géant de la sécurité électronique, à Gémenos. L'entreprise est un pilier de la candidature.

/ PHOTO ARCHIVES LP

Leader mondial en sécurité électronique (il vient ainsi de lancer l'application Ezio, pour protéger les banques des cyber-menaces), Gemalto (Gémenos) est "le" poids lourd du territoire, avec 12 000 salariés et un chiffre d'affaires, en 2013, de 2,4 milliards d'euros. Et l'un des incontournables piliers de la candidature au label French Tech. Son président, Alain Sigaud, a présenté au Pharo son projet de pépinière de start-up centrées sur le sans contact (technologie NFC), "un segment de marché qui se déploie très vite". Baptisée The Gemalto NFC Factory, son but est de "faire travailler ensemble les pépites" du secteur. Identification des marchés potentiels, formation, recrutement de talents, actions de mentorat: "On est un accélérateur de chiffre d'affaires", a promis Alain Sigaud qui a déjà identifié une dizaine de jeunes pousses et PME de croissance en local et une trentaine au niveau national.

D.Ta.

Voyages-prive.com: entreprendre autrement

Pour Voyage privé.com, présenté hier matin comme l'une des locomotives du projet, cette candidature est un aboutissement. "On a le projet le plus complet, nous l'avons démarré il y a déjà 3 ans", explique Denis Philippon le PDG de cette entreprise aixoise qui emploie 350 salariés pour un chiffre d'affaires de 450 M€ et fait voyager 1,5 million de personnes par an. La société nourrissait déjà le projet d'installer son siège social, mais aussi celui du club de rugby ainsi que son centre d'entraînement aux côtés de l'incubateur qu'elle a développé, dans de nouveaux locaux. "Notre façon d'entreprendre est différente, elle s'appuie sur le sociétal, le sport". Et c'est donc assez naturellement que Voyage privé a rejoint la candidature French tech. "Cela nourrirait la région, cela permettrait d'attirer de nouveaux salariés, pour développer ce pôle" explique le chef d'entreprise pour qui la démarche d'accélérateur est familière. "Nous avons le projet d'aider



Denis Philippon, Pdg et fondateur de Voyageprivé.com à Aix-en-Provence. / PH.DR

des start-up dans l'industrie du tourisme. Nous sélectionnons tout au long de l'année les candidats dont le profil nous semble intéressant puis nous leur proposons le soutien de nos spécialistes. Nous n'attendons aucun retour financier" explique Denis Philippon, "il s'agit de mettre en place quelque chose que l'on aurait adoré avoir quand on a démarré."

M.-C.B.

Jaguar Network, le spécialiste du "clouding"



Kevin Polizzi (au premier plan) préside cette entreprise de pointe.

/ PHOTO V.VREL

Opérateur télécoms et hébergeur de données, Jaguar Network a été créée par les frères Polizzi à Marseille, il y a 13 ans. "On avait deux possibilités, a retracé Kevin Polizzi, le président de la société. Céder l'entreprise à nos petits copains américains ou consolider sa présence sur le territoire." C'est ce second choix qu'a fait le spécialiste du cloud computing, à l'insolente croissance (40% par an en moyenne!). Jaguar Network, qui compte dans son portefeuille des clients prestigieux tels France Télévisions, CDDiscount, Allophone ou Générale de santé prévoit pour 2014 un chiffre d'affaires dépassant les 20 M€. "Nous avons décidé d'investir 15% de notre chiffre d'affaires en recherche et développement", a précisé Kevin Polizzi. En bénéficiant de l'accélérateur de jeunes entreprises qu'il ouvrira à Saumaty-Séon, dans les quartiers nord de Marseille, fin 2015. "Il intégrera tous les moyens techniques permettant l'éclosion des futurs usages, mais aussi l'ensemble des technologies nécessaires à l'éclosion de projets à très forte valeur ajoutée." L'espace proposera des lieux de travail et de "convivialité", et sera doté de technologies de pointe, d'espaces spécifiques (fab lab, lab amphi). "Nous pouvons envisager une livraison dans 18 mois", a confié Kevin Polizzi.

D.Ta.

Quand Marseille parle chinois

La communauté Wenzhou prospère en centre-ville, faisant de Belsunce et de la rue de Rome de véritables "Chinatown"

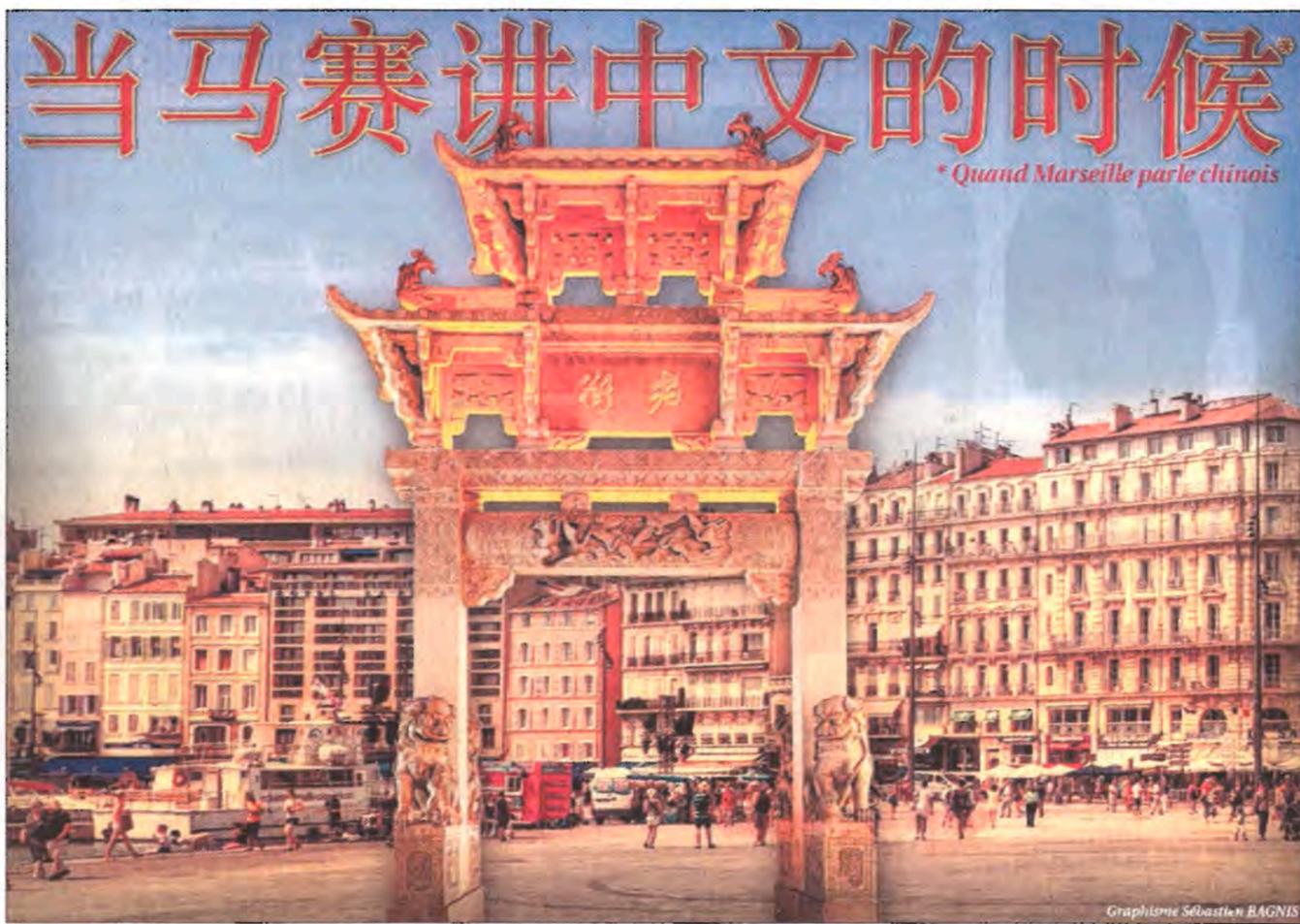
Un proverbe chinois dit : la garde de soi-même est la plus importante des gardes. Celui-ci, la communauté chinoise de Belsunce l'a appliqué à la lettre. On la voit beaucoup, notamment aux horaires des livraisons, où elle décharge des camions entiers rue National, ou Tapis-Vert, et en même temps, on l'entend très peu. Voir jamais. Mais ce qui peut passer aux yeux des habitants du quartier pour de la pédance, ou du dédain, est en réalité un code très strict de vie, dicté par des coutumes ancestrales : celles des Wenzhou.

"En Chine, c'est une communauté économiquement très puissante et très fermée. Elle ne parle pas le mandarin et possède son propre dialecte, explique Bo Pang, du service des affaires culturelles franco-chinoises (SACFC). Les Wenzhou consomment très peu, économisent beaucoup pour assurer l'avenir

La communauté Wenzhou est économiquement très puissante, mais repliée sur elle-même.

de leurs descendants. Une fois qu'une famille est bien installée socialement, elle fait ensuite venir les oncles, les cousins et se développe ainsi". Dans la plus totale discrétion, sans faire de vagues, ils ont repris la quasi-totalité des échoppes de Belsunce (environ 200 commerces selon les données du SACFC), se spécialisant dans le textile, mais aussi les bijoux très bon marché, ou la maroquinerie bas de gamme.

"Ils sont très jaloux, et victime d'un racisme injuste. Ce sont juste de gros travailleurs. Ils ont un dicton : "le premier oiseau qui quitte la branche est le premier à se faire tirer dessus", souligne Bo Pang. Traduire : pour vivre heureux, vivons cachés. Mais ce n'est plus un secret



Graphisme Sébastien RAGNIN

pour personne, surtout pas pour ses habitants : Belsunce est incontestablement devenu le Chinatown marseillais. Alors, pourquoi ne pas l'officialiser, comme à Paris, ou New-York?

OPA sur la rue de Rome

"Ce serait une excellente idée! Pourquoi ne pas installer une grande porte à l'entrée de la rue Tapis-Vert? Ce serait symbolique!", s'exclame Bo Pang. On pourrait également en construire une rue de Rome, pour faire passer le tram en dessous... Galéjade mise à part, cette artère qui a vu ses commerçants fermer boutique lors des très longs-travaux du tramway, a connu ces derniers mois une véritable OPA made in China. Profitant d'une baisse singulière

des prix due aux nuisances des travaux, plusieurs familles ont racheté des commerces. Beaucoup moins discrets que ceux de Belsunce... "Ils se sont implantés au mépris de toute logique et de toute législation. Ils ouvrent des boutiques sans même mettre de devantures, ni de vitrines. Ce sont des hangars à même les trottoirs. Ça donne une très mauvaise image de la rue au public, et nous avons plusieurs fois interpellé Solange Biaggi, l'adjointe au maire déléguée au commerce. On ne peut pas continuer à voir fleurir ces magasins qui ne ressemblent à rien", lâche Nicole Richard-Verspieren, de la Confédération générale des petites et moyennes entreprises des Bouches-du-Rhône. Si les relations

Une classe pour les enfants chinois pourrait voir le jour à Notre-Dame de la Paix

ne sont pas toujours au beau fixe sur le terrain, bien loin des festivités protocolaires liées au jumelage (lire ci-dessous), Marseille devra compter avec les Chinois. Le Diocèse, lui, l'a très bien compris. Sous l'impulsion de Pascale Roche, directrice de l'école privée catholique Notre-Dame de la Paix, et la SACFC, un projet de classe pour les enfants chinois est à l'étude. "Nous envisageons d'ouvrir une classe d'enseignement de

chinois, pour les enfants chinois de Marseille, dont les parents souhaitent qu'ils conservent aussi leur langue d'origine. Car la dernière génération de Chinois née ici ne connaît pas forcément bien la langue de ses parents", explique Pascale Roche. Du côté de l'Université Aix-Marseille, on dénombre près de 620 chinois inscrits, la plupart en éco-gestion, sciences, lettres et arts et droit. Yvon Berland, le doyen de l'Université, mène actuellement un projet de campus dans la province de Wuhan, en relation avec le gouvernement chinois. Un petit pas de plus entre la cité phocéenne et l'Empire du Milieu, qui devrait certainement en appeler d'autres...

Lionel MODRZYK
lmodrzyk@laprovence-presse.fr

ZOOM SUR

GPS, la start-up marseillaise devenue référence en Chine



Patrick Bogaerts, Alexandre Augusto, et Anthony Febbraio, spécialistes de la production "made in China". / NICOLAS VALLAURI

Avec près de 1,2 million d'euros de chiffre d'affaires en 2013, pour sa première année d'existence, la société marseillaise Global Procurement Solution (GPS), qui compte aussi une agence à Ningbo (province du Zhejiang), s'est rapidement imposée comme une référence du "sourcing" en Chine. Sa mission : sous-traiter l'approvisionnement et la recherche de ressources de grands groupes français auprès des usines chinoises. Si GPS est jeune, ses dirigeants, Patrick Bogaerts et Alexandre Augusto, sont rodés au marché chinois avec à eux deux près de 20 ans d'expérience dans l'Empire du Milieu. "Pour conclure une affaire, les Chinois veulent d'abord construire une relation humaine forte, sur la durée. Ils ont un sens aigu du business mais tout en conservant une dimension humaine. L'honneur et la parole donnée sont deux notions très importantes pour eux", explique Patrick Bogaerts, qui entend promouvoir une "mondialisation consciente". "Dès qu'on parle de production en Chine, il y a une levée de bouclier et des préjugés. Mais la France a une carte à jouer! On peut faire designer un produit en France, le faire certifier par un labo français, et le produire en partie en Chine. Tout le monde y trouve son compte", estime-t-il. "Nous sommes des partisans du circuit court, simplifié. Il y a des millions d'entreprises en Chine, nous établissons une shortlist pour nos clients français, en fonction de leur besoin", résume Alexandre Augusto. GPS, qui travaille déjà avec des poids lourds comme CDiscount, pourrait bientôt s'occuper du sourcing d'une célèbre marque de café marseillaise... À suivre! L.Mo.

LES TROIS QUESTIONS à Bo PANG Affaires culturelles franco-chinoises

"Il est très dur de trouver un emploi ici"

Dans son bureau de la Canebière, Bo Pang, pétillante trentenaire, reçoit avec un large sourire et dans un français parfait. Diplômée des Beaux-arts de Marseille, option photographie, après un Erasmus à Montpellier, elle est aujourd'hui à la tête du Service des affaires culturelles franco-chinoises. Une association qui a pour objectif "de créer des ponts entre la cité phocéenne et la Chine, car il y a un certain vide relationnel, et tellement de choses à faire".

Comment votre association a-t-elle vu le jour?

"Une fois mon diplôme en poche, je n'ai pas eu envie de rentrer en Chine. Je savais qu'il y avait énormément de choses à faire entre la France et mon pays, et que je serais plus utile dans ce domaine. En discutant avec les Chinois d'ici, j'ai constaté qu'il y avait un trou béant au niveau relationnel avec les Français. Nous sommes jeunes, diplômés, on connaît désormais bien la culture française mais nos racines sont en Chine. Alors autant faire le lien! Au début, nous voulions nous concentrer sur les échanges culturels, mais on a étendu nos compétences à la mise en relation entre entreprises des deux pays, entre cabinets d'avocats internationaux... Nous avons aussi créé des jumelages, comme celui de l'école des Beaux-Arts de Marseille avec l'Université de langues étrangères de Dalian (province du Guandong). En février prochain, les étudiants de Dalian viendront d'ailleurs à Marseille pour une expo collective.

Quel regard portez-vous sur les relations entre Marseille et la Chine?

Il y en a mais pas assez. Marseille est la deuxième ville de France, et par rapport à des villes plus petites comme Bordeaux, elle est beaucoup moins connue des Chinois. Elle est en retard. On sent une certaine méfiance de la part des entrepreneurs locaux. Ça s'explique par la barrière de la langue, mais aussi des mentalités. Les Français, lorsqu'ils veulent faire des affaires, sont très directs, parfois un peu abrupts. Certains



Avec sa structure, Bo Pang facilite les échanges entre la Chine et Marseille. / P.N.

ignorent que pour réaliser une affaire, les Chinois misent beaucoup sur l'humain, le relationnel, l'accueil. Ce sont deux mondes différents. On peut les comparer à deux aveugles qui ne se rencontrent jamais, ou rarement.

On tente d'inverser la tendance avec un rôle de conseil.

Vous êtes aussi en lien avec les étudiants chinois à Marseille. Comment s'y sentent-ils?

Ils ne s'attendent pas à trouver autant de difficultés ici. Administratives surtout, mais aussi relationnelles. Du coup, ils ont tendance à rester entre eux. On les aide au maximum pour faciliter leur intégration. Beaucoup adorent Marseille, mais ils déchantent souvent lorsqu'ils cherchent un emploi. Embaucher un étranger coûte cher, 3 000 euros de charges par mois, les entreprises sont frileuses. J'ai une amie qui a bac + 5, diplômée d'Euromed, elle parle français, chinois, et anglais, et est serveuse dans un restaurant pour subvenir à ses besoins. Elle a essuyé refus sur refus.

Recueilli par L.Mo

Service des Affaires Culturelles franco-chinoises : serviceacfc@gmail.com

LIENS ANCIENS

Tout a commencé avec le port

Les relations de Marseille avec la Chine sont anciennes, construites à partir d'échanges maritimes et commerciaux. Un lien fort qui ne s'est jamais démenti et a plusieurs fois d'ailleurs, permis à la cité phocéenne de s'inscrire dans le déroulé de visites officielles. Par deux fois, de rang présidentiel.

La Chine, atelier du monde, est le premier client du port de Marseille-Fos. C'est aussi grâce à ces échanges dopés par la révolution des conteneurs, que la petite Compagnie Maritime d'Affrètement (CMA) est devenue un poids lourd. Puis le n°3 mondial du transport maritime conteneurisé, une fois acquise la CGM. Les liens du groupe armatorial sont si forts, que c'est au partenaire China Merchants qu'ont été cédés 49% des parts de la filiale Link Terminal, en charge des terminaux portuaires. Dont celui 2XL à Fos-sur-Mer.

La présence chinoise ne se limite pas à cela. En reprenant le motoriste Moteurs Baudouin, le groupe Weichai a entrepris la conquête de l'Europe depuis Cassis. Faisant de l'usine cassidaine un centre de recherche d'envergure mondiale.

Moins connue est la présence chinoise dans la Compagnie des Petits. La célèbre marque de vêtements pour enfant dont le siège, discret, est au Pennes Mirabeau, est en effet détenue par la famille Yiu de plus de deux décennies.

Enfin, on ne peut oublier Wiko. L'étoile montante marseillaise du smartphone, qu'adossée au chinois Tinno, témoigne qu'aujourd'hui, les liens se numérisent.

Jean-Luc CROZEI

Avec Shanghai, une histoire qui dure

En 2017, Marseille fêtera ses trente ans de jumelage avec Shanghai. Depuis leur union le 26 octobre 1987, ces deux ports emblématiques n'ont eu de cesse de se rapprocher, et ce à différents niveaux. Échanges de compétences entre les pompiers des deux communes, partenariat entre le Lycée hôtelier de Marseille et le lycée professionnel Caoyang de Shanghai, entre Marseille Innovation et le Shanghai Technology Innovation Center... Des poids lourds de l'économie provençale comme Pernod-Ricard ou L'Occitane symbolisent ce lien privilégié entre les deux communes, puisqu'ils se sont implantés avec succès à Shanghai. La holding chinoise Cosco, spécialisée dans le transport de marchandises a fait le chemin inverse en implantant ses bureaux dans la cité phocéenne. "J'ai également rencontré des investisseurs chinois qui voudraient développer une chaîne de maisons de retraite de luxe dans la région. Pour 2017, les liens vont se renforcer, et une délégation importante d'étus, d'entrepreneurs et d'universitaires se rendra à Shanghai", indique Martine Vassal l'adjointe au jumelage. L.Mo.

Ces PME de chez nous qui préfèrent l'ouest-Var

La zone de Signes, au prix du m² attractif, attire de plus en plus d'entreprises

American vintage, PBI, et sans doute bien d'autres dont les noms ne sont pas forcément connus. Leur point commun ? Avoir quitté Marseille, pour rejoindre la zone d'activités de Signes, dans le Var qui leur offrait de quoi développer leur activité. Créée en 1987 pour compenser la fermeture des Chantiers de La Ciotat, ce parc de 240 ha a été confié à la Chambre de commerce et d'industrie du Var, qui a su faire de ce vaste espace, en pleine nature, une arme de choc pour attirer de grandes entreprises des Bouches-du-Rhône, sur son territoire.

Et pour cause, avec un coût défiant toute concurrence de 50 €/m² viabilisé hors taxe, le parc de 240 ha dont 185 dédiés aux entreprises, qui a fidélisé de grands noms tels que Coca-Cola ou Ipsen, a de quoi faire pencher la balance en sa faveur dans l'esprit de patrons qui galèrent souvent pour agrandir leur entreprise. C'est le cas du Marseillais Bruno Reibou, confronté à un choix cornélien "j'avais envie de rester dans ma ville, mais nous avions besoin de 2000 m² et nous avions beau chercher nous n'avons rien trouvé". À Signes, le patron de PBI qui a quitté La Capelette cet été, a pu acquérir 12 000 m² de terrain sur lesquels il a bâti des locaux flambant neufs, avec une capacité d'agrandissement de 4 000 m².



Après avoir longuement cherché des locaux adaptés, PBI a quitté La Capelette pour le Var au début de l'été.

/PHOTO DR

"Ici vous achetez puis vous construisez", explique le chef d'entreprise dont une petite dizaine de salariés n'a pu suivre le déménagement...

Pourtant la zone de Signes ne manque pas d'atouts en terme de service aux salariés ; une crèche, un restaurant d'entreprises, mais aussi une conciergerie où les quelque 1 800 salariés des 130 entreprises implantées peuvent acheter des légumes, faire laver leur voiture ou repasser leur linge... Des services obtenus notamment par la volonté de l'association des entreprises de la zone, le Groupement des entreprises du plateau de Signes,

qui a même impulsé un GIE (Groupement d'intérêt économique), pour l'embauche de salariés en temps partagé.

Et parmi les vice-présidents de cette dynamique association, on trouve un ex-Marseillais, Bruno Soghomonian, le patron de Sanogia, une PME de 18 salariés qui fabrique des produits d'entretien à destination des collectivités. Lui aussi a quitté en 2009 le 15^e arrondissement de Marseille pour rejoindre le Var. "Nous étions une entreprise marseillaise, au départ aux Aygalades. Mais nos locaux devenaient inadaptés, nous avions besoin de nous agrandir, on a cherché, mais tout ce qu'on

trouvait à Marseille était inadapté, pas assez grand ou cher..." explique le patron qui s'est vite adapté, lui, à sa nouvelle vie "depuis 5 ans je ne sais plus ce qu'est un bouchon, je mets 35 mn pour venir travailler et je peux faire du sport entre midi et deux".

Et le gérant est certain que d'autres-boîtes marseillaises partiront à l'est, où 80 ha sont encore disponibles, dont une trentaine immédiatement.

"L'aménagement du parc s'est fait par tranche, d'est en ouest, et la nouvelle entrée ouverte en 2012 côté Bouches-du-Rhône a accéléré l'attractivité de sociétés venues de ce département", analyse Corine Chabre responsable de l'Antenne de Développement Territorial de l'Ouest Var - Plateau du Castellet qui après l'arrivée de la Ciotadenne Aéro 13 passée de 50 à 100 salariés depuis son arrivée, ou de l'Aubagnaise Altier, confirme l'intérêt d'autres entreprises du département voisin pour cette zone. D'Autant que la CCI compte bien élargir son offre, en réservant 8 ha pour créer un parc artisanal. "On attire des entreprises qui recherchent une qualité de vie au travail et des bâtiments qui correspondent à leur image".

Des besoins que Marseille ne parvient visiblement pas toujours à satisfaire...

Marie-Cécile BÉRENGER

mcberenger@laprovence-presse.fr

Le port réaffirme ses ambitions

Pour redevenir n°1 en Méditerranée, 360 millions seront investis d'ici à 2018 dans le cadre d'un projet stratégique

Faire du port de Marseille Fos "un cluster logistique et industriel euro-méditerranéen au service de ses clients et en lien avec son territoire". Telle est l'ambition du Grand port maritime de Marseille (GPMM) qui, autrement dit, veut reconquérir des parts de marchés pour redevenir le premier port de la Méditerranée devant Algésiras, et s'affirmer en Europe comme l'incontestable porte du Sud. Une ambition au service de laquelle il a élaboré un plan stratégique pour les quatre années à venir. Pas encore entièrement validées par son conseil de surveillance qui le fera dans le courant du mois de mars 2015, les grandes lignes, présentées hier par Christine Cabau-Woehrel (elle préside le directoire) et Jean-Marc Forneri (il préside le conseil de surveillance), sont cependant arrêtées.

Durant la période 2014-2018, ce plan d'entreprise doit conforter le port dans son rôle de développeur et d'aménageur de son domaine foncier, tant à Marseille qu'à Fos ou il dispose d'importantes réserves. Le but est de faire de lui un acteur majeur au service de ses clients et de l'économie régionale. Pour cela, le GPMM va mobiliser 360 millions d'euros. La plus grosse partie, 141 millions, sera

"Ce projet est un plan d'entreprise. Il cible un développement durable."

J.-M. FORNERI



Une vue générale du port de Marseille. Au premier plan le terminal conteneurs de Mourepiane, en arrière-plan les navires de croisière.

/PHOTO CYRIL SOLLIER

affectée à des projets essentiellement dédiés au développement de la logistique dans les bassins de Fos et à la réalisation de quais. L'objectif est aussi de renforcer la présence et l'attractivité industrielle.

L'une des priorités sera d'enrayer le déclin de la part des hydrocarbures dans le trafic global du port en misant sur d'autres sources. Par exemple, le gaz naturel liquéfié. Une

autre priorité, sera d'accroître encore la part des marchandises diverses. Dont le trafic conteneurisé, qui pour la troisième année consécutive, passera fin décembre la barre du million de boîtes pour flirter avec le seuil de 1,2 million de conteneurs traités. En 2018, Marseille-Fos espère avoir franchi le cap du 1,5 million de boîtes.

Les bassins de Marseille, "complémentaires de ceux de

Fos", vont bénéficier d'un investissement global de 129 millions. Les projets sont connus, et pour certains engagés: remise en état de la forme 10, la plus grande de Méditerranée, pour qu'elle serve un nouvel essor de la réparation navale lourde. Cet outil sera opérationnel au second semestre de 2015. Il pourra accueillir les plus grands navires de croisière dont la longueur se rapproche des 400 mètres. Ils

"Les bassins de Marseille sont complémentaires de ceux de Fos."

CHRISTINE CABAU-WOEHREL

profiteront de leurs escales à Marseille pour y bénéficier d'opérations d'entretien et de maintenance. Toujours en lien

avec les croisières, le port a lancé les études pour l'élargissement de sa passe nord et l'allongement d'environ 60 mètres, de la digue du Large. Un chantier destiné à sécuriser l'approche des grands navires, réclamé par les armateurs ont choisi de faire confiance à Marseille, MSC et Costa en tête.

Le port n'entend pas non plus jeter l'éponge pour ce qui concerne le trafic intra-méditer-

ranéen et les lignes courtes. L'objectif étant de redynamiser l'activité marchandises et fret dans les bassins historiques. La réalisation d'un terminal de transport combiné à Mourepiane qui sera livré en 2017, participe de cette ambition. Mais surtout, Marseille veut rester le port de la Corse. Un enjeu capital à l'instant où la SNCM suscite toutes les craintes.

Jean-Luc CROZEL

À PROPOS DU J1

"Il n'est pas à vendre et ne sera pas vendu"



Jean-Marc Forneri, président du conseil de surveillance du GPMM et Christine Cabau-Woehrel, présidente du directoire. /PHOTO G. RUOPPOLO

La Ville de Marseille souhaite récupérer le hangar J1 moyennant une contrepartie de 15 millions d'euros pour y créer un musée naval, un casino, un aquarium, voire un night-club, ainsi qu'une base d'accueil pour des yachts de grande plaisance (La Provence du 13 décembre) ? "Le hangar J1 n'est pas à vendre et il ne sera pas vendu. Il reste la propriété du Grand port maritime, tout comme les 400 hectares qui sont notre propriété en bord de mer", répond sans hésiter Jean-Marc Forneri, le président du conseil de surveillance de l'établissement public. Puis de poursuivre: "L'avenir du J1 s'inscrit dans une démarche globale d'aménagement et il n'y a pas de polémique à ce sujet. Arrêtons de parler des casinos et pensons davantage aux clients du port!"

Christine Cabau complète: "J'ai écrit au maire de Marseille, Jean-Claude Gaudin, pour l'informer de ce que nous faisons et de la manière dont nous procédons. Notre objectif est d'abord de restructurer les accès nautiques et de réorganiser l'espace, cela dans le cadre de la charte Ville-Port. Il y a eu un appel à des manifestations d'intérêt, tout a été regardé, rien n'a été abandonné. Le problème est que nous avons des contraintes de calendrier et qu'on ne peut s'en abstraire." Voici qui est dit.

SNCM

Appel unanime au Premier ministre

La SNCM était hier au cœur de toutes les préoccupations. Celles du Grand Port Maritime de Marseille, qui présentant son projet stratégique pour la période 2014-2018, a pris soin de rappeler, par la voix de Jean-Marc Forneri, le président du conseil de surveillance, "que le GPMM entend rester le point d'ancrage pour la desserte de la Corse". Un message que la présidente du directoire, Christine Cabau-Woehrel, devait réaffirmer un peu plus tard dans l'après-midi, alors qu'une table ronde se tenait en préfecture des Bouches-du-Rhône, à la demande

"Il faut une volonté politique affirmée. Il y a 2 000 emplois en jeu."

SAMIA GHALI

des syndicats de la compagnie maritime. Décidée dans la foulée d'une réunion avec le secrétaire d'État aux transports Alain Vidalies il y a une semaine, elle a réuni des parlementaires de droite et de gauche, des représentants exécutifs locaux, ainsi que du monde économique. "La réunion s'est déroulée dans un climat consensuel", souligne le préfet Michel Cadot dans un communiqué. "Le tour de table était complet et bien construit",



La compagnie maritime a été placée en redressement judiciaire par le tribunal de commerce de Marseille. /PHOTO NICOLAS VALLAURI

résume Maurice Perrin (CFE CGC).

Point commun entre tous: le sentiment que le dossier de la SNCM n'a pas été pris par le bon bout. "Il n'est pas normal que la compagnie soit en redressement judiciaire. Il faut une volonté politique affirmée. Il y a 2 000 emplois en jeu. Il faut que ce dossier soit pris en main par le Premier ministre, à qui un rendez-vous a été demandé. Tout le monde est d'accord là-dessus", insiste la sé-

natrice PS Samia Ghali. Les élus, comme les représentants syndicaux, demandent aussi à l'État qui détient encore 25% du capital, "de jouer pleinement son rôle". Ils souhaitent aussi qu'il incite "la Caisse des dépôts, dont Transdev est une filiale, à jouer le sien". Notamment en finançant la période d'observation ouverte par le tribunal de commerce de Marseille au lendemain du dépôt de bilan.

J.-L.C.

Objectif: 86 millions de tonnes en 2018

Le GPMM achèvera l'année en cours sur un trafic global d'environ 78 millions de tonnes (Mt). Soit un recul de 2 Mt par rapport à l'an passé. La faute à la régression des importations de pétrole brut dans un pays où la crise du raffinage n'est pas un vain mot. Pour compenser ces tonnes qui ne seront probablement jamais rattrapées et ont généré une perte financière de 35 millions d'euros, le GPMM a décidé de miser sur les marchandises diverses, dont les conteneurs, et les vracs solides. Avec, au terme de son plan stratégique, cet objectif d'un trafic global de 86 millions de tonnes.

D'ores et déjà l'activité conteneurisée est en nette progression, tirée par les bassins de Fos. Le 1,16 million de boîtes de la fin de 2014 devant être porté à 1,53 million en 2018. Une progression jugée réalisable en regard des performances du précédent plan stratégique, soit un gain de 220 000 conteneurs. Côté passagers, les croisières, plus que jamais valeur sûre, devraient amener le port à traiter près de 2 millions de croisiéristes. J.-L.C.

⑥ LE TOURISME

① **Tourisme : dis-moi d'où tu viens...**

La Provence – 21.07.2014

② **Croisières : Marseille, une escale quasi incontournable**

La Provence – 14.10.2014

③ **La nuit marseillaise se réchauffe**

La Provence – 02.11.2014

④ **Marseille au top de la croisière**

La Provence – 19.11.2014

⑤ **Saint-Charles : le retour des hôtels**

La Provence – 08.12.2014

Tourisme : dis-moi d'où tu viens...

La saison d'été démarre fort, dopée par un public étranger en constante progression. À chacun ses motivations !

Déjà l'heure des premiers bilans. Et si l'on se fie aux indications fournies par l'Office de tourisme, en terme de visites, "la saison commence sur les chapeaux de roue". Certes, comparée à l'année dernière à la même période, c'est un léger recul de l'ordre de 7% qui est enregistré. Une baisse trompeuse, en réalité : 2013 ayant été un cru exceptionnel, statut de Capitale européenne de la culture oblige.

Il faut croire que le bouche à oreilles favorable continue. Et que le soufflet n'est pas retombé. Sur la seule semaine du 7 au 14 juillet, ce sont près de 9000 personnes qui ont été accueillies par l'Office, dont 42% de Français. Des nationaux majoritairement venus, dans l'ordre, de Paris, des Bouches-du-Rhône, de Rhône-Alpes, du Nord et de l'Hérault. Mais surtout, donc, 58% d'étrangers.

Une domination internationale qui s'accroît, à la fois liée à la hausse des croisiéristes et à une presse plus élogieuse en dehors de l'hexagone. À l'instar des Américains du prestigieux *New York Times*, qui, à coup d'articles dihyrambiques sur "la capitale secrète de la France", et de classements plaçant Marseille en deuxième position des villes "à visiter de toute urgence", a entraîné une réelle curiosité. Aussi, les Américains se placent désormais en deuxième position, derrière les Espagnols, mais devant les Allemands, les Britanniques et les Italiens. Autre phénomène, une poussée de la clientèle russe et asiatique. Ce qui les attire ? Que visitent-ils ? Réponses...

M.S. ; L.D'A.

Les sites les plus visités par nationalité



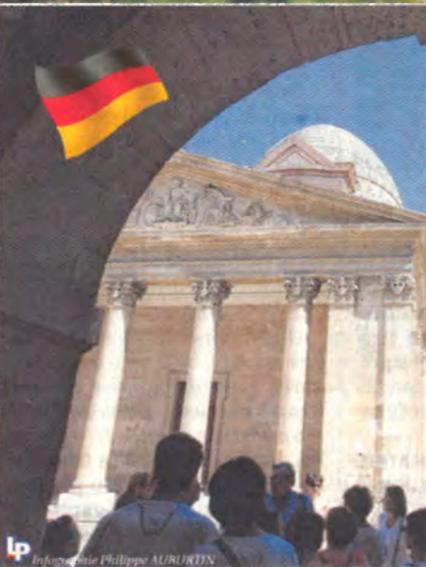
LES CALANQUES. "Je cherche la plus belle plage, celle où il n'y a personne" est la question qui revient le plus dans la bouche des touristes français auxquels il est répondu "elle n'existe pas. Et si elle existait, je la garderais pour moi."



NOTRE-DAME DE LA GARDE. Majoritairement croisiéristes, nos voisins italiens et espagnols ne disposent que d'une courte escale pour visiter les sites historiques de la ville, sur lesquels ils se précipitent, Bonne Mère en tête.



LES TERRASSES DU PORT. À peine débarqués sur la Canebière, les visiteurs russes s'empressent de partir à la recherche de lieux pour y dépenser leurs roubles, et ça tombe bien : Marseille commence à regorger de centres commerciaux.



LA VIEILLE CHARITÉ. Amateurs d'art, les touristes allemands sont les seuls à profiter majoritairement de leur passage dans la cité phocéenne pour visiter les expositions en cours dans les musées de la ville.



LE CHÂTEAU D'IF. Très prisé des Chinois, le Château d'If arrive en tête des sites visités par les touristes asiatiques, également friands de lavande et de tout ce qui représente la Provence telle qu'ils l'ont imaginée.

BEST-OFF

Une ville au sommet des charts... ou pas !

Qu'on le regrette ou qu'on s'en gargarise, Marseille attire les regards, souvent avec un miroir déformant. La preuve avec un florilège de classements. Pour le meilleur et pour le pire...

1 La plus festive

Dans sa dernière livraison, le très sérieux guide Lonely Planet a décerné à la cité phocéenne le titre envié de la ville... "la plus festive de France" devant Montpellier et Bordeaux ! "Le cours Julien, la Plaine et la place Notre-Dame-du-Mont forment un triangle idéal de perdition", ont plané les testeurs. On se pince...

2 Celle où il fallait être

En janvier 2013, le *New York Times*, dressait son palmarès des "places to go" et offrait à Marseille une flamboyante deuxième position, juste derrière Rio. "Marseille, c'est un melting-pot vibrant et l'endroit qui permet l'explosion de l'art contemporain et avant-gardiste", affirmait le quotidien US. Ma foi...

3 La plus embouteillée

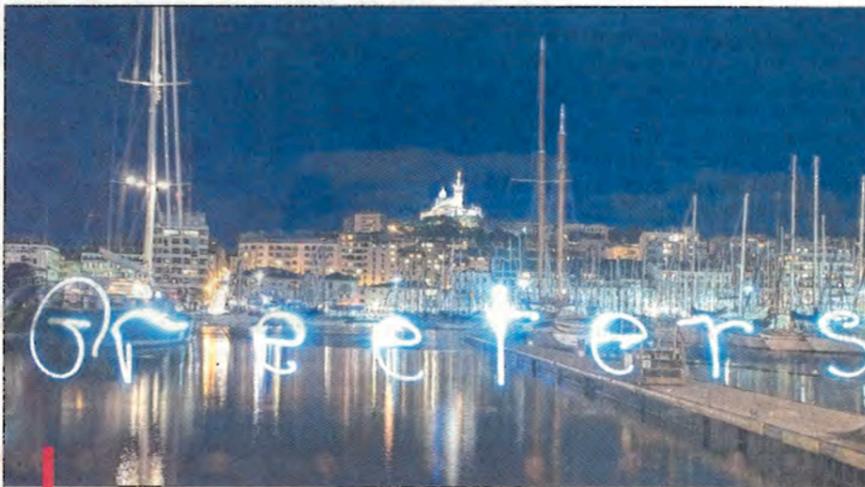
Selon une enquête réalisée par TomTom, un automobiliste marseillais passerait... 46 minutes dans les embouteillages ! En tout, ce serait près de 99 heures perdues annuellement dans son habitacle, soit l'équivalent de 66 matches de foot. Champions de France !

Tendance : visiter Marseille, oui, mais la vraie

En marge des circuits touristiques et autres parcours en petit train et bus à étage, de plus en plus de visiteurs viennent à Marseille avec la ferme intention de sortir des sentiers battus. Depuis 2009, ces touristes en quête d'authenticité se pressent aux portes de l'association Marseille Provence Greeters qui leur propose des balades atypiques et gratuites, guidées par un Marseillais, un vrai. "Nous ne sommes pas des guides, seulement des bénévoles qui souhaitons partager notre amour de notre ville tout en étant conscients de ses défauts", raconte Radha Benaissa, présidente de l'association.

Les calanques, Notre-Dame-de-la-Garde, le Vieux-Port font évidemment partie des itinéraires recherchés, mais pas seulement. Les greeters embarquent aussi les visiteurs à la découverte des quartiers moins courus des tours operators, comme les quartiers Nord ou Noailles. "Ce sont surtout les Français qui souhaitent visiter les quartiers de Marseille, ou les clients de niche, intéressés par les phénomènes sociaux," poursuit Radha Benaissa.

Cette année, le site américain Trip Advisor a décerné à Marseille Provence Greeters le prix d'excellence, classant ces visites marseillaises à la cinquième place, sur cinquante



Toute l'année, les 90 bénévoles de l'association Marseille Provence Greeters font découvrir leur Marseille aux visiteurs.

/ PHOTO DR

et une activités proposées. Une reconnaissance qui devrait, cette année encore, accroître le nombre de demandes auprès de l'association. "Marseille est la deuxième destination favorite des greeters en France, explique la présidente. Et nous recevons chaque

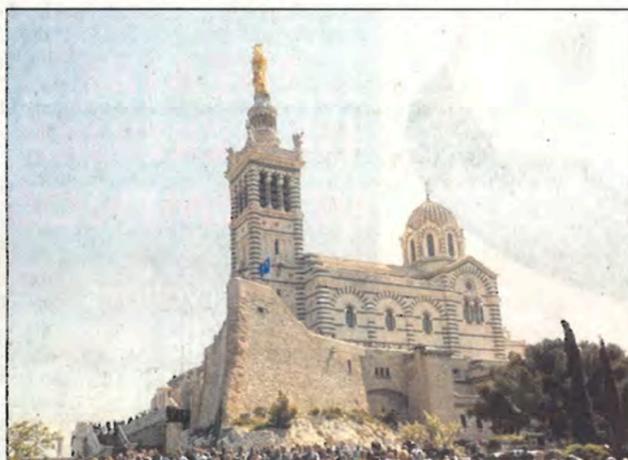
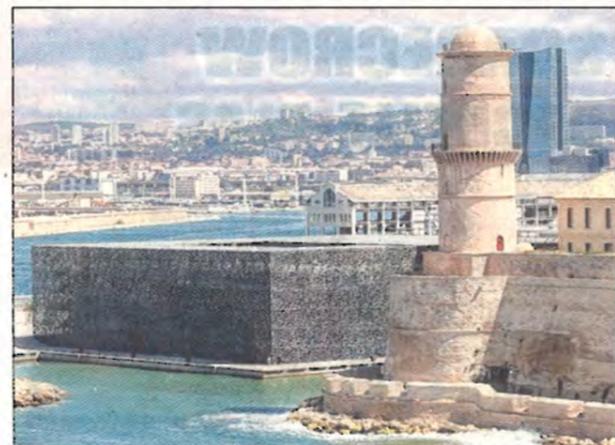
année de plus en plus de demandes. Les gens veulent découvrir la ville autrement et créer du lien. Ils sont nombreux, depuis quelque temps, à nous demander de boire un verre ou de déjeuner avec eux, en plus de la balade."

Marine STROMBONI

LE TOP 3 DES SITES LES PLUS PRISÉS

1. Le MuCEM

Même les plus optimistes n'auraient pas parié sur un tel engouement. Site emblématique de l'année 2013, le MuCEM de Rudy Riccieti s'est propulsé en tête du classement avec près de 2,8 millions de visiteurs en 12 mois. Plus qu'un succès, un triomphe !

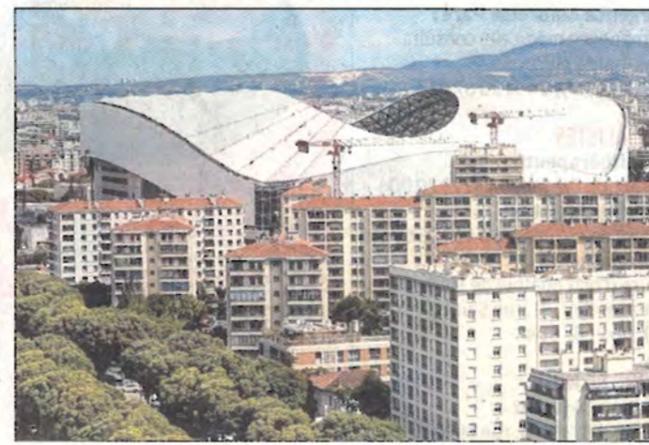


2. Notre-Dame de la Garde

Rio a son Corcovado ? Marseille est fière de sa Bonne Mère ! Chaque année, par bus entiers, ce sont près de 2 millions de personnes, croyantes ou non, qui se déversent à Notre-Dame-de-la-Garde et profitent d'une perspective unique sur la Ville. Une valeur sûre !

3. Stade Vélodrome

Qui dans le monde n'a pas entendu parler de l'OM, le club le plus titré de France et de son mythique Vélodrome ? Avec son agrandissement et sa couverture, l'enceinte accueillait près de 14 000 personnes par été pour des visites guidées. À la rentrée, le chiffre va exploser !



Croisières : Marseille, une escale quasi incontournable

La ville pourrait faire son entrée dans le top 5 des ports méditerranéens en terme de passagers

Malgré les incertitudes qui pèsent toujours sur la fiabilité de la place portuaire en raison du conflit en cours à la SNCM et la perte de près de 46 000 passagers lors de la longue grève du début juillet, le trafic croisières du Grand port maritime de Marseille poursuit son ascension. Cette année, le trafic total devrait s'établir aux alentours de 1 350 000 passagers, soit un record absolu et peut-être une entrée de Marseille

dans le top 5 des ports de croisières méditerranéens. Il faut dire que les 170 000 croisiéristes attendus ce mois-ci aux différents terminaux et les 243 000 passagers qui y seront reçus entre le 15 octobre et le 15 novembre devraient permettre d'effacer la déconvenue estivale. Effaceront-ils aussi l'impact désastreux de ce conflit en terme d'image? Rien n'est moins sûr. Les commentaires recueillis lors dernier Sea Trade Med, le salon inter-

national de la croisière qui s'est déroulé le mois dernier à Barcelone, n'étaient pas des plus élogieux, loin s'en faut. Une compagnie importante, Holland America Line (filiale du géant américain Carnival) que le Club de la Croisière avait réussi non sans mal à faire revenir dans la cité phocéenne, a même annoncé l'annulation de toutes ses escales prévues en 2015 et 2016. Ce n'est pas le cas en revanche d'une autre "major", Royal

Caribbean International, apparemment toujours très satisfaite du service fourni à ses bateaux, notamment le *Liberty of the Seas* attendu le 20 octobre dans les bassins Est et surtout l'*Allure of the Seas* (lire ci-dessous). Le président du Club de la Croisière Jacques Truau, reste d'ailleurs résolument optimiste et affiche de nouvelles ambitions : atteindre 1,6 million de passagers en 2015-2016 et plus de 1,8 million d'ici 2020. Ph.G.

IL FERA ESCALE TOUT LES MARDIS À PARTIR DE MAI 2015

"L'Allure of the Seas", une ville géante débarque dans le port

Le port de Barcelone, en automne, sous la pluie. À quai, 5 400 passagers viennent de débarquer. 5 400 autres sont en approche, pour une croisière sur l'*Oasis of the Seas*. Le ballet des bus et des taxis est réglé au cordeau. Zéro embouteillage. Zéro énervement.

Le joyau de la Royal Caribbean a quitté les Caraïbes pour la première fois depuis son lancement en 2009. Il représente un double défi : aux lois de la physique et à l'imagination. Au pied de la passerelle, il faut se tordre le cou dans tous les sens, pour en apercevoir les extrémités : 362 mètres de long sur 66 m de large. 69 000 tonnes posées sur l'eau : c'est presque le plus gros au monde.

Affrété par la même compagnie américaine, l'*Allure of the Seas* le dépasse d'une cinquantaine de centimètres. C'est lui qui longera les côtes françaises à partir de mai 2015, entre Barcelone et Rome via Palma de Majorque, Florence et Naples. Une seule escale française, le mardi à Marseille. Pour l'instant, c'est son petit frère, l'*Oasis*, qui barbote en Méditerranée. Visiter l'un, c'est comme visiter l'autre tant ils sont semblables.



Le plus gros paquebot du monde, déjà précédé en Méditerranée par son petit frère (50 cm de moins), "L'Oasis of the Seas". Ci-dessous, le mini Central Park au cœur du navire. / PHOTOS ROYAL CARIBBEAN



Impression numéro 1 : il est gigantesque!

Sous son lustre monumental, 3 000 couverts sont dressés dans le restaurant principal. Une salle de spectacle grande comme deux Olympia. Une promenade intérieure baptisée un peu pompeusement Central Park complantée de

12 000 arbres et végétaux. Des suites-loft de 50 mètres carrés, le tout desservi par 17 ponts.

Un mélange de démesure et d'intimité préservée. Sur l'*Oasis of the Seas*, des foules énormes se croisent sans se gêner, éparpillées entre des dizaines d'activités différentes.

Impression numéro 2 : on en prend plein les yeux!

Sur le pont supérieur, j'hésite : traverser le bateau, accroché à une tyrolienne? Me détendre dans un bain à remous suspendu à 40 mètres de hau-

teur? Ou avaler d'un trait cet énorme cocktail servi par un serveur baraqué, sous le soleil retrouvé? Les trois, mon capitaine!

Au total, il existe sept univers permanents. L'un est réservé aux enfants et aux ados (avec laboratoire de sciences et boîte de nuit sans alcool). Un autre au divertissement, digne de Brodway et de Broadway : les comédies musicales, style *Chicago*. Toutefois, le club de jazz est tout aussi bluffant. Bien calé dans votre fauteuil, vous oubliez totalement que vous voguez sur un bateau.

Impression numéro 3 : tout n'est pas gratuit!

Il est possible de ne rien déboursier sur place mais les sollicitations sont nombreuses. À partir de 60 dollars pour une excursion. 150 pour un programme de massages. 300 pour une séance de botox. Le plus coûteux, à la longue : le forfait boissons, de 19 à 49 dollars par jour. Payer en billets verts est plus avantageux mais il faut rajouter 18% de taxes.

Restaurants, sports, spectacles, boîtes de nuit sont en revanche inclus dans le forfait : 1 250 € plein tarif (7 nuits) par personne en septembre 2015 pour une cabine avec balcon. Officiellement, ils se refusent à une guerre des tarifs. Mais pour se faire une place sur le marché français, les promos sont obligatoires : - 20%, 3^e et 4^e passagers gratuits à certaines dates.

Patrice MAGGIO
pmaggio@laprovence-presse.fr

UNE NOUVELLE GAMME DE BATEAUX

Plus petits, ils sont tournés vers les attractions et les nouvelles technologies

La Royal Caribbean en a commandé deux autres bateaux de la classe Oasis aux chantiers STX de Saint-Nazaire, livrés en 2016 et 2018. Mais cette course à l'armement a ses limites.

La compagnie américaine s'est lancée dans une autre gamme de navires, la classe Quantum, plus petits (4 200 passagers) mais truffés de nouvelles attractions (nacelle à 90 mètres au-dessus de la mer, robot-barman ou pistes d'autos tamponneuses) avec des services encore plus haut de gamme.

Les nouvelles technologies, sont au cœur du projet : des millions investis pour raccourcir les temps d'attente et faciliter la communication, tant à bord qu'avec la terre ferme.

Le premier de la série quittera Southampton le mois prochain pour les États-Unis. Le deuxième, baptisé *Anthem of the seas*, sera livré au printemps. Premières étapes à Marseille mais aussi à Villefranche-sur-Mer (Alpes-Maritimes), en mai 2015.



Les bateaux de classe Quantum proposeront aux voyageurs de s'amuser sur une piste d'autos tamponneuses ou d'admirer la mer dans une nacelle.

/ PHOTOS DR



Les Français craquent pour la croisière

Longtemps, les Français sont restés à quai, passant leurs vacances sur la terre ferme. Américains, Anglais, Allemands, Italiens ou Espagnols se répartissaient l'essentiel des cabines. Au début du siècle, changement de tendance. En 2003, 212 000 compatriotes figuraient sur la feuille d'embarquement. L'an dernier, ils étaient 522 000 selon les chiffres communiqués par la branche française de Cruise Lines International (CLIA), une association qui fédère toutes les compagnies.

La France a même dépassé l'Espagne en nombre de passagers, se hissant à la quatrième place dans le classement européen. Comme s'il suffisait de larguer les amarres pour oublier la crise économique... sauf pour nos voisins ibériques : -19% de fréquentation au cours des cinq dernières années, alors que notre pays est à +51%.

Cependant, c'est bien une destination espagnole qui est plébiscitée par les croisiéristes. Ses atouts : 300 jours de soleil par an. Et un nom qui rime avec tapas, sangria et ramblas. L'an dernier, Barcelone ville a attiré 7,5 millions de touristes. S'ajoute un aéroport international et un port sur mesures pour la croisière, le 4^e au monde, avec six terminaux spéciaux : "Des infrastructures faciles d'accès", selon Emmanuel Joly (Royal Caribbean). Du coup, les compagnies désignent de plus en plus la capitale catalane comme tête de ligne. C'est là qu'ils commencent et finissent leur croisière. La différence? 123 euros de dépenses par voyageur contre 62 € lors d'une escale classique.

La nuit marseillaise se réchauffe

Ouverture de nouvelles discothèques, succès du concept "avant-boîte"... Les noctambules retrouvent le sourire

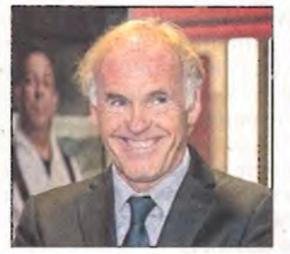
On a durci le ton, en particulier dans les secteurs du cours Julien et de La Plaine, mais aussi au Vieux-Port et au Prado. La loi, qui elle-même s'est beaucoup durcie, reste du côté des riverains", déclarait en mai dernier à "La Provence" Dominique Tian, premier adjoint au maire. Une déclaration qui faisait suite aux fermetures administratives d'établissements phares des nuits marseillaises, comme celles du Waaw (6^e), du Longchamp Palace (4^e), du Cosy (8^e), et à la décision d'autres lieux de se mettre en "veilleuse", comme le Mama Shelter (6^e). Cet hôtel a dû annuler une grande partie de sa programmation d'été sous la pression du voisinage. Paradoxalement, il aura fallu attendre que la saison estivale s'achève pour que les nuits marseillaises reprennent finalement du poil de la bête. D'abord avec l'ouverture de deux discothèques. Celle du Millenium, emblématique night-club phocéén, route de Cassis (9^e), célébrée en grande pom-



Même si Marseille est encore très loin de l'animation barcelonaise en terme de vie nocturne, l'offre en la matière est bien là. Clubs aux sonorités variées, cafés-concerts, before... Après un été morose, la nuit reprend vie aux quatre coins de la ville.

D. Tian veut "un complexe de nuit"

Lorsqu'il évoque le *Marseille by night*, Dominique Tian, premier adjoint au maire et député UMP, exprime d'abord un regret. "En 2013, lors de l'année capitale de la culture, les Marseillais qui aiment faire la fête auraient mérité d'avoir un lieu dédié, pour des nuits dignes de ce nom. Sur ce plan, ils ont été déçus et ça se comprend. En revanche, aujourd'hui, ça bouge beaucoup plus, il y a du mieux. L'ouverture du *Son des Guitares* aux Voûtes de La Major en est un bon exemple. Mais il va falloir se pencher sur l'implantation d'un complexe de nuit, qui puisse accueillir soirées, événements, concerts. L'idéal, ce serait vers les ports." L.Mo.



Un club électro de style berlinois et une boîte de "lapdance" ouvrent en centre-ville

pe il y a quinze jours (lire ci-dessous) avec la venue d'une star américaine. Un retour destiné à offrir aux Marseillais les prestations de boîtes huppées qu'on trouve sur la Côte d'Azur, avec régulièrement des shows exclusifs de stars US". Ça promet.

Une autre boîte s'apprête également à ouvrir ses portes, la semaine prochaine, dans le centre-ville, dans un lieu tenu secret par le gérant, un ancien étudiant d'Euromed qui entend surfer sur l'effet de surprise. "Nous n'avons pas repris une an-

cienne boîte, mais entièrement réhabilité un lieu pour en faire une structure comme on peut en voir à Berlin, de type industriel. Le choix du cœur de ville est simple, c'est une zone accessible et ça va permettre à bon nombre de gens de ne pas avoir à prendre la voiture pour sortir. On sait que la municipalité ne voit pas forcément d'un très bon œil l'implantation de boîtes en centre-ville, c'est pourquoi on veut être irréprochable", explique Jean, 31 ans, cogérant. Plus qu'un énième club en ville, il en-

"Ces derniers temps, la pression sur le monde de la nuit est retombée."

NATHALIE, GÉRANTE DU MONKEY

tend proposer "un lieu original pour les amateurs de musiques électroniques pointues".

Original, le concept de Maison Close, dont l'inauguration est prévue début novembre rue du Chantier (7^e) à la place de

l'ancien Boudoir, l'est aussi. Cette boîte sera dédiée au lapdance, forme de danse érotique. "Ce sera un endroit classe, pas glauque, prévient Nathalie la gérante, qui est aussi celle du Monkey et du Cosy. On sent que ces derniers temps la pression sur le monde de la nuit est un peu retombée, on nous laisse travailler, c'est bien. Donc on est plus que jamais vigilants en ce qui concerne les nuisances sonores."

Les "before", ces lieux hybrides entre bars, boîtes et parfois

salles de concerts, devraient aussi réchauffer les soirées d'hiver.

Le Mama Shelter vient de dévoiler une programmation de novembre alléchante avec des showcases d'Akhenaton (le 8), d'Andyman (le 15), ou du jazzman Cyril Benhamou (le 27). Au Vieux-Port, le club XO (1^{er}), un salon chic avec deejays qui balancent tubes contemporains et sons vintage, fait un carton auprès des 35-50 ans depuis son ouverture le 9 octobre dernier.

Du côté de La Joliette, les nuits commencent aussi à devenir endiablées, avec les arrivées récentes du White Rabbit, un bar-restaurant très branché rock'n'roll, aux accents londoniens, et celle du Palais des Voûtes (le Son des Guitares) aux Voûtes de La Major. Un éventail de sorties des plus éclectiques pour les oiseaux de nuits phocéens, qui n'ont aujourd'hui plus qu'à faire leur choix.

Lionel MODRZYK
lmodrzyk@laprovence-presse.fr

GROS PLAN SUR Le retour du Millenium, établissement emblématique des nuits marseillaises

Champagne, décor luxueux et superstars américaines

Lors de son époque faste au début des années 2000 et jusqu'à sa fermeture en août 2008, les fêtards marseillais en avaient fait leur seconde maison, qu'ils appelaient affectueusement "Le Millé". Le Millenium, pour les profanes, est situé aux portes des calanques, avenue Léon-Lachamp (9^e).

Plusieurs générations de noctambules s'y sont succédées, et les plus anciens l'ont connu sous les noms de "Paradisio", "Barbarella", "Niagara", ou plus récemment "Mystik". Le 15 octobre, c'est un Millenium flambant neuf qui a ouvert ses portes, à la même adresse, sous l'impulsion de Greg et Mickael, respectivement manager et directeur artistique. Forts d'une expérience conséquente dans le "milieu" de la Nuit, les deux jeunes hommes ne cachent pas leurs ambitions. Loin de là.

"Reprenre le Millenium, c'est reprendre une légende. Nous allons faire en sorte d'avoir une clientèle dans les 25-30 ans, très chic, mais festive, qui ne se regardera pas dans le blanc des yeux. Il faut être honnête, cette clientèle a déserté la ville, elle va sur la Côte d'Azur, à Montpellier... Nous voulons la ramener ici et montrer qu'on peut faire des soirées de qualité, classes, à Marseille, où disons le clairement il n'y a aucune boîte digne de ce nom. Pour résumer, on va proposer quelque chose qui n'existe pas encore", annonce Greg. Sur le papier, ce Millé new-look a effectivement de quoi faire fantasmer les oiseaux de nuit les plus avertis.

Un light-deejay a été recruté pour "mixer les éclairages, et faire fonctionner un écran Led P5 dernier cri, capable de projeter des films en haute définition dans la boîte", explique Mickael, qui précise qu'une telle technologie "n'existe même pas au VIP Room de Saint-Tropez". Le jeune homme, qui a débuté dans le milieu comme serveur au Cosy, sur le Vieux-Port, se targue également de proposer "des jéroboams de champagne Dom Pérignon à 2300 euros".



Mika et Greg, responsables du Millénum, ont un sacré défi à relever. Redonner son lustre d'antan à cet établissement emblématique.

PHOTO NICOLAS VALLAURI

Ce sera le seul chiffre que ces deux jeunes entrepreneurs évoqueront, se montrant plus évasifs sur les conditions de la reprise du night-club.

Un investissement à six chiffres Une reprise qui, travaux compris, atteindrait "largement une somme à six chiffres" selon les deux acolytes. "On est simplement reparti de zéro, avec une nouvelle société, un nouveau personnel, un nouveau concept, seul le nom reste le même", glisse Greg.

Mais leurs investissements ne s'arrêtent pas là. Pour leur retour sur la scène de la nuit, ils avaient réussi à attirer la star du rap américain Tyga le 22 octobre, malheureusement l'avion de la star n'a pu décoller de Londres pour cause d'intempéries. Mais

le 12 novembre, c'est un autre mastodonte US, Future, qui enflammera son dancefloor. Des prestations que les agents de ces artistes internationaux facturent plusieurs dizaines de milliers d'euros. "On aurait aussi voulu faire venir Lil'Wayne, mais c'est le seul qui n'était pas dans nos moyens", précise Greg.

Élément loin d'être négligeable, le Millenium souhaite aménager un parking, ce qui pourrait éviter en partie le stationnement anarchique sur une avenue Lachamp bordée par les villas. À noter qu'une navette fera l'aller-retour entre la boîte et le rond-point du Prado "pour éviter que des gens trop éméchés prennent le volant".

On n'est jamais trop prudent...

L.Mo.

3 QUESTIONS à Jonathan Luciani (Mama Shelter)

"Marseille bouge, il faut juste chercher !"

Le Marseillais Jonathan Luciani, responsable au Mama Shelter, hôtel arty du 6^e arrondissement, multiplie les soirées dj's, et les concerts dans son établissement où se mêlent toutes les communautés phocéennes. "Sauf les clubbers, puisqu'on ne passera jamais d'électro!", sourit-il, avant de livrer sa vision des nuits marseillaises.



Jonathan Luciani, fêru de hip-hop et de jazz, apporte sa touche au "Mama Shelter".

Après vos soirées DJ, vous programmez désormais des concerts live dans votre hôtel. Pourquoi une telle orientation ?

Premièrement pour se démarquer, en proposant une programmation pointue, avec des artistes qu'on voit rarement ailleurs comme Akhenaton. Nous avons lancé nos "Jeudis Live". Chaque jeudi, des groupes se succèdent, ça va du rockabilly au hip-hop, en passant par le jazz et même une fanfare! L'objectif est d'être un lieu de vie qui rassemble à la fois les clients de l'hôtel, et les Marseillais de tous horizons.

Vous avez été rappelés plusieurs fois à l'ordre pour nuisances sonores suite à des plaintes de voisins. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Nous avons construit une terrasse fermée, qui comprend aussi un fumoir, ça évite aux gens de fumer dehors, ou d'aller dans la rue pour discuter. Car les clients ont aussi leurs torts, et nous avons fait un travail de sensibilisation auprès d'eux. Ceux qui aiment le Mama doivent comprendre qu'autour, il y a des gens qui veulent la sérénité. Avec les voisins, un travail de fond a été fait, j'espère qu'ils seront satisfaits des mesures qui ont été prises.

À entendre de nombreux noctambules, les nuits marseillaises sont "mortes". Est-ce selon vous vraiment le cas ?

Pas du tout, Marseille bouge, il faut juste chercher, il y a des tas d'endroits pour passer un bon moment. L'apparition de soirées nomades, avec le collectif Borderline, ou Anais et Pedro, a contribué à donner une nouvelle impulsion. On ne fait plus seulement la fête en boîte, mais aussi sur le toit de la Friche, sur un bateau, aux Terrasses du Port... L'offre est bien plus grande qu'il y a cinq ans! L.Mo.

Marseille au top de la croisière

La place portuaire qui attend 1 450 000 voyageurs en 2015, a fait partager hier ses ambitions à toute la profession

Rendez-vous annuel des professionnels méditerranéens de la croisière, le salon Top Cruise a enregistré hier un nouveau pic d'affluence à l'occasion de sa 14^e édition. L'événement qui se déroulait dans les salons de l'hôtel Sofitel Vieux-Port a en effet réuni près d'une trentaine de compagnies maritimes, 200 agents de voyage et surtout 300 étudiants en apprentissage dans cette filière spécifique, la plupart issus de lycées spécialisés situés dans le Nord, l'Île-de-France et la région Rhône Alpes ; preuve de la notoriété grandissante du salon et de ses sessions de formation.

Un salon durant lequel la place portuaire de Marseille a confirmé ses ambitions dans le domaine de la croisière, affichant son optimisme pour les années à venir, notamment après avoir battu le record absolu de passagers reçus en un mois (174 500 croisiéristes en octobre). La programmation des escales pour 2015 permet au Club de la croisière d'annoncer dès à présent que ce record sera battu, non seulement en octobre avec 195 000 passagers attendus, mais également en septembre (180 000 passagers), ce qui devrait permettre à la place pho-

céenne de totaliser 1,450 million de croisiéristes l'an prochain, soit 135 000 de plus qu'en 2014.

Comme l'explique le président du Club de la Croisière, Jacques Truau, "ces résultats en octobre sont la conséquence de la concentration des paquebots en Méditerranée durant la période qui précède l'ouverture de la saison hivernale aux Caraïbes. Les bateaux qui opéraient en Mer du Nord descendent en Méditerranée, tandis que ceux qui croisaient dans le bassin oriental rejoignent le bassin occidental avant d'effectuer leur croisière océanique."

Une année 2015 qui devrait être marquée -entre autres- par les 22 escales de l'*Allure of the Seas* (5 400 passagers), de *Royal Caribbean International*, mais aussi le retour de *Princess Cruises* avec 12 escales.

Des armateurs pour lesquels l'annonce du lancement des travaux d'élargissement de la passe Nord afin de permettre les entrées et sorties de paquebots géants par tous les temps, a constitué un signal fort non seulement de la volonté de Marseille de continuer à investir dans la croisière, mais également de sa faculté à respecter ses engagements.



Ph.G.

À lui seul, Le "MSC Preziosa" (3 500 passagers) effectuera 36 croisières au départ de Marseille en 2015.

/ PHOTO GUILLAUME RUOPOLO

ENTRETIEN AVEC ERMINIO ESCHENA, DIRECTEUR GENERAL FRANCE DE MSC CROISIÈRES

"Tous les ingrédients de la réussite sont réunis ici"

■ Le "MSC Armonia NG" est attendu demain à Marseille. Quelle est la particularité de ce bateau ?

Nous avons décidé de rénover complètement nos quatre navires de la classe Lirica, parmi lesquels le *MSC Armonia*. Ils portent la mention "Nouvelle Génération" car il ne s'agit pas d'un simple coup de peinture. Nous avons investi 50 M€ par unité pour les rallonger et les réaménager complètement. C'est la 2^e phase d'un plan de développement de 6,5 milliards d'euros débuté il y a dix ans qui nous a permis de devenir le 3^e acteur mondial de la croisière avec 12 bateaux. Nous en avons 5 en commande en Italie et en France, à Saint-Nazaire, où nous avons pris des options pour deux supplémentaires.

■ Les "Lirica" sont transformés en Italie. Ces travaux auraient-ils pu se faire à Marseille ?

Oui, si la forme 10 avait été en service. C'est pourquoi nous suivons de près et depuis longtemps ce projet de réouverture. Aucune des compagnies qui opèrent en Méditerranée n'a en effet intérêt à sortir ses bateaux de leur circuit habituel pour les faire entretenir ailleurs. Actuellement, nos révisions se font à Malaga et à Palerme, mais voilà qu'à Marseille, je vais bientôt pouvoir disposer de l'un des plus grands bassins de radoub d'Europe à seulement 150 vaguelettes de mon terminal. Que demander de plus...

■ Quels sont les développements à venir sur le terminal croisière MPCT que vous cogérez avec le groupe Costa ?

Notre consortium veut mener à terme le projet qui a été initié autour du MPCT et affiner ce qui peut l'être, y compris des points de détail comme la climatisation du hangar 24. Nous avons déjà bien avancé comme le montre la transformation de ce hangar en termi-



Le patron de MSC France est tombé sous le charme de la cité phocéenne. / N.V.

nal, ce qui nous a permis de battre en octobre 2014 le record absolu de trafic sur un seul mois. J'ai par ailleurs porté et soutenu le projet d'élargissement de la passe Nord car il y avait un risque de perdre des bateaux et donc des armateurs en raison de l'écart qui se serait creusé entre d'un côté d'immenses facilités terrestres et de l'autre, des possibilités nautiques insuffisantes.

■ Vous évoquez ce risque de perdre des armateurs. Le conflit social du mois de juin a-t-il modifié votre intérêt pour Marseille ?

Au contraire, je suis encore plus attentif à tout ce qui s'y passe, notamment à la situation sur le port. C'est pourquoi je suis intervenu personnellement au moment des menaces de blocage des paquebots par les salariés de la SNCM. C'était une question d'image mais aussi de confort et de sécurité, ainsi que d'impact économique. J'ai alerté l'ensemble des acteurs concernés. Contraindre cette industrie à envisager de s'installer sous d'autres cieux est très dangereux car les armateurs sont des gens très pragmatiques. Ils n'ont aucune raison de revenir en arrière si ce qu'ils ont trouvé ailleurs leur convient. Or cela, Marseille ne doit en aucun cas se le per-

mettre. Mais je suis confiant. Je pense que la prise de conscience a eu lieu. Cela s'est d'ailleurs traduit par un moratoire qui a permis de réaliser le record du mois d'octobre.

■ Vous semblez nourrir une véritable passion pour la cité phocéenne

Dans l'absolu, Marseille c'est la place portuaire idéale pour un armateur de croisière car tous les ingrédients fondamentaux pour qu'il réussisse sont réunis. À commencer par l'intérêt historique de la ville. Il n'y a que Naples (N DL R. : dont Erminio Eschena est originaire) qui puisse rivaliser avec elle. C'est une ville d'une beauté extraordinaire avec un port qui a su sans cesse s'adapter et s'améliorer, lui-même adossé à une région très intéressante qui s'insère parfaitement dans les circuits de découverte de la Méditerranée. La ville dispose de plus d'un vaste hinterland, de moyens de transports performants avec un aéroport international, des autoroutes et le TGV. En outre, la Ville est portée par une nouvelle dynamique, surtout depuis 2013.

■ Vu par les armateurs, quels sont les "plus" et les "moins" de l'escale ?

Beaucoup d'efforts ont été réalisés à Marseille pour hisser la ville au top de la croisière. La pertinence de ces efforts, leur clairvoyance mais aussi la rapidité avec laquelle ils ont été menés sont bluffants. Les bases sont donc très solides. Il faut maintenant aller dans le détail, c'est-à-dire l'accueil, l'encadrement, la sécurité et une certaine disponibilité, comme ouvrir les commerces au-delà des heures habituelles. C'est sans doute le plus difficile. Mais quand on veut faire sa place dans l'industrie du tourisme, il faut savoir écouter le client et lui apporter des réponses.

Propos recueillis par Philippe GALLINI

La cité phocéenne reste la plus demandée

Parmi les centaines de milliers de croisiéristes qui font escale chaque année à Marseille, près de 60% de ceux qui descendent à terre, consacrent leur journée à la visite de la cité phocéenne. Un choix qui tord le cou à bien des idées reçues, notamment celle qui voudrait que les touristes venus de la mer cherchent à tout prix à fuir la capitale régionale. Aix-en-Provence arrive en effet loin derrière avec une moyenne de 35 000 excursions chaque année, suivie de Cassis avec 15 000 excursions, puis Arles, les Baux-de-Provence, Avignon et Salon-de-Provence. Une ville manque à l'appel. Il s'agit d'Aubagne, au grand dam du président du Club de la Croisière Jacques Truau qui n'a de cesse d'essayer de convaincre les armateurs d'inscrire cette visite à leur programme. Des croisiéristes qui, quelle que soit leur destination, représentent un poids économique de 138€ par personne (incluant les dépenses directes et indirectes ainsi que les effets induits) ; les passagers en tête de ligne générant davantage de retombées (250€ par personne) que les passagers en transit (65€), ce qui explique qu'ils soient les plus courtisés. Ph.G.



60% des passagers qui mettent pied à terre choisissent en priorité de visiter Marseille.

/ PHOTOS NICOLAS VALLAURI

Saint-Charles : le retour des hôtels

La première pierre d'un établissement de 231 chambres destiné à la chaîne Toyoko Inn va être posée ce matin

Au Japon, la petite histoire raconte qu'il est arrivé que des employés refusent obstinément de prendre leur poste dans l'hôtel qui les avait recrutés. Un débrayage pour réclamer des meilleures conditions salariales, dans un pays pourtant peu réputé pour ses conflits sociaux? Allons donc... Non, les récalcitrants avaient juste été informés que le rite religieux du Shinto, littéralement "la voie des dieux", n'avait pas précédé l'inauguration. Oups! Un casus belli à la nippone!

Que les promoteurs marseillais se rassurent : ce matin, la pose de la première pierre du futur Toyoko Inn Saint-Charles va se faire dans les règles, avec, en préalable, la cérémonie "de l'apaisement de la terre" en présence de Norimasa Nishida, le fondateur du groupe Toyoko en 1986. Seront aussi présents Bernard Morel, le président d'Euroméditerranée, le maire de Marseille Jean-Claude Gaudin (UMP) et le président de la Communauté urbaine (UMP). Consigne stricte : les jeans sont formellement interdits...



Un parc hôtelier en évolution

Le parc hôtelier de la ville de Marseille compte à ce jour 1 230 établissements pour un total de 20 14 chambres qui se répartissent de la façon suivante : 4 hôtels "5 étoiles" de 364 chambres, 15 hôtels "4 étoiles" de 1 584 chambres, 29 hôtels "3 étoiles" de 1 836 chambres, 29 hôtels "2 étoiles" de 1 468 chambres, 28 hôtels "1 étoile" ou non classés de 846 chambres et 15 résidences hôtelières ou résidences de tourisme de 1 537 chambres.

Premier pas en Europe

En l'espèce, ce petit coup de pouce du divin ne sera pas de trop pour porter chance à ce futur 2 étoiles de 231 chambres de classe "économique et affaire", au destin déjà chahuté. Initialement, l'établissement devait ouvrir en janvier 2013. Mais de reports en recours, l'hôtel a bien failli ne jamais voir le jour. Il aura finalement fallu un rejet par le Conseil d'État, en août 2013, du pourvoi intenté par la SCI Karous qui avait attaqué le permis de construire, pour passer à l'étape suivante. Qui s'annonce spectaculaire...

Prévu pour accueillir le public courant 2016, le Toyoko Saint-Charles ne sera rien de moins que le premier du genre construit en Europe par l'institution nippone, laquelle gère actuellement 250 hôtels au pays du Soleil levant. Coût de l'investissement? 20 millions d'euros. Surface mobilisée? 6 500 m² au cœur de la Zac

Saint-Charles et du périmètre d'Euromed. "Une sorte d'auberge en dur devant la gare", avance la chaîne.

Dessiné par le cabinet marseillais Tangram Architectes, déjà remarqué pour avoir cosigné le nouveau Vieux-Port, ce bâtiment de 64 mètres de long et de 7 étages présentera la spécificité de mêler les symboles culturels japonais et l'esthétique méditerranéenne. "C'est sur l'enveloppe du bâtiment que Tangram a incorporé les codes de l'architecture japonaise contemporaine, caractérisée par la simplicité des formes, des couleurs et l'exécution maîtrisée des détails", précise le cabinet. "L'hôtel, bloc monolithique immaculé, se dresse comme un signal aux portes de Marseille. Première façade frontale de la ville, il renvoie la lumière forte du soleil".

L'établissement public Euromed relève plutôt dans cette nouvelle proposition "à proximité de la gare, l'aboutissement de

l'ambition d'une nouvelle entrée, plus attrayante, de la cité phocéenne". Pour la ville, "Marseille s'impose aujourd'hui comme une destination touristique de premier plan, reconnue dans le monde entier. Elle dispose déjà d'une offre hôtelière particulièrement développée qu'elle tend à accroître, afin d'accueillir dans les meilleures conditions 7 millions de touristes". Dont, peut-être, et c'est l'autre objectif affiché, un afflux de clientèle japonaise. Des touristes ou hommes d'affaires rassurés par le label Toyoko Inn. D'autant plus que, à l'instar de l'Intercontinental, la marque utilise son épais portefeuille client pour promouvoir ses nouvelles constructions. "Toutes les télévisions des chambres de nos hôtels diffusent déjà des images de Marseille", expliquait le big boss, Norimasa Nishida, lors de sa dernière visite en décembre 2013. Des images évidemment triées sur le volet.

Laurent D'ANCONA



En haut, une vue d'artiste de ce que sera le futur établissement de la chaîne nippone Toyoko Inn. Il s'agit du premier investissement du groupe japonais en Europe. Dessous, les façades des hôtels Terminus et Panoramique, réhabilités en 3 étoiles.

/ PHOTO PATRICK NOSETTO

Les "3 étoiles" du quartier veulent briller davantage

Bien qu'ils affirment à l'unisson ne pas être au courant du projet Toyoko Inn, plusieurs hôtels de catégorie supérieure installés dans la zone de chalandise de la gare Saint-Charles, au cœur d'Euroméditerranée ou à sa périphérie, ont entrepris au cours des derniers mois d'importants travaux de rénovation destinés à remettre à niveau leurs prestations. Dans le même temps, de nouvelles enseignes choisissent de s'implanter dans ce secteur aux perspectives jugées prometteuses.

Né de la fusion de trois établissements contigus, l'hôtel Terminus (1), place des Marseillaises) achève la refonte complète de la décoration et de la literie de ses 46 chambres réparties sur quatre étages et facturées entre 59 € et 98 € sans le petit-déjeuner (8 €). "Une nécessité, souligne-t-on à la réception, car les standards de qualité ont évolué et la clientèle constituée majoritairement en haute saison de touristes et de croisiéristes, se montre de plus en plus exigeante". Dans une gamme de prix inférieure (40 € à 90 € la nuit), son voisin l'hôtel Panoramique met lui aussi la dernière main à un vaste programme de rénovation de ses 28 chambres dont l'ultime phase va consister à transformer la salle des petits-déjeuners en espace de restauration.

Quelques années plus tôt (mars 2010), alors que Toyoko dévoilait ses ambitions phocéennes, le groupe IHG (Continental Hôtel-dieu), ouvrait l'Holiday Inn Express au 15, bd Maurice-Bourdet. Sous la direction de Fabien Moutte, cet hôtel de 8 étages et 120 chambres affiche des tarifs (90 à 199 € la nuit) et des prestations (salles de réunion, couchages familiaux, gratuité pour les mineurs) qui le destinent à une clientèle touristique, mais aussi de congrès. L'opération la plus emblématique et la plus récente reste l'ouverture, le 21 novembre dernier, de l'Alex Hôtel dans un immeuble de 4 étages situé 13-15 place des Marseillaises. Ne conservant que les murs, le groupe Uniport y a aménagé "un boutique-hôtel" de 21 chambres (98 à 150 € la nuit) dont "l'univers, assure le directeur Stéphane Serres, bouscule l'hôtellerie marseillaise traditionnelle". Outre des salles dédiées "affaires", un petit-déjeuner brunch jusqu'à midi (12 €) et la gratuité totale pour les moins de 13 ans, le groupe a joué la carte de l'originalité, créant une ambiance atypique concrétisée par des chambres toutes différentes. Comme l'explique son adjoint Aurélien Aude, "le point de départ a été le renouveau de la gare et de ses abords mais aussi la nouvelle dynamique insufflée à tout le quartier par le projet Euroméditerranée. Et même si nous situons à sa lisière, nous profitons pleinement de ses retombées en terme d'image et d'activité."

Ph.G.

⑦ DOSSIER MERIDIEN MAG

① Les 200 qui font la métropole Aix Marseille

Méridien Mag n°29 – Septembre-Octobre 2014



LES 200

QUI FONT LA MÉTROPOLE AIX MARSEILLE



M 09511 29 - F 3,50 € - RD

VINS

ENTRE RHÔNE ET
PROVENCE

UNIVERSITÉS

LA FIN DU MALENTENDU
AVEC LES ENTREPRISES ?

SILVER ÉCONOMIE

NOUVEL ELDORADO
DES PME

LES 200 QUI FONT LA MÉTROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE

DOSSIER RÉALISÉ PAR
CAROLINE GARCIA ET ADELINÉ DESCAMPS

L'ancien maire du V^e secteur de Marseille et député UMP des Bouches-du-Rhône a été élu le 7 avril dernier à la tête de Marseille Provence Métropole, intercommunalité composée de 18 communes et de 138 élus. Vision sur le développement économique à l'échelle du territoire, positionnement de la métropole à l'international, propositions pour l'entreprise... Guy Teissier se positionne.

GUY TEISSIER

Président de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole



© Almodovar

« Une task force économique »

On vous a beaucoup entendu depuis votre entrée en fonction sur la propreté et l'aménagement urbain mais bien moins sur le développement économique. La propreté participe au changement d'image de la ville, et donc l'une des conditions premières de l'attractivité. La responsabilité des hommes politiques n'est pas de se substituer à l'initiative privée, mais de créer les conditions propices au développement des entreprises. Mais je vous rassure, je compte mettre la même énergie dans le champ de l'économie que dans celui des services urbains. À cet égard, le rôle de la Communauté urbaine tel que je le conçois est triple : aménager le territoire, le promou-

voir, et créer des liens entre les acteurs économiques, politiques et institutionnels. Je souhaite constituer une « task force » capable de piloter le développement économique et de vendre les atouts de notre territoire auprès des investisseurs et chefs d'entreprise nationaux, mais aussi étrangers.

Une task force avec qui ?

Cette force opérationnelle doit réunir, autour de la Communauté urbaine, la Ville de Marseille, Euroméditerranée, Provence Promotion, le monde patronal et consulaire, et les cinq EPCI qui doivent constituer à terme, avec MPM, la métropole Aix-Marseille Provence. J'espère que les milieux économiques

Entrepreneurs, décideurs, politiques, acteurs des grands projets structurants et des équipements métropolitains, chercheurs, scientifiques, représentants culturels et sportifs, ils contribuent à la dynamique du territoire.

SOMMAIRE

p.22 : Entretien avec Guy Teissier

p.24 : Les ambassadeurs

p.26 : Les PME emblématiques

p.29 : Les acteurs du financement

p.30 : Les lobbyistes

p.34 : Les politiques

p.36 : Les acteurs des grands projets

p.40 : Les professionnels du port

p.41 : Les professionnels du tourisme

p.42 : La caution scientifique métropolitaine

p.43 : Les personnalités culturelles

- parfois si prompts à critiquer les hommes politiques -, et les EPCI répondront favorablement. Même les opposants à la Métropole admettent que c'est un thème - avec les transports -, qu'il faut aborder de manière globale. La Communauté urbaine n'a pas assez joué son rôle de *leadership* économique comparativement à d'autres métropoles. Elle occupera désormais toute sa place.

Quelles seront vos priorités à cet égard ?

Aider les entreprises à grandir. Notre tissu économique dispose de PME qui remplissent les critères pour devenir des ETI : suffisamment flexibles pour innover et solides pour exporter. Une réflexion est à mener avec le monde patronal. MPM doit être également en première ligne pour organiser des filières économiques au potentiel insuffisamment exploité. C'est le cas des biotechnologies, dont les *start-ups* bénéficient de près de 20 000 m² à Marseille-Luminy, mis à disposition par MPM. De même pour la filière nautique : avec 8 600 anneaux, nous sommes le premier port de plaisance français et le deuxième d'Europe.

Les chefs d'entreprises attendent de la cohérence territoriale, des transports et du foncier. Que leur répondez-vous ?

Quel le niveau pertinent est bien celui de la future métropole ! La coopération trans-EPCI est déjà à l'œuvre pour le projet Henri Fabre, et elle nous permet de créer, au cœur du technoparc des Florides à Marignane, un pôle stratégique d'innovation et d'activité pour l'aéronautique et l'énergie. Le même raisonnement métropolitain doit

L'OBJECTIF EST QUE D'ICI À 2020, MPM PUIS LA MÉTROPOLE INVESTISSENT DANS LEURS ZONES D'ACTIVITÉ PRÈS DE 130 M€, CE QUI DEVRAIT GÉNÉRER 900 M€ D'INVESTISSEMENTS PRIVÉS ET 10 000 EMPLOIS NOUVEAUX.

être tenu pour les transports en commun. Quant au foncier, nous allons monter en puissance. L'objectif est que d'ici à 2020, MPM puis la Métropole investissent dans leurs zones d'activité près de 130 M€ sur 180 ha afin de produire 900 000 m², ce qui devrait générer 900 M€ d'investissements privés et 10 000 emplois nouveaux.

Vous allez probablement postuler à la présidence de la Métropole, qui a pour vocation de rendre les territoires suffisamment attractifs pour être lisible à l'international. Marseille, capitale de l'Euroméditerranée ou d'une *sun belt* à la française ?

La concurrence est grande, à commencer par celle de Barcelone et de Gênes. Je veux m'atteler à cette tâche, les autres questions, plus politiques, se poseront plus tard. Marseille doit effectivement assurer une position centrale au cœur d'une *sun belt* à la française, de Toulouse à Nice en passant par Montpellier. De par son histoire, sa position géographique et ses atouts économiques et industriels, elle est aussi la mieux placée pour être une capitale euroméditerranéenne. J'ai demandé au conseil de développement de MPM de s'emparer de toutes ces questions et me faire rapidement des propositions.

En attendant, il faut gérer les 12 maires sur 18 au sein de la communauté urbaine, hostiles à la Métropole. Le premier conseil paritaire territorial s'est tenu en juin*. La ministre de la Décentralisation et de la Fonction publique a affirmé que le gouvernement était prêt à des aménagements. Ont-ils travaillé cet été ?

J'ai été maire du 5^e secteur de Marseille pendant 31 ans. Je connais parfaitement les problématiques d'aménagement d'une ville et comprends les inquiétudes des maires sur la fiscalité et les plans locaux d'urbanisme. Dès le début, je me suis positionné comme leur porte-parole dans toutes les instances de réflexion métropolitaine et auprès du gouvernement, insistant sur la nécessité de leur participation. Marylise Lebranchu a acté le fait que les maires puissent présenter leur projet de PLU à la Métropole, qui aurait alors la charge de les harmoniser. Quant à la fiscalité, elle avait évoqué une possibilité de convergence des taux sur une période de 12 ans. Nous travaillons à préciser tous ces sujets. ■

PROPOS RECUEILLIS PAR C.G ET A.D

Retrouvez sur www.meridiemag.fr l'intégralité de cet entretien

* Instance de discussion entre élus locaux et représentants de l'État pour définir le fonctionnement de la Métropole.

Les ambassadeurs

PAGES RÉALISÉES PAR C.G.

À la tête de grandes entreprises, ils offrent une visibilité de la métropole à l'extérieur.



Guillaume Faury l'industriel mondial

Ce polytechnicien passé par SupAéro a fait l'essentiel de sa carrière chez l'ex Eurocopter. Après un bref détour par Peugeot, en 2009, où il prend notamment en charge la R&D du groupe, il revient en Provence en mai 2013, juste avant qu'Eurocopter devienne Airbus Helicopters début 2014. Le donneur d'ordre (6,3 Md€, 22 000 personnes)

est le moteur d'un projet qui vise à structurer la filière aéronautique locale et à faire monter en compétences son tissu de sous-traitants (au nombre de 550).



Patrick Peubez le dernier arrivé

Après être passé par plusieurs sites du groupe en France et aux États-Unis, il est arrivé en mai 2014 à la tête du site provençal de ST Microelectronics à Rousset, en remplacement de Claude Morant qui a pris la direction du site de Crolles. Il prend ainsi les rênes de l'usine, moteur de la zone industrielle

du Pays d'Aix avec ses 2 600 salariés. Un statut renforcé par la vente récente de son voisin LFoundry. ST a créé autour d'elle un écosystème de compétences de rang international au travers des 250 adhérents du pôle de compétitivité SCS. Le spécialiste des semi-conducteurs affiche un CA mondial de 6 Md€.

Philippe Savinel, le plus emblématique

De formation financière (Essec, DECS), entré comme auditeur interne en 1985, Philippe Savinel est depuis 2005 à la tête d'un des emblèmes de la ville de Marseille : Ricard. Filiale du groupe Pernod-Ricard, fruit de la fusion entre l'entreprise fondée en 1932 par Paul Ricard à Marseille et celle de Pernod en 1975, la société marseillaise (chiffre d'affaires consolidé de 437 M€ cios au 30 juin 2013, 350 personnes) est le leader des spiritueux en France avec 18 % de parts de marché en valeur et un portefeuille de marques parmi les plus connues : vodka absolut, Chivas, Jameson, The Glenlivet, Clan Campbell, Perrier-Jouët, Malibu...



Jacques Saadé, le plus puissant ambassadeur



Fondateur et PDG de CMA CGM, Jacques Saadé a choisi Marseille à l'orée des années 80 pour poser le siège de son entreprise de transport maritime qu'il hissera au 3^e rang mondial avec 15,9 Md\$ de chiffre d'affaires. Un choix qu'il a confirmé en bâtissant face au port la première tour emblématique de la future skyline marseillaise. Si c'est son fils, Rodolphe qui assure la direction opérationnelle du groupe

(18 000 personnes), le père fondateur demeure un des plus efficaces ambassadeurs pour une métropole qui veut gagner en visibilité internationale.

Patrick Daher, le plus ancré

Héritier de l'entreprise familiale fondée en 1863, Patrick Daher, à la tête du groupe depuis 1991, mise sur le développement de l'aire ouest de la métropole, à l'endroit du parc des Florides à Marignane, où il a investi pour y réaliser un centre logistique et industriel. L'équipementier de l'aéronautique et du nucléaire (CA de 960 M€ en 2013) est une cheville ouvrière du futur pôle aéronautique industriel et tertiaire. L'ETI a recruté 700 personnes en CDI l'an passé portant son effectif à 7 700 personnes.



Marc Pietri, le bâtisseur

Président de Constructa depuis 40 ans, Marc Pietri contribue au rayonnement métropolitain du fait de la dimension internationale de son groupe de services immobiliers présent en Suisse et aux États-Unis, mais aussi de ses investissements : Constructa est à l'origine du projet des quais d'Arenc, cet ensemble de quatre bâtiments griffés par les stars de l'architecture. Avec La Marseillaise (135 m) imaginée par Jean Nouvel, la tour Horizon (113 m), la H99 (99 m) et l'immeuble Balthazar, Marc Pietri permet à Marseille de dresser sa skyline dans le prolongement de la tour CMA CGM. Le Marseillais compte par ailleurs parmi les 500 plus grandes fortunes de France. Et sa société, qui emploie 220 personnes, a réalisé en 2013 un CA de 380 M€.



© Almedovar

ET AUSSI

Lucie Maurel-Aubert

Avocate d'affaires, Lucie Maurel est revenue en 2002 dans le giron familial : la Banque Martin Maurel. Nommée directrice générale déléguée en 2007, l'héritière a progressivement gravi les échelons avant d'assurer la gestion opérationnelle de la holding toujours présidée par son père.

Jean-Philippe André

Il est arrivé en 2006 à la tête de Haribo, filiale française du groupe basé à Bonn en Allemagne, après avoir occupé des postes à responsabilité chez Danone. Le marché français est pour Haribo le deuxième après l'Allemagne. Le chiffre d'affaires du n°1 européen de la vente de sucreries gélifiées est estimé entre 1,5 et 2 Md€ pour 6 000 employés.

Christian Lefèvre

Nommé directeur général en 2011 de Bourbon, le capitaine mène le spécialiste des services pétroliers offshore sur tous les continents. L'entreprise marseillaise vient de finaliser une OPA amicale qui renforce le contrôle de la famille fondatrice dans son capital.

Loïc Fauchon

Le PDG de la Société des Eaux de Marseille, filiale autonome du groupe Veolia depuis 1997, a exercé de nombreuses fonctions opérationnelles et exécutives dans les collectivités régionales. À la présidence du Conseil mondial de l'eau, il a contribué à la désignation de Marseille pour accueillir le Forum mondial de l'eau en 2012.

Jean-Pierre Dréau

Le PDG du groupe d'électricité SNEF créé en 1905 à Marseille emploie plus de 9 000 personnes dans le monde, à travers de nombreuses filiales et joint-ventures. Arrivé chez SNEF en 1969, il possède 79 % du capital de la société. Avec un patrimoine estimé à 200 M€ en 2014 selon Challenges, il fait aussi partie des 500 plus grandes fortunes de l'Hexagone.

Yves Pleindoux

Ancien franchisé Quick dans la région, il est investi 6 M€ pour convertir d'anciennes boulangeries royales en un Hard-Rock Café à Marseille, qui sera l'un des plus grands d'Europe.

© Almedovar



Elisabeth Coquet Reinier l'impératrice de la propreté

Présidente du holding Reinier, la petite-fille du fondateur d'Onet, biologiste de formation, règne sur un empire présent dans dix pays. Leader français du nettoyage, Onet s'est diversifié pour devenir un groupe de services qui emploie 58 000 personnes sur dix activités différentes (CA de 1,4 Md€).

Joao Felix da Silva l'industriel étranger

Arrivé en 2012 à la tête du site de production ArcelorMittal de Fos-sur-Mer après avoir occupé le même poste à Liège, en Belgique, Joao Felix da Silva prévoit d'investir localement 40 M€ en 2014. Le deuxième employeur industriel de la région réaffirme ainsi son engagement en Méditerranée, en s'appuyant sur les infrastructures portuaires marseillaises, valorisant par ailleurs les atouts de la métropole.

Alain Tricolet, le plus connecté

Alain Tricolet, diplômé de sciences économiques et de gestion, a créé et dirigé plusieurs entreprises avant de rejoindre Genoyer en 2000. Le groupe, dont le siège se trouve à Vitrolles, fabrique des équipements pour le transport de gaz, de pétrole et d'eau. Il travaille à ce titre avec tous les grands énergéticiens et réalise 90 % de son chiffre d'affaires (179,9 M€) à l'export.



Olivier Piou, le patron de la sécurité numérique

Il a dirigé la fusion de Gemplus et Axalto pour former Gemalto en 2006. Il en est depuis le directeur général et l'administrateur. Le spécialiste français des cartes à puce et de la sécurité numérique, dont le siège est basé à Amsterdam aux Pays-Bas, possède six sites en France dont trois en PACA (Aubagne, La Ciotat, Sophia Antipolis). Il a annoncé, le 8 août dernier, avoir racheté la société américaine SafeNet, spécialiste de la protection des données pour 890 M\$ (666 M€).

Les PME-emblèmes

PAGES RÉALISÉES PAR C.G.

Elles font partie du patrimoine économique du territoire, ont une identité bien marquée et sont dirigées par des patrons charismatiques bien souvent assimilés à leur entreprise.



Jacques Lecat l'assureur investi

PDG depuis 1991 de la société de courtage fondée par son grand-père, ce spécialiste de l'assurance des entreprises a lancé en 2014 une plate-forme de prestations de services de gestion santé, prévoyance et assurance emprunteur, filiale hébergée à Marseille de 50 personnes que l'ingé-

nieur commercial de formation souhaite faire un acteur de référence nationale. Le courtier, qui emploie 130 salariés, a réalisé en 2013 un chiffre d'affaires de 16 M€, dont 30 % sur Paris, où il a réalisé ces dernières années quelques acquisitions. Jacques Lecat a en outre fondé en 2007 le très select *Wine & business club* marseillais et a exercé plusieurs mandats au sein d'organisations patronales.

Christophe Margnat, le plongeur averti

Le leader français du sport sous-marin a bien failli couler au tournant des années 2000, mais son rachat par la famille Margnat lui a permis au contraire de se développer. En plus d'un espace de ventes et de formation, Beuchat dispose encore à Marseille d'ateliers de fabrication pour les produits les plus complexes. La société emploie 90 personnes et affichait fin 2012 un chiffre d'affaires de 18 M€.



Maurice Farine l'ambassadeur du calisson

Docteur en économie, l'héritier de la Confiserie du Roy René, mondialement réputée pour ses calissons, vient de céder 30 % de son capital à Olivier Baussan, le fondateur de L'Occitane, qui va racheter l'ensemble des parts d'ici la fin de l'exercice 2016. Leader de la confiserie provençale, Maurice

Farine deviendra alors ambassadeur de la marque familiale. Il pourra également se consacrer à la présidence de Pays d'Aix Développement, l'agence économique d'aides à l'implantation sur le territoire aixois.



Jean-Daniel Beurnier l'autodidacte mobile

Autodidacte, Jean-Daniel Beurnier a percé dans les services et produits liés à la téléphonie en créant Avenir Télécom en 1989. Malgré quelques épisodes difficiles, Avenir Télécom est présent dans une quarantaine de pays (61 % de son CA de 412 M€) et continue à renouve-

ler son offre. Jean-Daniel Beurnier, qui avait cofondé le Club Top 20 avec la CCIMP, préside désormais la commission internationale de la CCI régionale.

Jean-Brice Garella le couturier politique

Le groupe familial Garella Holding réunit cinq marques de prêt-à-porter distribuées dans plus de 1 200 points de vente au monde pour un chiffre d'affaires annuel de 34 M€. C'est Jean-Brice Garella, entré dans l'entreprise fondée par son père à l'âge de 15 ans, qui le dirige depuis 1994. Le PDG assumé par ailleurs plusieurs présidences d'organisations professionnelles et a échoué comme tête de liste socialiste aux dernières municipales de Gardanne, où siège sa société.



présidences d'organisations professionnelles et a échoué comme tête de liste socialiste aux dernières municipales de Gardanne, où siège sa société.



Didier Parakian l'entrepreneur adjoint

Avant d'être nommé adjoint au maire de Marseille en charge du développement des entreprises marseillaises à l'international (2007-2014) puis en charge de l'économie (depuis 2014), Didier Parakian s'était surtout fait un nom en tant que fondateur de la griffe éponyme de prêt-à-porter qui s'exporte en Europe, en Asie et au Moyen-Orient.

Didier Chabassieu, le roi du marketing

Avec ses 900 salariés, HighCo produit 60 % des 350 millions de coupons promotionnels émis chaque année en France, pour un chiffre d'affaires de 133 M€ en 2013. **Richard Caillat** (à droite sur la photo), qui a mené la stratégie internationale de l'entreprise durant sept ans, a cédé sa place à la tête du directoire de l'entreprise aixoise en 2013 à **Didier Chabassieu**. Mission de ce financier, entré en 1990 chez HighCo : finaliser son tournant vers le webcoupon.



David Sussmann le distributeur de la pêche mondiale

Le directeur général de Seafoodexport a fait de Marseille l'un des sièges mondiaux du commerce de gros de produits de la mer congelés. Bien implantée en Asie, notamment en Chine, l'entreprise commercialise chaque année environ 40 000 tonnes de produits dans 50 pays. 85 % de son chiffre d'affaires (61 M€) est réalisé à l'étranger.

Vincent Monnot l'opérateur qui régale

La branche française d'Autogrill s'est fait remarquer en 2012, rouvrant le premier Burger King du pays dans le hall principal de l'aéroport Marseille-Provence. Son directeur général, Vincent Monnot, qui a fait ses armes chez Procter & Gamble et Barilla, est chargé du développement en France, depuis le siège marseillais, pour le gestionnaire italien de services de restauration, notamment au sein des gares et aéroports. En 2012, Autogrill France a réalisé un chiffre d'affaires de 225,9 M€.



Olivier Carvin l'hôtelier épargnant

Expert-comptable de formation, Olivier Carvin est devenu hôtelier en 2010, développant un parc d'hôtels financés grâce à un concept de chambres vendues comme un placement financier. Depuis juillet, le groupe Maranatha a lancé le fonds hôtelier Finotel Premium qui a recours à l'épargne publique pour investir dans l'hôtellerie. Objectif : collecter 35 M€ et acquérir une vingtaine d'hôtels en 2014. Le groupe est passé en 4 ans de 2 à 47 salariés (au siège) avec un CA au 30 septembre 2013 de 23 M€.

Alexandre Vernazza le spécialiste du levage

Alexandre Vernazza a succédé à son père (décédé) à la tête de Mediaco. Fondée en 1942, l'entreprise marseillaise, très discrète, mais néanmoins internationalisée, est l'une des trois premières spécialistes européennes du levage industriel.

Jean-Luc Blanc le torréfacteur du dimanche



Entré dans l'entreprise en 1984, le fils du fondateur des cafés Henry Blanc assure aujourd'hui la direction du groupe familial qui distribue son café auprès de 8 000 clients des Bouches-du-Rhône. Le groupe est également propriétaire depuis 1988 de l'enseigne Torréfaction Noailles qui a ouvert une boutique au sein du nouveau temple commercial marseillais, les Terrasses du Port. L'homme est par ailleurs un patron investi à la CCIMP où il a notamment œuvré en faveur de l'ouverture des commerces du centre-ville le dimanche.

Marc Auburtin le redresseur médiatique

Marc Auburtin a remplacé Dominique Bernard à la tête de La Provence en décembre 2013. Diplômé de l'Edhec, le nouveau PDG était déjà directeur général délégué du groupe au moment de son rachat par Bernard Tapie en 2012. Le capitaine doit gérer le virage numérique de La Provence, dont l'ambition est de devenir le premier groupe plurimédia de Provence. Le fils du propriétaire, Stéphane Tapie, œuvre dans ce sens à la tête de la filiale LaProvence-TV.com. Un virage que la rédaction du quotidien, dirigée par Olivier Mazerolle, voit d'un mauvais œil.



Olivier Diehl, le plus exposé

Élu en mai dernier à la tête du directoire de la SNCM, Olivier Diehl a fait carrière dans la logistique après ses études de droit et de commerce. Passé par Danzas, Ducros, DHL ou Geopost, il a accepté l'un des postes les plus exposés du territoire : gérer l'avenir de la compagnie et des 2 000 salariés dans un climat tendu entre les actionnaires, notamment entre l'État et Transdev, la filiale de Veolia.



Bernard Vidil, l'armateur historique

Il est le directeur général de Marfret tandis que son frère Raymond assure la présidence tout étant par ailleurs à la tête d'Armateurs de France. Les Vidil ont écrit une partie de l'histoire portuaire. Aujourd'hui, l'ensemble emploie un peu plus de 200 personnes, dispose d'une flotte de cinq navires et assure le « ro-ro » (roulier), le transport fluvial,

la manutention, l'entreposage et le courtage. En 2012, le groupe familial affichait un chiffre d'affaires 220 M€.

© Jean de Pena



Nicolas Dechavanne le G.O. marseillais

Il a connu les secteurs de la grande distribution, du transport ou encore du bâtiment, avant de prendre la présidence du directoire et la direction générale du groupe marseillais Vacances bleues, en 2013. La Caisse des dépôts vient d'entrer à hauteur de 20 % au capital du groupe (CA de 87,3 M€ en 2013, 900 salariés)

spécialisé dans la gestion des chaînes hôtelières de loisirs. Il dispose ainsi d'une capacité d'investissement de 150 M€ sur cinq ans pour poursuivre ses acquisitions d'hôtels.

Didier Blaise le « geek » du pneu

Le Lillois d'origine a profilé la réussite au travers du web en 1994 grâce à la vente de pneus 15 à 40 % moins cher que sur les sites physiques. Sa société basée à Aix-en-Provence, allopneus.com, affichait 200 M€ de CA en 2013 et emploie 170 personnes. Le spécialiste vient de regrouper ses services au Jas de Bouffan.



Paul Morgavi, l'homme qui imprime sa différence

C'est la capacité d'innovation de cette entreprise de 55 personnes et sa technologie très spécifique jet d'encre à base aqueuse qui ont séduit le géant de l'impression Xerox. En 2013, le fondateur Paul Morgavi a cédé la totalité de son capital tout en gardant la barre. La PME aubagnaise, titulaire d'une vingtaine de brevets (dernier CA connu 16 M€ en 2012) est aujourd'hui le centre mondial des technologies à jet d'encre pour le groupe américain.



© Almedovar

ET AUSSI

Regine Weimar

La directrice générale de HOM, depuis son rachat en 1986 par Triumph, a contribué au repositionnement de la marque née à Marseille dans un créneau plus haut de gamme et à son développement à l'export.

Lilian Richardière

Il a fait de la société Dogg Label, avec sa marque phare de prêt-à-porter « Le temps des cerises », un groupe international. Son père, avec qui il travaillait depuis ses débuts en 1998, vient de lui passer le relais.

Laurent Ensellem

Il est à l'origine du succès du « jeanneur » Kaporal lancé en 2004, qui a trouvé sa place auprès des géants Diesel ou G-Star.

Éric Sarret

Il a repris, à Aix-Les Milles en 2008, la fabrique de biscottes créée par son grand-père après-guerre, Les Biscottes Roger. L'entreprise, connue pour sa capacité d'innovation, réalise un CA annuel de 7 à 8 M€.

Maxime Tommasini

L'ancien adjoint aux transports à la mairie des 9^e et 10^e arr. de Marseille (aux côtés de Guy Teissier) est le président, depuis mars dernier, de la RTM, régie des transports publics de la Communauté urbaine MPM (3 400 salariés, 333 M€ de budget de fonctionnement en 2013).

Thomas Froehlicher

L'ancien DG de HEC Management School de Liège est, depuis le 25 août, le patron de Kedge BS, issue de la fusion des écoles de commerce de Marseille et de Bordeaux (9 600 étudiants, 172 professeurs). L'entreprise, qui dispose d'un budget annuel de 85 M€, va investir 167 M€ sur cinq ans.

Loïc Fauchille

Il est à la tête du Sofitel Vieux Port, établissement emblématique de la cité phocéenne au positionnement de luxe, et vice-président (depuis février 2012) des opérations de Sofitel France, Europe du Sud & Benelux. Il est en outre à la tête du réseau Provence du Groupement national des chaînes pour défendre les intérêts de l'activité hôtelière locale auprès des pouvoirs publics.

Les acteurs du financement

Les entreprises ont à leurs égards des attentes sans équivoque : un apport de finances et d'expertise.

© Almodovar



Élisabeth Viola le financeur des grands projets

À la tête de la direction interrégionale Méditerranée de la Caisse des dépôts, Elisabeth Viola dispose de fonds pour intervenir, en tant qu'investisseur et financeur, en faveur des entreprises et des collectivités locales. C'est également elle qui gère l'enveloppe des Investissements d'avenir. En 2013, la Caisse des Dépôts a prêté sur fonds d'épargne 1,1 Md€ pour accompagner les politiques publiques locales.

Philippe de Fontaine Vive, le Marseillais européen

Le natif de Marseille, n°2 de la Banque européenne d'investissement (BEI), revendique une attention particulière pour le développement économique de Marseille-Provence. Énarque, ancien directeur du Trésor, il a également créé et coprésidé l'Office de coopération économique pour la Méditerranée et l'Orient (OCEMO) basé à la Villa Valmer à Marseille. Il fait aussi partie des 20 personnalités du *think tank* consulaire qui planche sur l'ambition métropolitaine.

Élisabeth Bertelli la spécialiste du capital risque

Directrice exécutive du fonds d'investissement Viveris Management qu'elle a cofondé, elle est aussi une ardente militante d'un fonds privé d'amorçage interrégional. Depuis sa création à Marseille en 2000, Viveris Management a financé 280 entreprises.



Pierre Grand-Dufay, le mécène des entreprises

Le vice président de l'UPE 13 et « serial-entrepreneur » est le fondateur de Tertium, un fonds de capital développement marseillais abondé par une vingtaine de chefs d'entreprises régionaux aux côtés de la Caisse d'Épargne Provence-Alpes-Corse. Disposant d'un capital de 20 M€, Tertium totalise à ce jour quatre investissements pour un montant de 10 M€. Pierre Grand-Dufay travaille d'ores et déjà à Tertium II qui disposera d'un capital de 50 M€.



Patrick Siri, l'éternel entrepreneur

Président de Provence business angels depuis 2008, le *business angels* s'est aussi illustré par le rachat de La chaîne Marseille LCM aux côtés de Bertrand Bigay et sa revente deux ans plus tard, en 2011. C'est encore avec lui qu'il vient de lancer un « accélérateur de startups » baptisé « P/factory » sur Marseille.

Véronique Védrine le bras financier de l'État



La directrice du réseau sud de Bpifrance est une spécialiste du financement. Elle s'occupait déjà des entreprises en Méditerranée pour Oseo et ce, depuis 2005. En 2013, 6 399 entreprises ont été accompagnées en PACA par l'établissement public à hauteur de 1,2 Md€ (soit près de 2,2 Md€ avec effet de levier). Pierre Villefranque vient de rejoindre la direction régionale.

Michel Vacher

Ingénieur et expert-comptable, il préside depuis 2008 Alumni business angels en marge de son activité de conseil en management pour l'industrie. L'association de BA finance depuis Aix-en-Provence des projets 100 % régionaux d'entreprises innovantes.

Francis Papazian

L'ancien directeur de la communication de la SMC est depuis 2013 à la tête de Finances et Conseil Méditerranée (FCM), réseau de coopération d'experts-comptables, d'avocats et de banques, qui soutient les entrepreneurs dans leur développement en Méditerranée.

Mohamed Laqhila

Le président du Conseil régional de l'Ordre des experts comptables Marseille PACA depuis le 12 décembre 2012 et fondateur-dirigeant de AMP Conseils, est aussi le vice-président du pôle de compétitivité régional (Prides) FCM. Investi politiquement, il figurait sur les listes du 7^e arrondissement de Marseille sous l'étiquette Démocrate et Écologiste.

© Almodovar

Les lobbyistes

PAGES RÉALISÉES PAR A.D.

Militants et entrepreneurs, ils le revendiquent et s'affirment comme des défenseurs (acharnés) de la dynamique du territoire.

Jacques Pfister, l'agent multiscartes à la solde du territoire

Avec lui, les médias guettent l'endroit où va tomber l'obus, car le président de la CCI Marseille-Provence* depuis 2005 dégaîne assez facilement la mitraille Thompson. Ingénieur des Mines, titulaire d'un MBA de l'Insead, cadre dirigeant pendant 30 ans de *world company* (DGA de Coca-Cola, PDG d'Origina France puis d'Orangina Schweppes, la boisson qu'il va contribuer à secouer), le gaucher décomplexé est l'hémisphère gauche (celui qui décortique les problèmes) du territoire. Les combats sont nombreux : l'image de marque de Marseille qu'il ambitionne de hisser au rang des grandes villes européennes (cahier des charges assigné au *think tank* de la Chambre) ; la promotion envers et contre 111 maires d'une grande métropole Aix-Marseille ; l'aéroport Marseille-Provence où il a lancé le premier terminal français *low cost* ; l'école de commerce qu'il a contribué à sortir des limbes (des calanques) pour l'inscrire sur les écrans radars des classements... Curieusement, le premier vice-président de CCI France est sorti de l'anonymat pour avoir été l'homme-orchestre de Marseille Provence 2013. Ceci lui valut un soyeux portrait dans *Le Monde*, à valeur nationale du mérite ! Apparemment pas (trop) encombré par son ego, « l'homme rare », selon les termes du président Hollande, ne lâche jamais rien. À vrai dire, pas tout à fait : peu probable que l'homme rempile à la tête de la plus historique CCI (1599). Peu envisageable toutefois que cette machine à penser se rencogne à Éguilles où il vit. Porte-flingue de quel camp ? Porte-flambeau de quelle cause ? Euroméditerranée ou aéroport ?



© François Moura

Jean-Luc Chauvin, le « précastrinateur »

Pour sûr qu'il n'était pas évident de succéder à l'inégalable Stephan Brousse, le très bon client que les médias s'arrachent. C'est à peine quadra que le PDG d'Otim Immobilier a pris en 2010 la présidence de l'Union patronale des Bouches-du-Rhône (UPE 13). Fils d'un partenariat public privé – un père cadre dans le privé (la banque) et d'une mère cadre dans le public (Assurance maladie) –, ce Marseillais diplômé d'un DESS en économie de la promotion immobilière a débuté en 1993 comme vendeur chez Bouygues Immobilier où il prendra des responsabilités, avant de racheter, avec un copain de fac, une entreprise de six salariés. Aujourd'hui, le gestionnaire de syndicats emploie 46 salariés et réalise un CA de 3,8 M€. Impliqué dans la vie syndicale de la FNAIM, le patron des 10 500 patrons du 13 n'a pas découvert l'implication avec le Medef. Et il faut reconnaître qu'avec son collectif flingueur « *Mon entreprise, ma ville* », et ses coups de poing pour prioriser certains dossiers comme le logement et les transports, il est un président « *hype* », lui qui ne voulait pas être un « *un VRP communicant* ». L'ère Chauvin, qu'il voulait sous le signe du « *brainstorming collectif* » parvient toutefois à son terme (2015). On lui laissera le soin du bilan, lui qui considère « *que la seule légitimité est celle de l'efficacité* » et « *qui n'aime pas remettre au lendemain ce que l'on peut faire le jour même* ». Auteur d'un nouveau concept : la « *précastration* ».



© Nedim IMRE

L'UPE et ses présidents

Le syndicat doit composer avec des spécificités territoriales fortes autour des cinq grands bassins d'emploi. Si l'UPE s'est clairement exprimée en faveur de la métropole, son vœu se heurte aux revendications des élus du département. Elle s'appuie sur ses présidents territoriaux pour défendre les intérêts du monde économique. Sur le secteur d'Aubagne-Gémenos-La Ciotat, c'est **Thierry Berger**, expert-comptable, qui s'y emploie. Dans le Pays d'Aix, c'est le directeur général de l'agence Voyages Eurafrique, **Philippe Korcica**, réélu en juillet dernier. **Alain Fargier** vient d'être désigné président de la section du pays d'Arles, tandis que Salon-de-Provence et Martigues ont été regroupées dans une vaste section Berre, présidée par **Thierry Zarka**.

* 84 300 établissements, 985 permanents, un budget de 205,2 M€

Alain Gargani, l'hyperactif



Le dirigeant-fondateur d'une société événementielle (Atout Organisation, 20 salariés, 1,5 M€ de marge brute) est sorti vainqueur en avril 2013 d'une bataille qui a opposé plusieurs mois durant (et pas dans l'élégance) deux chefs d'entreprise pour la présidence de la CGPME 13. L'histoire appartient désormais au passé et, depuis son élection, le nouvel élu s'est mis en tête de doubler les effectifs de l'organisation représentative des intérêts des TPE et PME (550) pour exercer plus d'influence via ses mandats (300). Porteur du mouvement de réflexion « Les entrepreneurs positifs », Alain Gargani, qui veut être « visible, lisible et audible » a « quantitativement » honoré sa promesse : il multiplie tous azimuts les initiatives et les événements sur le territoire. Audible ? Sur la métropolisation, le prolongement des zones franches, l'allègement de la fiscalité, la défense des commerçants et des artisans... Visible ? La CGPME 13 s'est affranchie.

Jean-Luc Monteil, le réformateur

Le président manosquin du MEDEF PACA depuis le 11 juillet 2013 et ancien président de l'Union des entreprises des Alpes-de-Haute-Provence est un impulsif invétéré (à près de 50 ans) qui veut appliquer aux politiques publiques le tempo de l'entreprise. Fondateur et dirigeant de pas moins de cinq entreprises, dont le réseau de franchises MonMeilleurBanquier.com, il cultive sa différence au sein du Conseil exécutif du MEDEF en y étant le seul représentant des TPE ! L'homme, qui cumule les diplômes en fiscalité, droit et économie, traque les élus qui ramassent les fonctions à la pelle et s'est illustré récemment en publiant une synthèse des innombrables études que le contribuable a payées en vue de « dégraisser le mammoth territorial ». Celui qui a été deux fois finaliste à des concours sommeliers n'est pas du genre à boire le calice jusqu'à la lie.



Dominique Estève, le premier homme ...de la réforme

Il avait choisi de ne pas se représenter aux élections consulaires de Nice Côte d'Azur dont il était président depuis 2005 pour briguer la présidence de la Chambre de commerce et d'industrie régionale (239 000 ressortissants, 1 897 collaborateurs, 290 élus titulaires). Élu en janvier 2011 pour cinq ans, le porte-parole des sept CCI territoriales a investi une structure post-réforme aux pouvoirs élargis, et qui doit remplir les nouvelles

missions assignées par le législateur dans un contexte financier contraint. À mi-parcours, le diplômé de langues et civilisations anglo-américaines a porté haut et fort le message de la nécessaire internationalisation des PME et a exercé un fort lobbying pour que le tracé d'un projet ferroviaire structurant soit priorisé dans les investissements d'avenir du gouvernement Ayrault. Diplômé de l'Institut des assurances de Paris, titulaire d'une maîtrise de droit privé, Dominique Estève est aussi (dans une autre vie) le fondateur d'ACE, une société spécialisée dans l'assurance des risques industriels commerciaux ou professionnels, dont Verspieren est devenu actionnaire principal en 2011.



ET AUSSI

Fabrice Alimi

Le dirigeant du groupe de promotion immobilière A&Associés a récemment pris la présidence du Club Immobilier Marseille Provence, outil de lobbying de la filière immobilière influent sur le développement urbain du territoire.

Pierre-Édouard Berger

Directeur Méditerranée du groupe de promotion immobilière Bouwfonds, il préside aussi un *think tank* qui a une obsession : la future métropole décryptée sous le prisme économique. Fondé en 1997 pour mobiliser le tissu économique local en vue de l'accueil de la Coupe du monde de football, Marseille La Découverte est devenu Club Marseille Métropole en juin 2014.

François Ranise

Le président Cap au Nord Entreprendre et dirigeant d'une entreprise spécialisée dans les travaux en hauteur est le fédérateur des entreprises des quartiers nord de Marseille avec son association Cap au Nord Entreprendre (plus de 300 entreprises).

Guy Partage

Il est l'ambassadeur de la première zone industrielle de France avec ses 683 entreprises et près de 14 000 emplois via Vitropole Entreprendre qu'il préside.

Gilles Brunschwig

Le directeur général de Futur Télécom assure la présidence de la Cité des entrepreneurs d'Euroméditerranée depuis 2009. Maître-mot : fédérer autour des projets de l'opération d'urbanisme d'intérêt national.

Thierry Chaumont

Président d'Athélia Entreprendre depuis 2012, il assure le liant entre les entreprises des zones d'activité de La Ciotat, en cours d'extension. Le PDG de l'intégrateur Trees telecom est également administrateur de l'UIMM régionale et préside, depuis le début de l'été, Convergences 13, qui réunit les 15 associations de pôles d'activité des Bouches-du-Rhône.

Alain Lacroix le prince des banquiers

Le président du directoire de la Caisse d'Épargne-Provence Alpes-Corse depuis juin 2009 est à ce titre un des grands investisseurs du territoire, dont le témoignage le plus « sexy » reste la rénovation des voûtes de la Major à Marseille, des anciens entrepôts portuaires bâtis au pied d'une des rares cathédrales non réglementaires (pas tournée vers Jérusalem) et de sa reconfiguration dans l'esprit du Viaduc des Arts à Paris. La CEPAC, qui y a investi 27 M€, est par ailleurs un des investisseurs actifs d'Euroméditerranée.



Emmanuel Barthélémy le diplomate

Après 10 ans passés à la tête de la Société marseillaise de crédit (173 agences et 1 400 collaborateurs), Emmanuel Barthélémy a quitté en janvier dernier la banque dans laquelle il était entré lors de sa privatisation. Désormais libre, on lui prête bien des intentions. Le diplômé du Centre d'études supérieures de banque sera-t-il à l'initiative d'un nouveau concept bancaire ? Il aurait aussi l'entregent pour être un habile patron des patrons. « *Son engagement patronal connu* » et « *son investissement dans différentes initiatives en faveur du développement économique du territoire* » lui « *donnent une certaine visibilité* ».

Éric Ammar, le comptable de la métropole

Il est davantage connu en tant que pièce stratégique de la CCI où il est en charge des TPE/PME et où il tient à jour le baromètre (comptable) de la métropole qu'en qualité de PDG de Gilclaude, une pépite de la maille coupée fondée en 1958 par son grand-père, et que l'expert-comptable de formation et ancien de l'IAE d'Aix-en-Provence gère depuis 1997 à la suite de son père. Dans la future métropole ? Une chose est certaine : il s'impliquera. À la tête de la CCIMP ou de l'UPE 13, qu'il avait d'ailleurs briguée en 2010 face à un certain Jean-Luc Chauvin ...



Johan Bencivenga, le révolté du casque

Lors de son élection en 2011 à la présidence de la Fédération des entreprises du BTP des Bouches-du-Rhône (BTP 13), le centralien, à peine âgé de 37 ans, avait promis qu'il pèserait sur le monde politique. Crise économique et changement de réglementations ont contraint l'homme à ferrailer. Issu d'une lignée d'entrepreneurs, le dirigeant de la société marseillaise de génie climatique Climatch (27 salariés - CA : 9,7 M€) est à la tête d'une filière de 12 000 entreprises employant 47 000 salariés, soit un CA cumulé de 5 Md€ HT.



Philippe Stéfani, l'influenceur territorial

À la tête de Provence Promotion depuis 2013, l'agence chargée d'attirer les investissements dans les Bouches-du-Rhône, il est naturellement très concerné par le développement exogène et endogène du territoire. Le diplômé d'Euromed Management (aujourd'hui Kedge BS) et d'un master d'audit de l'IAE (Aix-en-Provence) est notamment l'artisan de l'implantation du siège Sud Europe de Dell à Montpellier en 1992. En 2013, le département a enregistré 69 nouveaux investissements étrangers (dont 11 projets nord-américains).

ET AUSSI

Philippe de Saint Do

Le président du Pôle d'activités d'Aix-en-Provence depuis 2012 représente 1 400 entreprises et 27 000 emplois. Outre le développement des services et de l'attractivité du site, il œuvre pour faciliter la mobilité sur la zone, victime de son succès.

Arnaud Lutin

Le cofondateur de l'entreprise de marketing Marsatwork est le porte-drapeau élu récemment des 120 membres du Cercle des jeunes dirigeants (CJD) marseillais. Son coéquipier au sein de l'entreprise Guillaume Vigouroux vient, lui, d'être réélu à présidence de l'UCC Méditerranée qui fédère 89 agences de com' de PACA et du Languedoc-Roussillon.

André Bendano

Le défenseur de l'artisanat, achèvera en 2015 son second mandat à la tête de la Chambre de métiers et de l'artisanat des Bouches-du-Rhône. Le coiffeur aura porté le projet de création d'une université régionale des métiers qui devrait voir le jour en 2018 au cœur d'Euroméditerranée.

François Jalinot, l'atypique

Nommé par Arrêté ministériel en 2004, le directeur général d'Euroméditerranée, l'établissement public chargé de la requalification de 480 ha dans les quartiers du centre-nord de Marseille, a la lourde mission d'assurer la métamorphose urbaine de la façade maritime de la ville. Le diplômé de l'EM Lyon, ex-professionnel de l'hôtellerie internationale pilote avec ses 50 collaborateurs un programme de 7 Md€ d'investissements publics et privés. À terme, la ville aura gagné plus d'un million de m² tertiaires, 18 000 logements neufs, 40 000 habitants et... 35 000 emplois.

Laurent Carenzo le surmoi marxiste des patrons

Conseiller spécial du président de la CCIMP Pfister, après avoir assuré la direction de la communication pendant près d'une décennie, il est l'homme de gauche égaré dans un repaire économique un peu rapidement catalogué à droite. L'homme est à l'image de son parcours : insaisissable. Maîtrise de droit, sciences po à la Sorbonne, journaliste (Quotidien de Paris, Les Échos, Matin de Paris et Antenne 2), dirigeant d'une société de prod', consultant... À son tableau de chasse, hormis l'ex-PDG d'Orangina (J.Pfister), il fut le coach irrévérencieux d'un Bernard Tapie infusant alors une pensée de businessman décomplexé et s'aventurant dans les allées du pouvoir. Il fut aussi le directeur de communication de la sulfureuse Olympique de Marseille au temps de ses grandeurs et décadences. Taiseux impénitent, doué pour les tactiques, intelligence habile apte à balayer d'un coup les rapports de force, il est l'ombre grise du palais où il a enfanté quantité de « bébés Carenzo » modelés pour assurer la continuité de celui qui n'en finit plus de partir. Manipulateur ? Tout dissimulateur vit aux dépens de celui qui se laisse abuser...



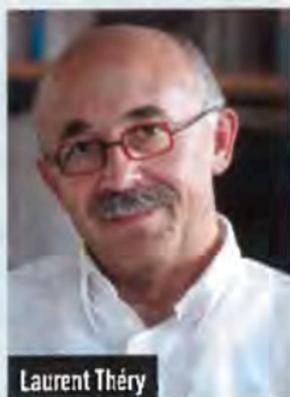
La caution administrative métropolitaine



Michel Cadot

Ils sont les trois principaux faiseurs de l'architecture institutionnelle de la future métropole Aix-Marseille Provence. Méthodologie : cogitation, consultation, concertation (et... appropriation ?). Énarque de la promotion Voltaire, **Michel Cadot**, a succédé à Hugues Parant à la préfecture de PACA et des Bouches-du-Rhône en 2013, alors que le projet de métropole était déjà avancé. Il doit

composer avec les revendications des maires du département pour mettre en œuvre la métropole en 2016. L'économiste et urbaniste **Laurent Théry**, est le préfet « pacificateur » délégué au projet métropolitain depuis 2012. Avant de se heurter aux oppositions des élus des Bouches-du-Rhône, il avait déjà fait ses preuves en termes de coopération métropolitaine à Nantes. Docteur en urbanisme, **Vincent Fouchier**, dirige le projet métropolitain au sein de la mission interministérielle pour concevoir « la métropole opérationnelle », celle des transports, de la cohésion sociale ou de l'emploi. Il préside également le groupe urbain de l'OCDE.



Laurent Théry

Les politiques

PAGES RÉALISÉES PAR A.D.

Naturellement, la perspective de la constitution de la métropole Aix-Marseille Provence, qui se substituera aux six intercommunalités existantes de Marseille, Aubagne, Aix, Salon, Martigues et Istres le 1^{er} janvier 2016, déchaîne les passions et cristallise les tensions dans le monde politique.

LES INDÉBOULONNABLES

Jean-Claude Gaudin



À 74 ans, après 18 ans à la tête de la ville, 11 ans d'Assemblée nationale, 25 ans de Sénat (où il se représente), 12 ans à la présidence du Conseil régional et trois ans dans un ministère, il a fait le *strike* en mars dernier en empochant six des huit secteurs lui assurant les coudées franches pour gouverner. Dans l'histoire de la création de la métropole, le sénateur-

maire UMP de Marseille restera l'homme de l'amendement qui a mis de l'huile dans les rouages pour que la métropole Aix-Marseille soit votée au Sénat, obtenant que chaque maire ait au minimum un siège au conseil de la métropole avec une représentation proportionnelle à la population de sa commune.

Maryse Joissains

À 71 ans, on la disait fatiguée et fragilisée. La maire sortante UMP Maryse Joissains-Masini a été réélue pour son troisième mandat à Aix-en-Provence. La présidente de la communauté du pays d'Aix, sénatrice depuis 2008, mène actuellement la fronde des 111 maires hostiles au projet métropolitain qui ferait, selon elle, la part un peu trop belle à Marseille.



Les 111

Ils sont 111 maires (sur 119 concernés) à être réfractaires à la nouvelle architecture institutionnelle. Ils n'y changeront plus rien : au 1^{er} janvier

2016, la métropole Aix-Marseille Provence se substituera aux six intercommunalités existantes de Marseille, Aubagne, Aix, Salon, Martigues et Istres. Néanmoins, la résistance s'organise et la fronde est emmenée par **Georges Cristiani** (le plus virulent) maire sans étiquette de Mimet, et élu récemment président de l'Union des maires des Bouches-du-Rhône (une candidature qui a eu le soutien d'ailleurs de Jean-Claude Gaudin !). Parmi eux, il y a aussi **René Raimondi** (maire PS de Fos) et **Jean-David Ciot**, maire (PS) du Puy-Sainte-Réparate, député et secrétaire fédéral du PS des Bouches-du-Rhône. Il faut ajouter que six des neuf sénateurs y sont aussi hostiles. Parmi eux **Samia Ghali**, la maire PS des quartiers nord de Marseille, qui sera ainsi aidée dans la reconquête de son poste. Elle devra néanmoins combattre **Jean-Noël Guérini**, l'homme fort du Conseil général, qui a démissionné du PS le 7 avril et annoncé illico la création de son propre mouvement politique, cheval de Troie pour les sénatoriales.



Michel Vauzelle, le président régional

Député des Bouches-du-Rhône et président de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Michel Vauzelle soutient le projet de métropole qu'il juge « nécessaire » et a tenté, à plusieurs reprises, de rassurer les maires hostiles au projet en les assurant qu'ils obtiendraient l'écoute nécessaire.



LES ARTISANS DE LA RECOMPOSITION SOCIALISTE

© Terzian



Même s'ils ont été affaiblis, ils joueront un rôle dans la restructuration des sections socialistes d'Aix et Marseille : **Marie-Arlette Carlotti**, la ministre du gouvernement Ayraut, qui avait terrassé Muselier aux législatives, mais abdiqué aux municipales face à Bruno Gilles; **Eugène Caselli**, qui a perdu la présidence de la communauté urbaine de Marseille Provence; **Patrick Mennucci**, le challenger socialiste défait par Gaudin mais toujours député de la 4^e circonscription des Bouches-du-Rhône; **Édouard Baldo**, rival malheureux de Maryse Joissains à Aix-en-Provence; **Cyril Di Méo**, ex-écologiste passé par le MoDem; **André Guinde**, vice-président du conseil

général; **Gaëlle Lenfant**, n°2 de la région PACA; **Alexandre Medvedowsky**, le président du technopole de l'Arbois, conseiller général de Peyrolles et municipal à Aix-en-Provence. Et aussi... **Karin Zeribi**, ancien président de la RTM et ex-député européen, toujours conseiller municipal et communautaire égaré à ce jour chez les EELV mais qui a fait alliance dès le premier tour des municipales avec Patrick Mennucci.

LA RELÈVE GAUDIN ?



Pendant plus d'une décennie, inlassablement, Renaud Muselier fut présenté comme le dauphin de Gaudin. Aujourd'hui, ils sont plus nombreux à prétendre avoir les faveurs. **Yves Moraine** ou **Bruno Gilles** ? **Martine Vassal** ou **Anne-Laure Caradec** ? Avocat incarnant le renouveau de l'UMP local, porte-parole de Jean-Claude Gaudin pour les municipales, **Yves Moraine** a été un des hommes clés de la victoire de Gaudin aux municipales; tout comme **Bruno Gilles**, le sénateur UMP et secrétaire départemental de l'UMP, réélu maire de Marseille (4^e et 5^e arrondissements) avec 14 points d'avance sur la socialiste **Marie-Arlette Carlotti**. À moins que ce ne soit **Dominique Tian**, Le maire des 1^{er} et 7^e, qui vient de recevoir l'onction en étant sacré premier adjoint, ainsi récompensé de sa victoire sur le candidat socialiste **Mennucci**.

DANS L'OMBRE DES CABINETS

Énarque et agrégé de philosophie, le nouveau « dircab » de Guy Teissier **Richard Didier** est un haut fonctionnaire qui a fait carrière dans les ministères et les préfectures.

Jean-Claude Terrier, l'ancien président du directoire du Port de Marseille a pris la DGS de la communauté urbaine de Marseille-Provence : un énarque familier des postes de chef de cabinet.

ON (VA) PARLE(R) D'EUX

Loïc Gachon

Le maire de Vitrolles et conseiller général des Bouches-du-Rhône délégué à l'économie a pris en juillet la présidence de Provence Promotion, agence de développement économique du territoire.

Laure-Agnès Caradec

Maire-adjointe UMP à la Ville de Marseille et vice-présidente de la Communauté urbaine en charge de l'urbanisme et du projet métropolitain, elle vient de prendre la présidence de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise.

Martine Vassal

Adjointe à la Ville de Marseille et présidente de la commission « développement économique et emploi » de la Communauté urbaine MPM, elle devrait encore s'affirmer au sein de l'exécutif UMP.

Lisette Narducci

La maire PRG, membre de la majorité municipale UMP en raison d'un pacte signé avec Jean-Claude Gaudin, est pressentie pour présider l'établissement public d'aménagement Euroméditerranée. À moins qu'elle ne revienne à **Bernard Morel**, vice-président du Conseil régional en charge de l'emploi et du développement économique.



Lisette Narducci, future présidente d'Euroméditerranée ?

Claude Bertrand est depuis 40 ans l'ombre tutélaire de Gaudin. Le directeur de cabinet fait les gorges chaudes de la presse, qui se plaît à le décrire comme un pervers manipulateur que personne n'ose défier.

Les acteurs des grands projets

PAGES RÉALISÉES PAR A.D.

Ils investissent du temps, de l'énergie et de l'argent dans quelques-uns des grands projets de dynamisation du territoire ou de rayonnement de leur filière.

IMMUNOPÔLE

Éric Vivier le promoteur en chef

Et si Marseille devenait la *best in class* mondiale en immunologie ? Le chef de l'équipe d'immunomonitoring de l'hôpital de la Conception et directeur du Centre d'immunologie de Marseille-Luminy est l'un des promoteurs de Marseille-Immuno-pôle, une entité qui réunit sous un seul et même label tous les acteurs de l'immunologie marseillaise. Une

chaîne de valeur qui a aujourd'hui la masse critique pour consolider dans le domaine industriel la filière des anticorps monoclonaux, dont le marché est estimé à 25 Md€.

Émilie Royère l'activiste des biotechs

Diplômée de droit européen et international (université d'Aix-Marseille), elle a participé, dès 2004, à la création du *cluster* Bio-méditerranée, préfiguration du pôle de compétitivité Eurobio-med, dont elle assure aujourd'hui la direction. Le pôle fédère la filière santé des régions PACA et Languedoc-Roussillon, soit 400 entreprises, huit universités, 400 laboratoires de recherche, quatre CHU et une direction interrégionale des recherches cliniques. Elle est pour beaucoup dans la dynamique de l'un des pôles les plus compétitifs.

Vincent Fert la révolution du diagnostic médical

Le CEO de Qiajen Marseille, anciennement Ipsogen avant d'être acquise par le Néerlandais Qiajen, est le cofondateur en 1999 d'une société qui développe, fabrique et commercialise des tests de diagnostic moléculaire pour les cancers. Qiajen Marseille emploie aujourd'hui 75 personnes pour un chiffre d'affaires HT de 14,8 M€ en 2013 avec, à son actif, plus de 60 références utilisées « en routine » dans le monde.

Laurent Doucet le pionnier marseillais

Ce Lorrain d'origine a créé en 1997 Immunotech, la première biotech marseillaise qu'il dirige. L'entreprise qui développe et fabrique des réactifs à base d'anticorps monoclonaux pour la recherche et le diagnostic, a été acquise par l'Américain Beckman-Coulter (lequel fut racheté en 2011 par Danaher Corp.). Elle emploie aujourd'hui 209 personnes et a réalisé un CA de 38,27 M€ avec un résultat net de près de 7,6 M€.



© Jean-Marie HURON

Hervé Brailly, cofondateur de Innate Pharma

Hervé Brailly le plus prometteur

Innate Pharma est probablement la plus prometteuse des biotechs marseillaise, pour avoir réalisé quelques belles opérations d'accord de licence (Novo Nordisk, Bristol-Myers-Squib). La société, fondée en 1999 et présidée par l'un de ses cofondateurs, Hervé Brailly, ancien d'Immunotech sa voisine, emploie 84 collaborateurs. Les revenus de ses *deals* se sont établis en 2013 à 16,7 M€ (avec le crédit impôt recherche). Sa trésorerie (41,3 M€) lui offre une visibilité jusqu'en 2017.

© Vincent LIXON



© Jean-Marie HURON



ITER

Jérôme Paméla, le Français d'ITER

À la tête de l'Agence ITER France depuis janvier 2010, cet ingénieur de 58 ans, formé à Polytechnique, assume aujourd'hui la responsabilité des engagements de l'État français du projet ITER. Après avoir viabilisé et fourni le terrain, l'AIF a créé l'itinéraire d'acheminement des éléments de la machine et prépare, aux côtés des collectivités, l'hébergement et le transport des ouvriers du chantier (3 500 personnes attendues pour 2017). ■ D.F.

Osamu Motojima le Japonais d'ITER

Nommé en juillet 2010 à la tête de l'organisation internationale, ce professeur japonais de 65 ans arrive à la fin d'un mandat de cinq ans. Si le budget global, qu'il a officialisé autour de 15 M€, ne semble plus évoluer, le calendrier continue de glisser : après avoir annoncé un premier plasma pour fin 2019, l'on sait désormais que le tokamak devra attendre 2022. ■ D.F.



© Terzian

Bernard Jeanmet-Peralta, le maire-bâtitseur

CL Gayfr



Depuis 2001, le maire de Manosque contribue au développement économique et démographique du bassin grâce à la création de zones d'activité en lien avec le CEA Cadarache et le projet ITER. Il est à la tête de la seule communauté d'agglomération du 04, la DLVA. ■ D.F.

Pascale Amenc-Antoni, la cheville ouvrière

La journaliste spécialisée dans les énergies fossiles a effectué l'essentiel de sa carrière au CEA. Directrice du centre de Cadarache début 2000, elle crée le Pôle de compétitivité CapÉnergies et c'est elle qui va créer et diriger l'Agence ITER France avant de rejoindre l'organisation internationale en 2007. Aujourd'hui retraitée, elle est la directrice de la publication d'une newsletter spécialisée *Energymed*. ■ D.F.

FRENCH TECH



Kevin Polizzi le petit leader du cloud

Il est l'un des « Tech Champion » de la candidature commune Aix-Marseille à la labellisation de la Métropole French Tech pour laquelle il porte un cluster ayant vocation à accueillir dix sociétés aux technologies de rupture. À peine titulaire d'un BTS

informatique, il a cofondé en 2006, avec son frère, la pépite marseillaise Jaquar Network, hébergeur informatique et opérateur télécoms, qui en quelques années a atteint le chiffre d'affaires de 16,74 M€ (43 personnes).

Frédéric Chevalier, le mecène du numérique

Fondateur d'HighCo et aujourd'hui très impliqué dans le numérique via sa société dédiée à l'amorçage des créations d'entreprises. Booster invest porte un accélérateur dédié à la *smart city* (ville intelligence) dont la livraison sur les terrains de l'europôle de l'Arbois est prévue fin 2016. La partie architecturale aurait été confiée à l'architecte marseillaise Corinne Vezzoni.

ET AUSSI

André Jeannerot

Le directeur des systèmes d'informations de Talentia Software a contribué à la création en 2004 de MedInsoft, réseau méditerranéen des créateurs de logiciels en région PACA, dont il assure la présidence depuis 2006. Depuis huit ans, il est un président hyperactif, organisateur d'événements générateurs de business (salon TOP-TIC, Financial IT Day...).

Paul Sigaud

Le senior vice-président de Gemalto préside depuis juin 2013 le pôle de compétitivité Solutions Communiquantes Sécurisées qui rassemble 270 membres. Depuis 2006, 390 projets ont été labellisés pour un investissement de 730 M€ en R & D.

Denis Philipon, le tech voyageur

Les PDG de Voyage Privé (400 M€, 350 salariés) est l'un des orchestres d'une belle réussite aixoise, aujourd'hui troisième agence de voyages *online*. Formé au marketing chez Mars puis PepsiCo, avant de diriger Lastminute.com, il planche depuis deux ans, avec **Christophe Serna**, son DAF et ancien directeur commercial passé par Alcatel et Orange, sur un campus numérique d'été dédié au m-commerce et au e-tourisme.



Christian Lescosse,

L'ancien directeur de l'innovation de Geodis dirige à Rousset le Centre national de la RFID créé par le ministère de l'Économie en 2008 pour généraliser l'utilisation du RFID et des NFC.

HENRI FABRE

© Almedovar



Gérard Goninet, l'industriel militant

Le directeur des sites France Airbus Helicopters depuis 2010 est très impliqué dans le projet Henri Fabre, technocentre d'ingénierie de services avancés à l'industrie, la mécanique, les procédés et les matériaux du futur, qu'il a contribué à initier et qui ambitionne de créer 7 000 emplois à horizon 2020. L'ingénieur diplômé de Supélec milite aussi depuis des années pour que les collectivités locales surmontent le morcellement de la zone située à cheval sur plusieurs communes (Marignane, Vitrolles et Saint-Victoret) et comprise dans deux intercommunalités (communauté urbaine de Marseille Provence et communauté d'agglomération du Pays d'Aix) et rendent accessible ce bassin d'emplois où se rendent chaque jour plus de 22 000 personnes.

Au-delà, il émerge aux instances du pôle de compétitivité Pégase (filiale aéronautique et spatiale, 5,5 Md€ de CA, 40 000 emplois) qu'il a autrefois présidé, du Groupement maritime et industriel du golfe de Fos (GMIF), de l'UPE 13, de l'UIMM et de l'ARII. Récemment, il a même pris la présidence d'Immobilier Méditerranée, un des principaux bailleurs sociaux du Sud-Est.

© Almedovar



Stéphane Mangana, le catalyseur de progrès

Depuis décembre 2013, il est le directeur du projet Henri Fabre. Spécialiste de l'aéronautique, il était précédemment le directeur du site Airforge à Pamiers dans l'Ariège (groupe Aubert & Duval), qui produit des pièces de structures aéronautiques. Il aura la charge de mettre en musique les compétences collectives pour accompagner la montée en gamme des sous-traitants.

Simon Babre le sous-préfet à enjeux

Âgé d'à peine 35 ans, le sous-préfet d'Istres a pris ses fonctions en mai 2012 après avoir géré les déplacements d'un certain président nommé Sarkozy. Énarque optant pour l'Intérieur plutôt que pour la diplomatie (après quelques hésitations toutefois), il se trouve en poste dans un arrondissement de préfecture à enjeux : il sera, pour le compte de l'État, le chef d'orchestre d'un projet qui porte un modèle industriel extrêmement ambitieux.



© Almedovar

Vincent Lambert le mutualisateur

Il est le directeur d'Inovsys, une plate-forme technologique mutualisée de conception et caractérisation de pièces mécaniques complexes pour diverses filières (aéronautique, énergie, navale, biomédical...). Financée par le programme Investissements d'avenir, elle doit permettre aux PME d'avoir accès à des ressources de R & D et de prototypage.

Éric Bonnans l'investisseur pionnier

Avec Daher qui y a installé une plate-forme logistique avec Airbus Helicopters, il porte l'un des engagements les plus visibles du Technoparc des Florides, en cours d'aménagement par MPM, et cœur névralgique du projet Henri Fabre. Sa société (CA de 42 M€ en 2013, 576 personnes), spécialisée dans la mécanique de précision, vient de lancer le chantier de sa future usine destinée à accueillir 120 personnes et dans laquelle elle a investi 6 M€.

Olivier Latil d'Albertas l'aménageur du futur

Le responsable du développement économique de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole pilote l'aménagement du Technoparc des Florides : quelque 60 ha à commercialiser. C'est là qu'est attendu sur 15 000 m² le technocentre, pièce emblématique du projet et livré d'ici début 2019.

Hélène Sparta la collaboratrice aixoise

À la tête de la direction Appui aux communes de la communauté du Pays d'Aix, elle est la cheville ouvrière de Vitrolles Cap Horizon, projet d'aménagement qui s'inscrit en marge de la construction du pôle aéronautique, et qui doit favoriser les déplacements et les implantations des entreprises du secteur.

LA CAPITALE EUROPÉENNE DU SPORT 2017

Pierre Distinguin
le directeur sportif



Formé aux États-Unis, le directeur stratégie et prospection internationale de Provence Promotion s'est engagé dès 2012 dans la promotion de la candidature, s'appuyant sur l'assise populaire du sport à Marseille et sur la complémentarité des équipements du territoire

Gilles Montagne
le chercheur d'excellence

Au sein de l'Institut des sciences du mouvement, le professeur de l'Université Aix-Marseille a créé deux chaires en partenariat avec Oxylane (Décathlon) et PSA. Un technosport, conçu comme un centre d'expertise scientifique pour le sport, sera livré dans les prochains mois.

Olivier Estèves
l'équipementier des JO

Le PDG d'Abeo, fabricant d'équipements pour la gymnastique, a acquis Gymnova, en 2002, société marseillaise qui s'est fait un nom en équipant les JO de Londres en 2012. Elle pourrait devenir une des entreprises phares d'un futur cluster sport que la mairie appelle de ses vœux. D'autres spécialistes pourraient y participer à l'image de Beuchat, Shark ou Sun Valley.

Frédéric Bousquet
le nageur politique



Le champion des nageurs marseillais a profité d'une blessure pour s'investir dans la candidature de Jean-Claude Gaudin à sa réélection. Élu conseiller municipal, il compte parmi les sportifs soutenant le projet marseillais.

Ils font le sport

Ils sont nombreux à incarner « l'élite » sportive métropolitaine. Petite sélection. **Christian Salomez** fêtera l'an prochain ses 20 ans à la tête du club de handball Pays d'Aix UC (PAUC), qui a accédé en D1. Il est aussi un actif soutien à la candidature d'Aix à l'accueil du championnat du monde de Handball en 2017. **Louis Morales**, le directeur des systèmes d'information de SAN Ouest Provence, préside depuis 1999 aux destinées du Ouest Provence Handball qui évolue aussi en D1. Lancé en 1993, l'Open 13 de Marseille a trouvé sa place au sein du circuit dans la catégorie « ATP World Tour 250 », notamment grâce à son directeur, **Jean-François Caujolle**, un ancien joueur au carnet d'adresses efficace. **Arnaud Clément**, également tennisman reconverti, a organisé en 2014 le premier Open du Pays d'Aix, un tournoi ATP challenger sur terre battue, prévu pour attirer de bons joueurs juste avant Roland Garros. **Lionel Charbonnier**, le champion du monde de foot 1998 est le manager du club de foot FC Istres Ouest Provence. Depuis 2012, après 16 ans en tant que manager, **Gilbert Louis** a pris la présidence du Istres Ouest Provence Volley, club féminin évoluant au premier niveau national.



Arnaud Clément

Paul Leccia, l'indétrônable (depuis 1990) président du Cercle des Nageurs (4 000 adhérents), hôte des champions français de la natation, est aussi un endroit très couru des notables. **Bernard Flory**, entrepreneur retraité du bâtiment préside le Cercle nautique et touristique du Lacydon et ses 560 membres au bout du Vieux Port. **Michel Lamberti** est à la barre de l'ancêtre Union nautique marseillaise, qui a formé des navigateurs renommés dont Franck Cammas.



Les hommes du Vélodrome

La notoriété et l'aura internationales de l'OM confèrent à ses dirigeants une place toute particulière dans l'aire marseillaise. Le vélodrome attire bien au-delà des limites de la ville. À la tête de cet objet éminemment métropolitain : **Vincent Labrune**, le président de l'OM et son directeur général, **Philippe Perez**, l'ancien président de la SASP Red Star nommé en 2011. De formation expert-comptable, ce dernier a occupé des postes à la direction financière de quelques grands comptes publicitaires avant d'assurer la direction générale de Réservoir Prod. Aux côtés de son président, ils sont montés au créneau dernièrement à propos du loyer que le club aura à verser à la Ville pour l'utilisation du Vélodrome rénové. **Bruno Botella**, le directeur d'Arema, en charge de la gestion du stade pour 35 ans, essuie déjà les critiques de la direction de l'OM. ■ c.g.

Les acteurs du port

PAGES RÉALISÉES PAR A.D.

Christine Cabau-Woerhel LA femme au port

C'est la révolution sur le port de Marseille avec l'arrivée, depuis mars dernier, d'une femme à sa tête et le choix d'une personnalité du privé. Ancienne cadre dirigeante de CMA CGM, la présidente du directoire a la lourde tâche de conduire la stratégie du 3^e port pétrolier mondial à l'heure de sa nécessaire mutation. Marseille-Fos emploie plus de 1 000 agents et génère plus de 43 000 emplois directs et indirects dans la région.



© Almodovar

Jean-Marc Forneri l'alter ego du port

Jean-Marc Forneri, PDG de Bucéphale Finance, société de conseil en fusions et acquisitions, a succédé à Patrick Daher à la présidence du Conseil de surveillance du GPMM. L'énarque a dirigé le groupe Rossignol avant d'occuper des responsabilités dans l'industrie et la banque.



ET AUSSI

Marie-Hélène Pasquier

L'UMF, sans elle, n'aurait pas cette allure dynamique. La secrétaire générale de l'UMF se démène (depuis 17 ans) pour l'attractivité de la place portuaire et défendre les intérêts des 22 métiers de la filière.

Nicolas Gauthier

L'ingénieur Ponts et Chaussées, ancien président du directoire du Grand Port maritime de La Rochelle, est depuis 2013 à la tête de Port Synergy Projects, dont la filiale Eurofos est l'un des deux principaux opérateurs du terminal à conteneurs de Fos.

Jean-Philippe Salducci

Le président de la station de pilotage portuaire préside depuis juin 2013 l'Union maritime et fluviale Marseille-Fos, qui représente 300 entreprises et 20 000 emplois directs. Ses ambitions : développer l'hinterland, réactiver le dossier du canal du Rhône à Fos et anticiper la restructuration du raffinage en Europe.

Gilles Bavuz

Incontestablement, le directeur général adjoint d'Elengy, filiale de GDF-Suez qui exploite depuis 1972 le terminal méthanier de Fos Tonkin, aura un rôle à jouer dans la transition énergétique qui s'annonce : après avoir été un hub pour le brut, Marseille-Fos rêve d'un destin comme porte d'entrée européenne du gaz méditerranéen.

Marc Reverchon, le surdoué

Jacques (Pfister, président de la CCIMP) pourrait aisément dire de lui : « *c'est le meilleur d'entre nous* », en référence aux écoles d'excellence dont il est diplômé (Polytechnique et Ponts et Chaussées). Le président de la compagnie maritime marseillaise La Méridionale (433 personnes, 108 M€ de CA) préside aussi le conseil de développement du GPMM depuis 2009. Il est en outre l'expert qualifié de la CCI Marseille Provence sur toutes les problématiques liées au transport et à la logistique dont il est un redoutable connaisseur, ne trahissant pas en cela la réputation d'élitisme des X.



© Almodovar

Philippe Brun

Le président de l'Union des Industries et Métiers de la Métallurgie des Bouches-du-Rhône et des Alpes-de-Haute-Provence est directement concerné par les évolutions du port pétrolier compte tenu du poids de la filière du raffinage et des difficultés de ce secteur.



© Terzian

Turbulences à l'aéroport



Pierre Régis, DG de l'aéroport marseillais.

Pierre Régis, l'actuel directeur général de l'aéroport de Marseille, sera-t-il le président du directoire de Aéroport Marseille-Provence SA, la société aéroportuaire nouvellement créée, avec désormais l'État au capital à hauteur de 60 %, aux côtés de la CCIMP (25 %) et des collectivités locales (15 %). À la tête de la plate-forme depuis 1990, Pierre Régis laisse un bilan plutôt flatteur. L'aéroport (8,3 millions de passagers en 2013) a enregistré une croissance de plus de 50 % de son trafic et doublé le nombre de destinations directes en six ans. Le 22 juillet, le premier conseil de surveillance de la société aéroportuaire fut chahuté. Les quatre représentants de la CCI Marseille-Provence (CCIMP) et les trois personnalités

pour les collectivités locales ont refusé de siéger. Objet du délit : ils ont été informés tard dans la nuit de l'identité des personnalités de l'État : **Marie-Josèphe Brosse**, **Christine Cabau-Woehrel**, **Anne-France Didier**, **Mauricette Steinfelfer**, **Michel Cadot**, **Aymeric Ducrocq**, **Régis Baudouin** et **Jean-Paul Ourliac**. Les administrateurs pour le compte de la CCIMP sont **Jacques Pfister**, **Jean-François Brando**, l'actuel président de l'aéroport Marseille-Provence, **Lucie Maurel-Aubert**, vice-présidente de la Compagnie financière Martin Maurel, et **Régis Fortier**, l'actuel directeur administratif et financier de la CCIMP. Pour les collectivités : **Jean-Marc Coppola**, vice-président du Conseil régional, **Loïc Gachon**, maire de Vitrolles, et **Éric Le Dissès**, maire de Marignane.



Loïc Gachon, maire de Vitrolles.

Ils oeuvrent pour le tourisme

Galvanisés par le succès de l'opération Marseille-Provence 2013 et ses 10 millions de visiteurs, les acteurs du tourisme portent de grandes ambitions économiques, notamment dans les congrès et les croisières.

Jacques Truau, l'homme du bluff

© Almodovar



Le président-fondateur du Club de la Croisière Marseille-Provence a fait un jour ce pari improbable : hisser le port industriel de Marseille au rang des destinations croisières. En moins de deux

décennies, le GPMM est entré dans le cénacle des ports de croisière au million de passagers. 35 M€ d'investissements sont prévus pour honorer cette croissance.

Michel Kester, le VRP touristique

DG de la Safim (CA de 18 M€) depuis 1997, l'ingénieur hydraulique de formation, aidé par sa directrice générale **Catherine Casadei**, a dynamisé l'activité du parc des expositions et du palais des congrès. Avec 33 congrès internationaux accueillis en 2013, Marseille s'est imposée comme la deuxième ville de congrès de France. En 2014 et 2015, la cité, accablée par les médias parisiens, accueillera des événements délocalisés de Paris. Tout un symbole.

Franck Recoing, l'atout tourisme de la CCI

L'élu à la CCIMP en charge du développement du tourisme, du nautisme et des croisières, est l'orchestre d'un projet sur lequel la discrétion est de mise. Un indice : le tourisme sera une des grandes thématiques de la Semaine économique en novembre.

Maxime Tissot et Dominique Vlasto Les ambitieux du tourisme

Le directeur de Marseille congrès convention bureau et l'adjointe au maire en charge du tourisme ambitionnent de faire entrer la ville « dans la cour des grandes destinations touristiques européennes ». Trois axes stratégiques : la croisière, la culture et les congrès. « Marseille, c'est 1,3 million de croisiéristes et 11 millions de touristes », dixit Maxime Tissot.



La caution **scientifique** métropolitaine

PAGES RÉALISÉES PAR A.D.

Ils sont (très) nombreux à incarner la réputation scientifique d'Aix-Marseille.

Yvon Berland, l'orchestre de la fusion



Le président de Aix-Marseille Université, néphrologue de métier, restera dans les annales comme l'orchestre de la fusion de trois universités. Le nouvel ensemble totalise 72 000 étudiants, 7 680 employés et 132 laboratoires (budget de 721,4 M€). La rénovation des campus universitaires d'Aix-en-Provence et de Marseille vient d'être lancée : une opération à 120 M€.

Jean-Gabriel Cuby dirige depuis 2012 le laboratoire d'Astrophysique de Marseille. L'agrége de physique a découvert en 2002 une des trois plus lointaines galaxies connues à l'époque.

Didier Raoult,

Professeur de microbiologie, il dirige depuis 2008 l'unité de recherche en maladies infectieuses de Marseille. Le chercheur biologiste, qui a découvert plus de 60 nouveaux virus dont les mimivirus (ou virus géants), figure parmi ceux qui publient le plus en France.



Nathalie Favretto-Cristini

Elle est depuis janvier 2012 la directrice adjointe du laboratoire de mécanique et d'acoustique (LMA, 127 personnes, budget de 1,2 M€) aux côtés de Frédéric Lebon. Elle travaille sur la propagation des ondes sismiques entre les milieux géologiques. Le LMA est une unité de recherche du CNRS liée par convention à Aix-Marseille Université et à Centrale Marseille (180 publications internationales entre 2008 et 2011 et six dépôts de brevets).

Nicolas Thouveny

Il dirige depuis 2010 le Centre européen de recherche en géosciences de l'environnement (CEREGE, 140 personnes), situé sur le Technopôle Environnement de l'Arbois à Aix-en-Provence et à Saint-Charles à Marseille. Il étudie la dynamique de la surface terrestre et les processus naturels gouvernant le climat.

ET AUSSI

Jean-Jacques Romatet

Il a quitté le CHU de Toulouse pour prendre la direction début 2013 de l'Assistance publique-Hôpitaux de Marseille (5 établissements, 3 397 lits, 1,2 Md€ de dépenses d'exploitations).

Mustapha Ouladsine

Il dirige depuis 2008 le laboratoire des sciences de l'information et des systèmes (200 personnes), référence pour les grands comptes des transports et de l'industrie.

Jean-Paul Borg

Le professeur en biologie cellulaire est la référence dans les cancers. Le directeur du Centre de recherche en cancérologie de Marseille est aussi le directeur scientifique de l'Institut Paoli-Calmettes.

Jean-Marc Rolain

Il est responsable de la valorisation et du transfert au sein de l'institut hospitalo-universitaire Méditerranée Infection, qui a reçu 72,3 M€ dans le cadre des Investissements d'avenir.

Ils font la culture

PAGES RÉALISÉES PAR C.G.



Macha Makeïeff l'artiste métropolitaine

Tour à tour auteur, metteur en scène, plasticienne ou commissaire d'exposition, Macha Makeïeff a pris la direction du théâtre national La Criée, à Marseille, en 2011. La Marseillaise, qui s'est investie dans la capitale européenne

de la culture, appelle de ses vœux la poursuite du lien métropolitain entre les acteurs culturels.

Dominique Bluzet le promoteur du « quartier latin »



Il avait imaginé dès 2002 la métropole culturelle, en réunissant les théâtres marseillais du Gymnase et aixois du Jeu de Paume dans un GIE baptisé Acte. En 2007, il ajoute à l'ensemble le Grand théâtre de Provence. L'ensemble occupe près de 200 emplois, génère plus de 4 M€ de recettes propres, et

rassemble chaque saison plus de 200 000 spectateurs. Dominique Bluzet se consacre désormais à la création d'un pôle culturel Canebière-Cours Julien, sorte de quartier latin marseillais qui peine à émerger.

Angelin Preljocaj le chorégraphe international

Chorégraphe majeur de la danse contemporaine internationale, Angelin Preljocaj n'a plus quitté Aix-en-Provence depuis 1996, année de l'installation du Ballet Preljocaj - Centre chorégraphique national à la Cité du livre. Depuis 2006, la compagnie a investi le Pavillon noir, centre de production dédié à la danse.

Jean-Marie Guillaume le cinéphile aixois

Difficile pour les Aixois d'aller au cinéma sans passer dans l'une des salles de Jean-Marie Guillaume qui possède les Cézanne, Renoir et Mazarin, mais est également actionnaire majoritaire du vaste complexe Pathé de Plan-de-Campagne, fraîchement rénové. Jean-Marie Guillaume est également copropriétaire du multiplexe Le Palace, à Martigues.

Jean-François Chougnat la révélation 2013

Arrivé à Marseille en 2011 pour prendre la suite de Bernard Latarjet à la tête de l'association chargée de l'organisation de la grande manifestation culturelle Marseille Provence 2013, il vient d'être nommé à la direction du Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (MuCem).



© Almadovar

Odile et Didier Tarizzo le couple aux 28 salles

Monsieur aurait pu poursuivre sa carrière d'ingénieur, mais la passion familiale pour l'exploitation de cinémas l'a conduit à ouvrir en 1997 le complexe des 3 Palmes, à la Valentine, à Marseille, en compagnie de Madame, jusque-là anesthésiste. C'est eux qui ouvriront le multiplexe de la Capelette, dans le 10^e arrondissement.

ET AUSSI

Bruno Ely

Cet historien de l'art est le conservateur du musée Granet et un des orchestres d'une de ses expositions estivales à succès : « Picasso, Cézanne, le soleil en face ».

Bernard Focroulle

L'organiste belge, arrivé il y a sept ans, a été reconduit cet été à la tête du lucratif Festival d'arts lyriques d'Aix-en-Provence où il défend la création et les réinterprétations audacieuses.

Adeline Granereau

La directrice adjointe du musée Regards de Provence, ouvert en 2013, gère la collection de la fondation créée par son père, Pierre Dumon.

Corinne Brenet

Elle préside Mécènes du Sud, qui soutient chaque année des artistes liés au territoire Marseille Provence.

Les ambassadeurs toqués

La gastronomie contribue au rayonnement d'un territoire. La métropole peut compter sur quelques toqués de renom. À commercer par **Gérald Passédat**, héritier d'une lignée de Marseillais passionnés de cuisine, qui aligneront les étoiles. En plus du *Petit Nice*, le chef a pris en charge l'ensemble des espaces de restauration du Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (MuCem) lors de son ouverture. À Marseille depuis ses 26 ans, après avoir vendu son restaurant étoilé *Une table au Sud*, **Lionel Lévy** a pris la direction des cuisines du palace *Inter-Continental Marseille Hôtel*. Quant à **Dominique Frérard**, il est le chef de l'une des cuisines les plus en vues de Marseille : *Les Trois forts*, au *Softel Vieux-Port* de Marseille.



8 LA CULTURE

1 Promenades sonores : écoutez la ville, arpentez-la !

La Provence – 20.07.2014

2 Mucem, la bataille des chiffres

La Provence – 22.07.2014

3 Le roman-photo des tournages à Marseille

Le Monde – 06.09.2014

4 Portes ouvertes. « POC » : une neuvième édition qui convoque 100 artistes

La Provence – 02.10.2014

5 Au Frac, Marie Reinert joue sa « défense Yokohama »

La Provence – 03.10.2014

6 La Fiesta a rassemblé plus de 50 000 personnes

La Provence – 19.10.2014

Promenades sonores : écoutez la ville, arpentez-la !

Écouteurs dans les oreilles, réalisez l'une des quarante balade balisée



"Et si on pouvait, par le son, inciter les gens à aller marcher ?" confie Julie de Muer, à l'origine du projet.

/ PHOTO DELPHINE TANGUY

Vous avez entendu parler des "promenades sonores" mais vous ne les avez toujours pas essayées ? Vous souhaitez connaître Marseille insolite ? "Et si on pouvait par le son inciter les gens à aller marcher..." confie Julie de Muer, ex-directrice de Radio Grenouille et accro de la marche à pied. La radio locale s'est posée la question : comment raconter sa ville ? C'est ainsi qu'en 2009 naît un projet ambitieux : les premières promenades sonores en collaboration avec Radio Grenouille, des artistes, auteurs locaux et des habitants de la ville. Ce beau projet, propulsé par MP 2013, ne demande aujourd'hui qu'à vous régaler !

Quarante promenades sont proposées dans tout Marseille et ses environs. De la belle-de-Mai à Allauch, jusqu'au bout

du massif de l'Étoile, au "plateau de l'amour", en passant par l'Olympique de Marseille et le monastère qui lui fait face, les sentiers indiqués vous mèneront même jusqu'à la prison des Baumettes, pour les plus curieux, où des détenus vous guident depuis l'intérieur à la découverte de riches environnements sonores chargés de sens... Ces parcours se déclinent aussi la nuit en une balade unique à ce jour, au cours Julien à la découverte de pochoirs, rues de charme, ambiances inattendues. Concept original, elles vous feront découvrir Marseille sous des angles tous plus insolites le temps d'une marche d'une petite heure. Les mots sont poétiques, les paroles fourmillent d'anecdotes et vous révèlent les secrets du lieu. Il s'agit d'un projet participatif,

mélange subtil de sons toujours différents, de voix et d'histoires... Musiciens, compositeurs de musique électro expérimentale comme Erik M, et bien d'autres ont mis leur

S'immerger dans la ville que vous croyez connaître... à tort.

art au service de Marseille. Écouter quelqu'un au casque, c'est comme lui parler à l'oreille, un lien intime se met en place. Les promenades donnent la parole aux habitants pour nous conter la ville autrement.

Le site www.promenades-sonores.com permet de télécharger gratuitement les "balades". Mais nous ne pouvons

que vous encourager à les réaliser pour plus de plaisir. Le timing est calculé : les sons vous suivent au gré de votre avancée dans Marseille. Vous prenez un transport en commun pour changer de lieu ? Mettez pause et reprenez la balade ensuite... Et aucun risque de se perdre. Un plan de chaque promenade est même mis à disposition en ligne.

Le but ? Vous immerger dans la ville que vous croyez connaître... à tort. Appréhendez Marseille de manière plus ouverte pour une approche sensible tout en beauté. La marche physique et le son se rejoignent pour plus de partage et de découverte. Pour les fins connaisseurs, des propositions de balades sont bienvenues et le site ne demande qu'à être étendu... à d'autres villes !

Aurélien LABORDE

Mucem, la bataille des chiffres

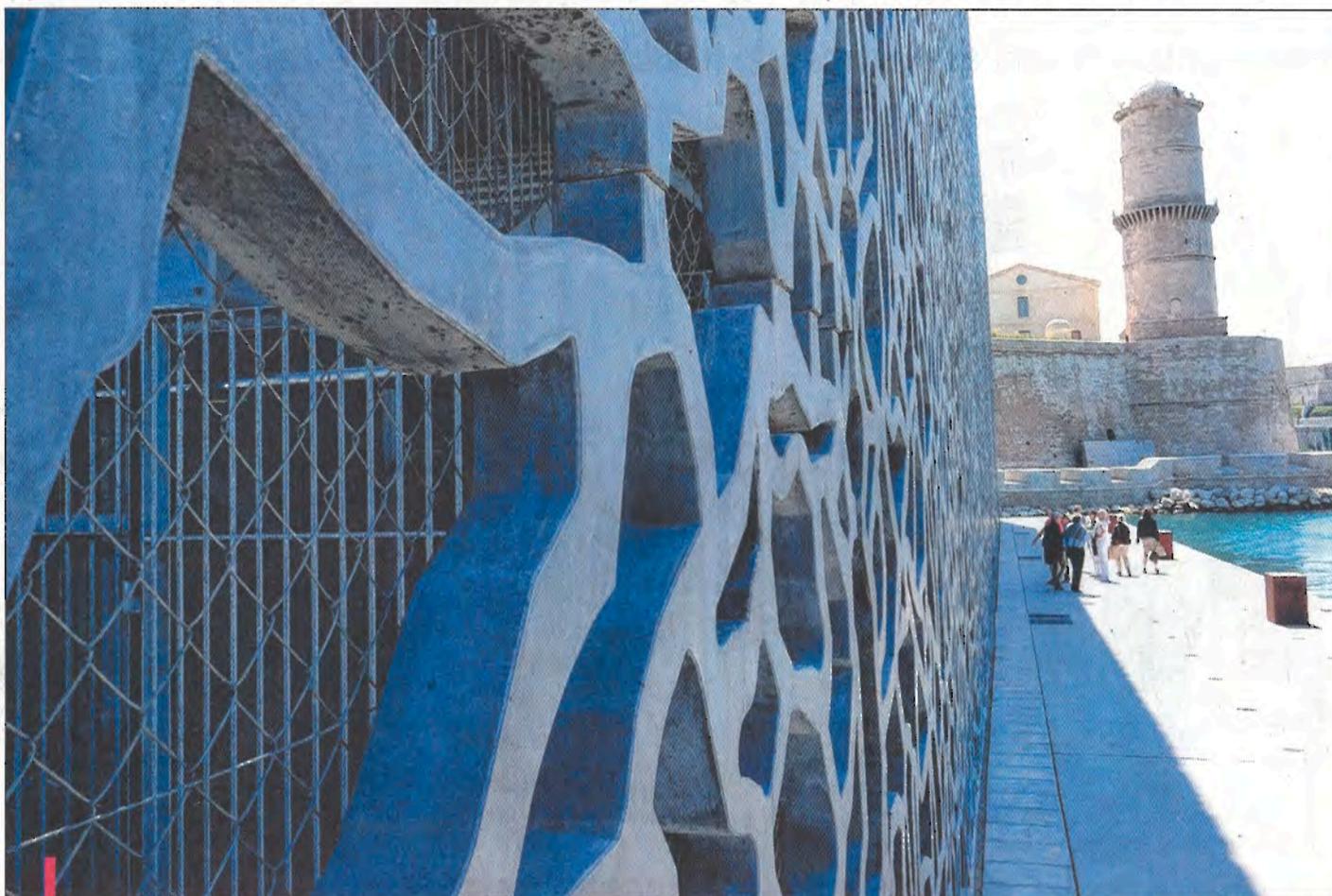
Un pré-rapport de la Cour des comptes chiffre les dérapages financiers résultant d'années d'hésitation sur le projet

Le rapport qui épingle le coût de construction du Mucem, Musée des civilisations d'Europe et de la Méditerranée (dont le JDD s'est fait l'écho dimanche), est un document provisoire, totalement réalisé par la Cour des comptes à Paris, sans la participation de la chambre régionale. Il s'inscrirait dans un vaste travail qui concerne les grands musées ouverts récemment et donc aussi le Louvre à Lens et Beaubourg à Metz.

Ce rapport mettrait donc en lumière les dérapages financiers, (soit plusieurs dizaines de millions d'euros) des travaux du bâtiment du J4-fort Saint-Jean, celui que Rudy Ricciotti a réalisé, et celui que Roland Carta a ressuscité.

Qui est responsable de cet écart entre le coût évalué en 2002 et le montant global final? Le temps, car si les ministres de la Culture se sont succédé sur le

La direction du musée confirme avoir reçu ce rapport d'observations provisoires.



Entre l'annonce en décembre 2000 de la création du musée à Marseille par Catherine Tasca et son inauguration, treize ans ont passé. / T.G.

13 ANS DE GESTATION

Décembre 2000
Annonce de la création du musée à Marseille par Catherine Tasca, ministre de la Culture du gouvernement Jospin.

Février 2004
Rudy Ricciotti est désigné architecte du Mucem à l'issue d'un concours international.

2006
Signature de la convention de financement entre État, Ville de Marseille, Département des Bouches-du-Rhône et Région Paca.

2007
Lancement de la procédure de partenariat public-privé pour la construction du Centre de conservation et de ressources.

Septembre 2009
Mise en place d'une association de préfiguration du musée dont le directeur est Bruno Suzzarelli.

Novembre 2009
Pose de la première pierre du bâtiment du J4 par le ministre de la Culture Frédéric Mitterrand.

Décembre 2010
Début des travaux de construction du Centre de conservation.

2011
Achèvement des travaux de gros œuvre des bâtiments du J4 et du CCR.

13 janvier 2013
Ouverture exceptionnelle du Mucem pour le lancement de Marseille-Provence 2013.

7 Juin 2013
Inauguration du Mucem.

site, il s'est écoulé bien des années entre l'idée initiale et sa réalisation (lire ci-contre).

Pour bien comprendre les responsabilités des uns et des autres dans la gestion du chantier, il faut savoir que le maître d'ouvrage, le ministère de la Culture en l'occurrence, est celui qui finance une opération. Et que ce même maître d'ouvrage mandate l'Oppic (l'Opérateur du patrimoine et des projets immobiliers de la culture) pour en assurer le suivi: du concours à l'appel d'offres

en passant par la gestion du chantier. La question du transfert des collections des ATP (Musée des Arts et Traditions populaires) à Paris a été gérée par la direction des musées de France, dont Marie-Christine Labourdet, aujourd'hui candidate à la succession de Bruno Suzzarelli à la tête du Mucem, est la directrice depuis juillet 2008.

Au ministère de la Culture, où on affirme ne pas en être destinataire, on ne communique pas sur un pré-rapport avant qu'il soit assorti de la partie contra-

dictoire et rendu public.

Au Mucem, la direction du musée confirme avoir reçu ce que la Cour des comptes appelle un "rapport d'observations provisoires". C'est-à-dire un relevé de critiques et de constatations auquel doit répondre l'administration, l'organisme ou le service concernés. Ces observations ne deviendront définitives qu'une fois les réponses collectées et analysées par les magistrats de la Cour. "Nous avons surtout répondu aux remarques sur la mission de pré-

figuration qui nous concernent directement", explique Véronique Roblin, administratrice adjointe du Mucem. *Même si nous sommes solidaires de tout ce qui se passe au musée, le coût final de la construction du bâtiment dessiné par Rudy Ricciotti et de l'aménagement du fort Saint-Jean, le partenariat public-privé pour la gestion des réserves, ou le transfert de la collection du Musée des Arts et Traditions populaires qui était situé au Bois de Boulogne à Paris, concernent directement le minis-*

trère de la Culture". Bien sûr, on peut s'étonner de voir "fuir" ce pré-rapport (dont la version définitive sera rendue publique en fin d'année voire début 2015) en pleine période d'examen des candidatures à la succession de Bruno Suzzarelli. Le directeur du Mucem part en effet à la retraite ces jours-ci. Mais dans les milieux culturels, on estime que c'est surtout la ministre de la Culture, Aurélie Filippetti, qui est visée, dans un contexte houleux d'arbitrage budgétaire. O.B. et J.C.

ROLAND CARTA: "UN CHANTIER EXEMPLAIRE"

Architecte associé au chantier du Mucem, Roland Carta réagit à l'article du JDD: "Le coût du J4, de la réhabilitation du fort Saint-Jean (hors travaux paysagers) et de la passerelle s'élève de 85 millions d'€ hors taxe. Je ne sais pas d'où sortent les 160 millions d'€ du JDD", précise-t-il, reconnaissant un surcoût de 3 millions d'€ dû à la révision des prix entre 2002, date de lancement du concours, et le début des travaux en août 2009. "La passerelle, effectivement décidée tardivement sous Frédéric Mitterrand, a coûté un million d'euros supplémentaire, mais elle participe très largement au succès du Mu-

cem. Il y a eu de longs mois d'atermoiements politiques sur la réalisation des bâtiments. Mais la procédure et la maîtrise d'ouvrage ont été exemplaires." Corinne Vezzoni, architecte du Centre de conservation et de ressource à la Belle-de-Mai, qui abrite les réserves du Mucem, estime quant à elle "très raisonnable" le coût de son bâtiment de 13 millions d'euros. "Il est comparable à celui d'un bâtiment industriel, alors que nous gérons des questions thermiques très complexes." L'architecte n'a pas commenté le partenariat public-privé (PPP) avec Icade qui a financé le chantier. M.-E.B.

L'ANALYSE d'Alain BOURDY, ancien président des Amis du Mucem

"Le coût de l'absence de décision"

Il connaît parfaitement le dossier. Pour Alain Bourdy, ancien président des Amis du Mucem, il n'est pas si anormal qu'il y ait une différence entre "le coût estimé dix ans avant la réalisation du Mucem et le coût final".

Si la "Cour des comptes est dans son rôle de contrôle de l'utilisation de l'argent public", estime-t-il, "ces dérapages ne concernent pas vraiment le Mucem": "Le PPP a été choisi dès l'origine, c'était considéré à cette époque comme une excellente formule. On verra les effets à

l'usage mais elle permet de bénéficier d'un entretien permanent. Le pré-rapport additionne les coûts de fermeture des ATP et ceux de la construction du Mucem. Or, si le Mucem n'avait pas ouvert, l'Etat devrait toujours supporter le coût de fonctionnement des ATP". "On constate en fait, analyse cet ancien magistrat, que le vrai problème est celui du processus de prise de décision de l'Etat: les absences de décision, les retards, ça coûte très cher".

O.B.

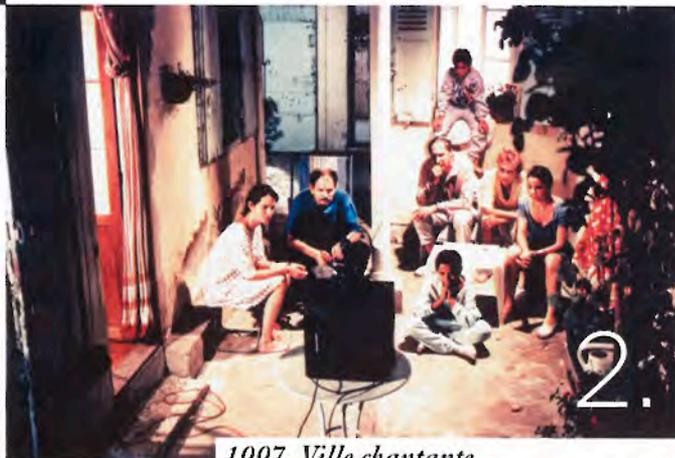


1971. Ville canaille

Avec Gene Hackman en vedette, les films *French Connection* (1971) et *French Connection 2* (1975), de William Friedkin, tournés en partie dans la cité phocéenne, ont marqué leur époque. Leur histoire s'appuie sur une réalité de la ville qui a servi à de nombreux scénarios: le poids de la pègre, qui donne à la cité son aura dramatique et canaille.

Le roman-photo des tournages à Marseille.

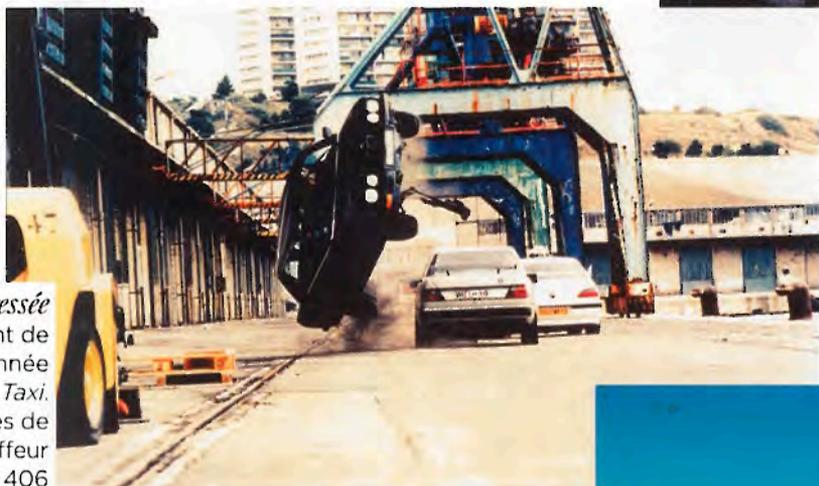
Netflix débarque le 15 septembre en France. La première série télé que le service américain de vidéo à la demande y produira aura pour cadre la cité phocéenne. Un décor qui en vu d'autres...



1997. Ville chantante

Autre style, avec un accent chantant. Robert Guédiguian est-il le lointain descendant de Marcel Pagnol? Son film *Marius et Jeannette* a été tourné en 1997 avec un petit budget. Ce natif de l'Estaque y met en scène, sur un vieil air de lutte des classes, la ville et ses habitants, comme dans la plupart de ses longs-métrages.

3.



1998. Ville pressée

Changement de tempo l'année suivante avec *Taxi*. Les aventures de Daniel, chauffeur d'une Peugeot 406 blanche survitaminée, font un carton au box-office, à défaut de faire le bonheur des critiques. Le producteur, Luc Besson, remettra ça avec *Taxi 2, 3 et 4* et fera aussi tourner à Marseille des scènes du *Transporteur*, autre machine à cash.



2004. Ville à histoires

Depuis dix ans, la série « Plus belle la vie » s'est installée sur les écrans de télévision avec un succès jamais démenti. La recette? Marseille, bien sûr, comme décor et des histoires écrites au fil de l'eau, en résonance avec l'actualité, qui parlent de la vie de tous les jours. Un feuilleton *next door* au goût de bouillabaisse.

4.

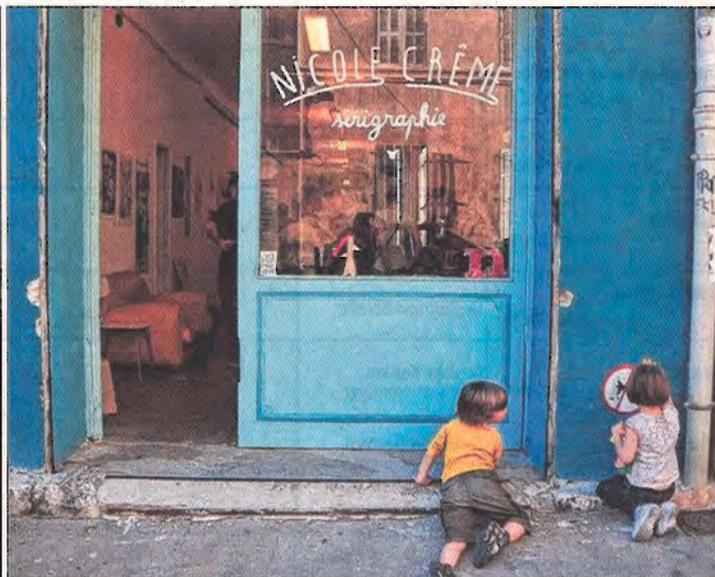
5.



2014. Ville de pouvoir

Netflix vient d'annoncer le prochain tournage d'une série baptisée « Marseille ». Elle est conçue comme une sorte de « House of Cards » - la série qui narre les aventures de l'odieux politicien américain Frank Underwood - en version française. Un autre blockbuster annoncé, *La French*, sortira en décembre, avec Jean Dujardin, Gilles Lellouche et Benoît Magimel. Pierre Jaxel-Truer

"POC": une neuvième édition qui convoque 100 artistes



L'Entre-pots expose les peintures de Pilar et l'atelier de sérigraphie Nicole Crème ouvrira ses portes.

/PHOTOS DR

Les portes ouvertes Consolat, rebaptisées POC, sont un savant mélange entre fête de quartier et ouverture d'ateliers d'artistes. Un zoom sur la création d'aujourd'hui qui passe par la déambulation joyeuse dans les ruelles du Chapitre. Le festival né d'un projet d'exposition collective a grandi depuis presque 10 ans et affiche une dynamique toujours piquante.

Au départ 43 lieux ont décidé d'ouvrir leurs portes aux curieux, cette année, ils seront 52 à proposer des rendez-vous au cours de ce parcours artistique entre Réformés et Longchamp. "Le territoire se redessine au fil des années", explique Perrine

Verstraeten qui œuvre au bon déroulement d'une manifestation qui "défend un point de vue d'arts multiples".

Des impromptus viendront briser une promenade que 6000 curieux ont suivie l'an dernier. On pourra ainsi écouter des musiciens, apercevoir une danseuse ou savourer la performance d'un plasticien, en plus d'une nocturne festive le samedi soir.

Parmi les hôtes, Gabi Wagner qui ouvre son atelier de gravure rue Léon Bourgeois se souvient: "J'ai été étonnée par la foule qui montait jusqu'au 4^e étage, pour moi c'est l'occasion de rencontrer plein de gens, c'est aussi une plateforme idéale pour montrer

mon travail". Comme elle, une centaine d'artistes participent à cette édition. Pour plus d'informations, on peut se rendre au village du festival, sur le cours Joseph Thierry en face de la galerie Andiamo, épicerie de l'événement (bar et surprises). Là, on trouvera aussi, le vélociné d'Al King (ouvert tout le week-end), les lectures du détachement international du Muerto Coco, le distributeur de lettres d'amour. Au détour des rues, des photos sténopées du quartier seront collées. La visite offre des inattendus en extérieur comme à l'intérieur, même chez les particuliers (le photographe Doog Mc Hell expose

ainsi au 30 rue de la Rotonde). Une ambiance un peu déjantée et conviviale, Marion Ouazana de l'Academia del tango qui participe à l'événement précise: "Ce qui est beau au POC c'est qu'on vient en famille".

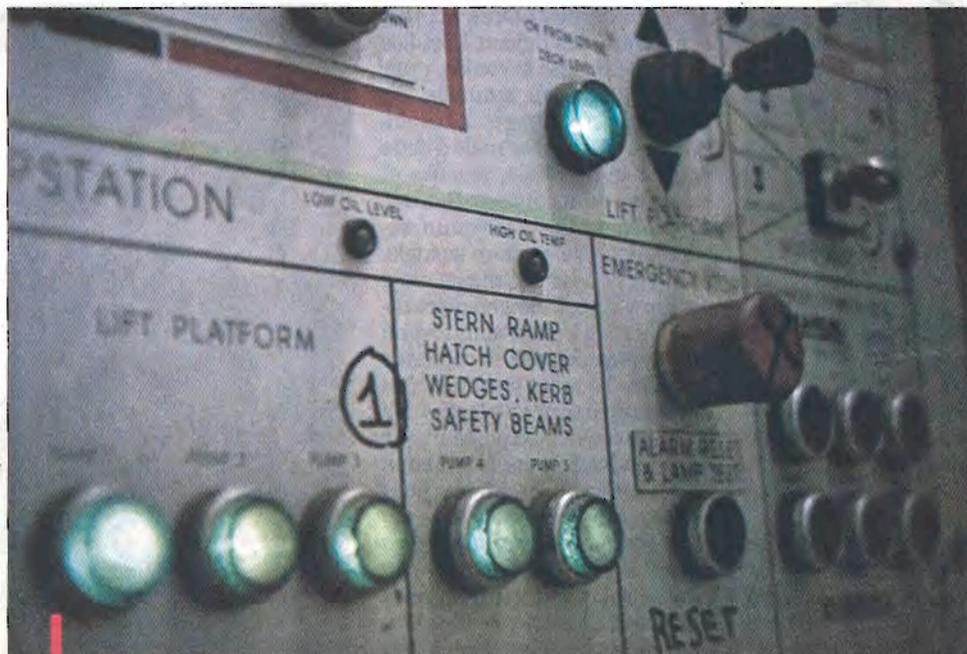
Toutes les informations sont sur le site www.festivalpoc.fr, on peut même y voter pour son artiste préféré. Et puis les organisateurs annoncent crânement: "Cette année, nous avons même un Off". De quoi donner envie d'aller flâner du côté de la rue Consolat ce week-end.

Gwenola GABELLEC

Dès demain 19h et jusqu'au dimanche 5 octobre à 19h. www.festivalpoc.fr

Au Frac, Marie Reinert joue sa "défense Yokohama"

L'artiste présente, grâce au soutien de Mécènes du Sud, sa démarche artistique



Marie Reinert présente au Frac ses vidéos, dont "Roll On Roll Off" à découvrir jusqu'au 28 février.

/ PHOTO M.R. ET G.G.

A lors que les étages sont investis par le Centre national des arts plastiques (Cnap) et par cinq commandes publiques photographiques, la cale du navire qu'est le Fonds régional d'art contemporain, est occupée par Marie Reinert. Dans cette salle des machines, l'artiste déploie toute sa pratique, une mécanique précise. En prenant pour titre de son exposition *Défense Yokohama* du nom de ces gros pneus qui permettent aux bateaux de se protéger des chocs des quais, Marie Reinert dessine

déjà le paysage où elle veut guider le visiteur. Au plus près de la technique, du monde du travail qu'elle a infiltré, sur tous les versants. Pour son premier accrochage d'envergure, Marie Reinert est soutenue par Mécènes du Sud. Un appui qui lui permet d'exhiber les fruits de résidences passées à Fos ou à Marseille. La sportive, performeuse, nous plonge ainsi avec elle dans des chantiers, bureaux, à la manière même dont elle a vécu ses temps, en immersion totale.

Au cœur du parcours, on

s'abandonne à ses films qui nous enveloppent et où elle répond à sa façon aux questions: "*quelle est ma place? Comment entrer en dialogue?*", explique-t-elle. Pour converser avec sa vision, une sélection de films d'entreprise à suivre sur le plateau expérimental.

Parmi les haltes, on reste en arrêt devant *Globus*, une très belle pièce, fragile, subtile et puissante à la fois, comme un casse-tête fait de graphite qui débute l'inventaire que l'artiste fait de son propre travail. Un outil de

transformation du monde parmi d'autres (une valise de projection, une boussole dont le nord fluctue, etc.) auquel elle se confronte plus qu'elle ne le crée. Si l'ensemble peut avoir un côté froid, clinique, à mesure que l'on pénètre l'univers de Marie Reinert, la musique de sa partition, devient curieusement intrigante, inventive. **Gwenola GABELLEC**

ggabellec@laprovence-presse.fr

Jusqu'au 28 février, Frac, 20 boulevard de Dunkerque. 2°. 04 91 90 30 47.
www.fracpaca.org

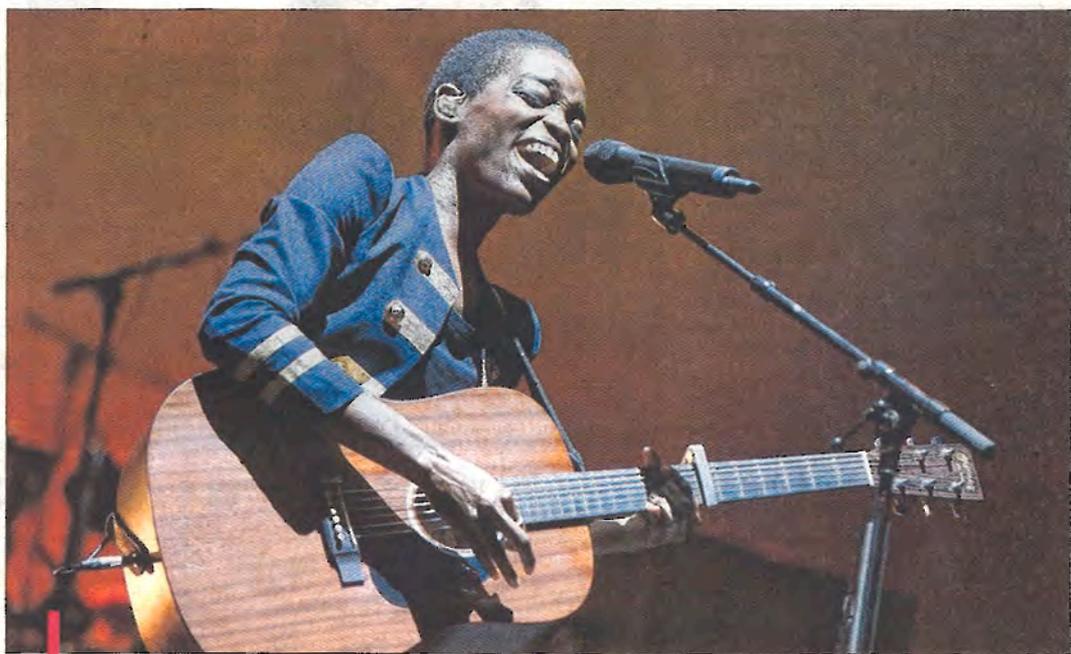
DEFC

La Fiesta a rassemblé plus de 50 000 personnes

ON A VU La dernière soirée s'est terminée aujourd'hui à midi

Le début de soirée est plus doux que la veille, et que l'avant-veille, à l'image du concert d'Irma qui ouvre les festivités. En veston d'officier, la révélation du web souffle en effet sa pop aux mélodies simples mais enjôleuses sur un public qui n'est plus obligé de jouer des coudes pour accéder à la scène. Il y a du monde, environ 13 000 personnes, mais l'air y est plus respirable que les deux précédents soirs qui ont affiché "sold out", soit 18 000 personnes. Sous la voûte parsemée de projecteurs, Irma prouve qu'elle a grandi, comme le confirme sa folk qui s'est épaissie d'orchestrations amples sur son dernier disque *Faces*. La jeune femme aux cheveux courts et au joli brin de voix joue des percussions, danse à la manière de Michael Jackson et séduit par son air attachant.

À l'intérieur, Cascadeur confirme ce sentiment d'apesanteur avec sa pop émotive, déchirée ça et là de salves de guitares et de batteries puissantes comme des éclairs dans la nuit. Sur son casque blanc, une étoile rouge scintille. C'est calme mais sa voix éthérée ne laisse pas indifférent. Il faut attendre 22 h 30 pour découvrir le trio mythique du rap américain De La Soul pour un concert de hip hop instrumental, ce qui est plutôt plaisant. Les propositions hétéroclites se succèdent



Irma a ouvert hier soir les festivités avec sa pop ample et attachante.

/ PHOTOS GUILLAUME RUOPPOLO

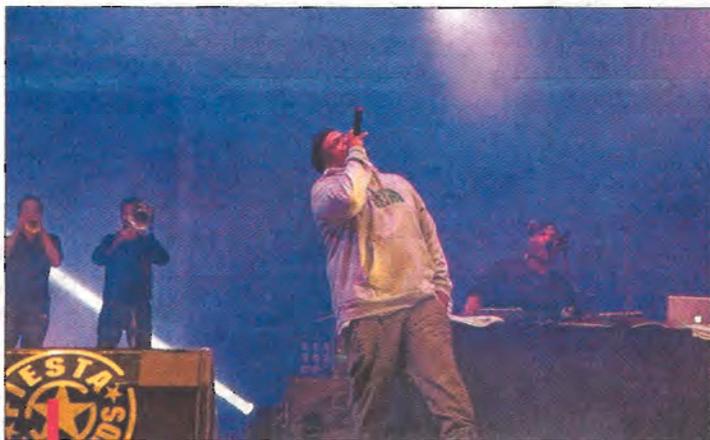
ront ainsi jusqu'au lendemain midi. C'est la fameuse nuit blanche de la Fiesta.

Attrapé au vol d'une nuit infinie, Bernard Aubert, le directeur artistique du festival, livre ses impressions à chaud, d'une 23^e édition qui aura rassemblé plus de 50 000 personnes. En seulement 3 jours et demi, la Fiesta aura donc fait mieux que les précédentes éditions plus étalées dans le temps. "Je suis ravi parce qu'on remplit la mission d'un festival, celui de mélanger

les publics, de faire en sorte que les gens découvrent des choses qu'ils ne seraient jamais allés voir de leur propre chef. Le rôle d'un festival, c'est ça, le mélange. Et je crois que la Fiesta est à l'image de la ville. Le vrai Marseille est là. Les gens viennent ici comme dans un lieu spirituel et laïc. C'est encore plus le cas cette année en programmant des artistes toujours sur les crêtes, des funambules qui sont des pointures dans chaque domaine. Je suis ravi aussi que les deux groupes qui

ont marqué la Fiesta soient deux groupes de chez nous: Massilia Sound System et Chinese Man avec Deluxe. Ce n'est pas un hasard si les nationaux s'intéressent à eux. Quant au manque de place cette année, il faut peut-être se poser la question d'un lieu qui soit capable à Marseille d'accueillir 20 000 personnes". Pour ce qui est du pari de la nuit blanche, il répond. "On verra, à midi moins 2, les amis qui nous restent..."

Annabelle KEMPF



Au moins 13 000 personnes étaient hier au Dock des Suds pour écouter De La Soul, Cascadeur ou encore Winston McAnuff avec Fixi.

9 DOSSIER L'EXPRESS

1 Le Marseille des écrivains

L'Express n°3303 – 22.10.2014

L'EXPRESS

Le Marseille

des écrivains



Si Marseille n'a pas la réputation d'être une ville de lettres, elle n'a eu de cesse de s'imposer sur ce terrain, à sa manière. Depuis sa naissance, voilà vingt-six siècles, elle est la muse inaltérable de dizaines, de centaines d'écrivains... Qu'ils soient de passage, en reportage, natifs de l'un de ses nombreux quartiers, tous succombent à son numéro de charme, finissent par tremper leur plume dans les eaux salées qui la baignent. Sa faconde, sa trivialité, sa sincérité ne souffrent pas la résistance. « Synthèse odorante du

monde » pour Léon Gozlan au XIX^e siècle, « l'air y est un peu scélérat » de l'avis de Mme de Sévigné, mais sent « l'œillet poivré » pour Blaise Cendrars. Romans d'amour, romans noirs, romans historiques, poèmes et polars alimentent sans tarir les rayons de la grande bibliothèque de l'Alcazar. Depuis plusieurs années, l'agence régionale du livre soutient toutes ces formes d'écritures, par le biais d'aides financières, de rencontres ou d'ateliers. Les styles et les formes évoluent, mais les imaginations courent toujours. ●

Dossier réalisé par Nathania Cahen
Rédacteur en chef : Jacques Trentesaux

Michéa Jacobi est l'artisan d'une anthologie littéraire éclectique et éclairée sur la littérature suscitée par Marseille (1). Il revient sur le foisonnement d'écrits qui, au fil des siècles, ont campé - ou moqué - la ville.

Propos recueillis par Nathania Cahen



Michéa Jacobi, écrivain et graphiste.

F. FORMONT/ED. PARENTHÈSES

« Un personnage à part entière »

Quel est votre panthéon des écrivains marseillais ?

→ Pour l'emportement et l'abondance de la langue marseillaise, *Marsiho*, d'André Suarès, et le plus récent et trop vite oublié *La Ville sans nom*, de Frédéric Valabrègue. Les deux livres se délectent avec la même ferveur du parler local, la langue du tramway – le meilleur endroit pour l'écouter ! Même si Valabrègue se montre bien plus empathique que Suarès, qui décrit la ville « en tordant le nez » comme disait l'un de mes professeurs de littérature.

Ensuite, je placerais sur le même plan *Transit*, d'Anna Seghers, et *Planète sans visa*, de Jean Malaquais. Les deux ouvrages évoquent la période noire de la Seconde Guerre mondiale où tant d'écrivains, juifs souvent, se retrouvaient à Marseille dans l'attente d'un départ. Pour l'entre-deux-guerres, je citerais *Banjo*, de Claude McKay (publié par

l'éditeur marseillais André Dimanche). C'est un livre à part. Il relate les tribulations autour du port d'un Jamaïcain communiste de la Harlem Renaissance, qui découvre, en compagnie de ses frères de couleur, les plaisirs de la fête, du vin et de la mer, et les spécificités du racisme local. Le roman, en grande partie autobiographique, véhicule l'idée peu banale d'une pauvreté et d'une immigration heureuses... Pour les récits plus touristiques (au sens noble du terme), je retiendrais, entre des dizaines de pages s'attardant plus ou moins sur la ville (Casanova, Sand, Maupassant, Twain, Stevenson), les *Mémoires d'un touriste*, de Stendhal, et le petit texte de Walter Benjamin intitulé *Haschich à Marseille*. J'ajouterais un minuscule et excentrique bijou du XIX^e siècle : *Les Heures marseillaises*, d'Horace Bertin, un auteur local qui décrit la ville par le menu détail, depuis



HISTOIRE Colonisation grecque et fondation de Marseille, consacrées par *Les Noces de Gyptis et Protis* (1874), peinture de Joanny Rave.

J. BERNARD/LEEMAGE

son réveil à 4 heures du matin jusqu'au coucher de ses derniers habitants, vingt-quatre heures plus tard.

De quand date le premier texte évoquant Marseille ?

→ Le récit le plus emblématique de l'Antiquité figure dans les *Histoires philippiques*, de Justin, un historien romain du II^e siècle. Il y retrace la naissance de la ville, intervenue huit siècles plus tôt et consacrée par l'union de Gyptis et Protis. Il s'agit sans doute d'une légende, mais elle est typique des « récits d'exogamie rituelle », comme le disait Jean-Pierre Vernant, qui parcourt le monde grec. Marseille est d'ailleurs restée longtemps une cité grecque, savante, raisonnable, très éloignée des travers qui seront raillés ultérieurement. Au V^e siècle, elle devient à sa manière une capitale de la pensée chrétienne. C'est à l'abbaye de Saint-Victor que Jean Cassien rédige, dans une langue aussi précise que poétique, les premières règles monastiques connues en Europe occidentale. Et Marseille a aussi ses troubadours, dont le fameux Folquet, qui passe sans transition de la condition d'amoureux transi à celle d'inquisiteur et de bourreau des cathares. Mais très peu d'écrits anciens subsistent. L'abbaye de Saint-Victor, qui possédait la plus importante collection de livres du sud de la France, a été dispersée à l'époque des guerres de Religion, au XVI^e siècle. Marseille a dû attendre 1595 (un siècle et demi après l'invention de Gutenberg) pour voir imprimer son premier livre.

Il faut attendre le XIX^e siècle pour que la littérature s'épanouisse à Marseille...

La ville et son port connaissent alors un âge d'or. On trouve trace de ce rayonnement dans *Le Tour de la France par deux enfants* (1877) ou dans l'article que Jules Verne écrit pour la *Géographie illustrée de la France*. Et puis la cité est l'escale obligée de nombre de voyages : Lamartine, Maupassant, Flaubert y embarquent. Mark Twain, Louis

Stevenson ou Tolstoï y séjournent. Joseph Conrad y fait son apprentissage de marin, Arthur Rimbaud y écrit des lettres magnifiques alors qu'il se meurt. Une littérature locale naît en même temps. Elle se veut l'interprète d'un certain art de vivre, de penser et de s'exprimer. Le chantre en est Joseph Méry, dont la poésie abondante fait l'admiration de Victor Hugo, mais que tout le monde a oublié depuis. Marseille devient à cette période un personnage à part entière. Avec ses paysages, ses rues ou son château d'If, connu sur tous les continents grâce au *Comte de Monte-Cristo*...

Comment expliquez-vous l'incroyable retentissement du livre d'Alexandre Dumas ?

→ Ce roman a probablement été l'un des ouvrages les plus lus dans le monde des années durant, notamment dans l'URSS et le Cuba de la première moitié du XX^e siècle – les cigarières cubaines adoraient cette histoire. Le livre a inspiré au bas mot une centaine de suites, de répliques ou de pastiches. Même James Joyce l'évoque dans *Portrait de* ●●●



CADRE Le château d'If, mondialement connu grâce au *Comte de Monte-Cristo*, d'Alexandre Dumas.

C. BECQUART/ONLY FRANCE/AFP

●●● *l'artiste en jeune homme*. Alexandre Dumas s'est inspiré d'un fait divers, un peu comme Stendhal pour *La Chartreuse de Parme*, et a su bâtir une très belle histoire, marquante, avec des personnages superbes et un site taillé sur mesure. Le plus incroyable reste que tout le monde connaît *Le Comte de Monte-Cristo*, mais que très peu l'ont lu ! Certes, le roman est long – la première édition comptait 18 volumes –, et certains passages peuvent sembler ennuyeux. Mais Dumas était payé à la ligne... Quand, quelques années plus tard, il débarque au château d'If, devenu une destination touristique en un temps record, il est, de son propre aveu, le premier à apprécier la version courte et enjolivée servie par le concierge espagnol !

Vingt ans après *Le Comte de Monte-Cristo*, Emile Zola s'intéresse à son tour à la ville. Il écrit *Les Mystères de Marseille*, l'histoire d'un portefaix devenu patron. Dans ce roman-feuilleton, que lui-même juge plutôt raté (mais sa Naïfs de l'Estaque est superbe), il jette les ferments de ses prochains ouvrages. La première pierre de son œuvre sociale.

A cette époque, déjà, et cela reste vrai jusqu'à aujourd'hui, on moque Marseille. Pourquoi ?

→ Aussi paradoxal que cela paraisse, c'est d'abord parce que c'est une ville riche ! Même les ouvriers sont riches, dit en substance Flora Tristan, quand Paul Cézanne évoque une ville qui sent l'huile, celle des grands bourgeois des huileries. Peu à peu, le pittoresque en général et l'accent en particulier deviennent l'objet des moqueries. Les Marseillais n'y sont pas pour rien. Un certain Gustave Bénédict crée le personnage du nervi ; Suarès relève avec beaucoup de pertinence la singularité du langage marseillais, mais réduit la cagole à une simple pute ; Pagnol retranscrit parfaitement la syntaxe des bistrots et ajuste la ville à leurs dimensions. Il sait aussi très bien décrire le paysage calcaire environnant la ville, le Garlaban en particulier, et articuler les histoires du bar de la Marine sur des trames absolument tragiques, comme le fera plus tard Guédiguian dans ses films.

Est-ce en opposition à ce courant que *Les Cahiers du Sud* voient le jour ?

→ On oublie souvent que c'est Pagnol qui a créé cette revue en 1914 ! Mais Pagnol, comme Fernandel, fatigue les gens avec la pétanque, le pastis... Toute cette complaisance à s'autocaricaturer. Jean Ballard, un peseur juré porté sur les lettres, la reprend en main en 1925 et lui confère sa dimension intellectuelle. Il l'ouvre au monde, en privilégiant des écritures



ENGAGÉ A Marseille, pendant la Seconde Guerre mondiale, le journaliste américain Varian Fry aida un grand nombre d'intellectuels antinazis à fuir l'Europe.

engagées et contemporaines, et des poètes méconnus, à commencer par Louis Braquier, un enfant du pays dont le recueil *Je connais des îles lointaines* est devenu culte. Dans le fond, les thèmes de toujours y sont abordés, notamment le désir de partir et la vanité de ce désir. *Les Cahiers du Sud* laissent par exemple Simone Weil s'exprimer sur la littérature des troubadours ou les origines grecques de la religion chrétienne ; le merveilleux roman de Cendrars *L'Homme foudroyé* dresse un très beau portrait d'André Gaillard, l'un des principaux animateurs de la revue.

Durant la Seconde Guerre mondiale, de nombreux écrivains ont transité par Marseille. Quelles traces en reste-t-il ?

→ Des écrits de Walter Benjamin

et de Joseph Roth, le livre *Transit* d'Anna Seghers, les souvenirs de Varian Fry, qui permit à tant d'artistes de partir aux États-Unis. La ville est alors à la fois le bout d'un monde dominé par le fascisme et une porte de sortie. Toute l'Europe intellectuelle s'y retrouve et il y règne une atmosphère d'attente, de débrouillardise et de tragédie qui en fascine beaucoup. Mais bien des auteurs en partance, tel André Breton, sont restés assez indifférents à Marseille.

D'où vient la « veine polar », qui fait les beaux jours de nombreux écrivains ?

→ Jean-Claude Izzo est le premier nom qui s'impose. Mais, avant lui, le cinéma avait largement ouvert la voie, notamment avec le film de Maurice Tourneur *Justin de Marseille*. Et puis c'est tout simplement du réalisme : Carbone et Spirito ne sont pas des personnages fictifs ! Fabio Montale – dont le nom est emprunté à l'excellent poète de Ligurie – reprend l'archétype du flic déclassé, un peu ténébreux, qui apprécie la gastronomie, la poésie et le jazz. D'autres auteurs (Frégni, Del Pappas, Carrese, Contrucci...) ont créé des histoires dans le même univers, chacun avec sa patte.

D'une manière générale, la littérature policière ou pseudo-policrière est l'un des genres qui rencontrent le plus de succès. Il ne faudrait pas pour autant oublier que d'autres écrivains plus « littéraires », si l'on peut dire, vivent et travaillent à Marseille : Christian Garcin, Christian Estèbe, Emmanuel Loi, Jean-Pierre Ostende. J'essaie, quant à moi, de transcrire un visage plus intime et plus quotidien de la ville et de ses habitants. ●

(1) *Marseille en toutes lettres. Une anthologie littéraire* (éd. Parenthèses, 2013). Michéa Jacobi est aussi l'auteur du *Piéton chronique*, recueil de ses billets publiés dans *Marseille l'Hebdo* (éd. Parenthèses 2011).

Déambulations littéraire et poétique

Les livres recèlent nombre de références à la cité phocéenne : de l'animation du Vieux-Port à la gouaille proverbiale, de la mer aux collines, des cabanons aux bastides. Les mots acides ou... affectueux. Morceaux choisis.

INSPIRATION Le Port de Marseille, peint par Claude Joseph Vernet en 1754.



THE ART ARCHIVE/MUSÉE DU LOUVRE PARIS/GIANNI DAGLI ORTI/AFP

LE VIEUX-PORT

« Un bâillon de suie étouppait la bouche hâbleuse du Vieux-Port. Embossés sens devant derrière, aveugles et la chaîne au cou, des embarcations assoupies attendaient une aube aléatoire. Si paisible était la nappe des eaux, si quiet le cimetière marin, qu'il croyait entendre le travail de la sève dans les cordages. »

• Jean Malaquais, *Planète sans visa*, 1947.

« Bientôt le Vieux-Port apparut, grand bassin rectangulaire et fermé, sur les bords duquel une flottille de bateaux de pêche et de petits voiliers était ancrée. La cohue ici était extraordinaire. Tout un monde criard et agité roulait entre les échoppes des marchandes de

poisson, les corbeilles remplies de coquillages et d'oursins et les rangées de chaises alignées en plein air devant de petites buvettes de marins. L'air était plein de senteurs de races étrangères, de grands entrepôts et de détritrus marins, de ce souffle d'anarchie commerçante qui imprègne et anime les villes maritimes. »

• Ernst Jünger, *Jeux africains*, 1936.

« C'est un port, l'un des plus beaux du bord des eaux. Il est illustre sur tous les parallèles. A tout instant du jour et de la nuit, des bateaux labourent pour lui au plus loin des mers. Il est l'un des grands seigneurs du large. Phare français, il balaye de sa lumière les

cinq parties de la terre. Il s'appelle le port de Marseille. »

• Albert Londres, *Marseille, porte du Sud*, 1927.

LES COLLINES...

«... collines d'une forme parfaite, pures, bleues, cadencées, qui font penser aux paysages grecs. Leur couleur varie avec le temps. Elles sont tantôt fondantes comme le brouillard, tantôt serrées et denses comme le grès, tantôt transparentes comme le cristal, et je les ai vues certains jours, accumulant, ramenant leurs plis contre elles, entr'ouvrant des abîmes bleus, cannelées comme des tuyaux d'orgues, offrir au regard la fluidité d'un paysage de Vinci. »

• Edmond Jaloux, *Marseille*, 1926. ●●●

« Mais dans mon pays de Provence, la pinède et l'olivieraie ne jaunissent que pour mourir, et les premières pluies de septembre, qui lavent à neuf le vert des ramures, ressuscitent le mois d'avril. Sur les plateaux de la garrigue, le thym, le romarin, le cade et le kermès gardent leurs feuilles éternelles autour de l'aspic toujours bleu, et c'est en silence au fond des vallons, que l'automne furtif se glisse : il profite d'une pluie nocturne pour jaunir la petite vigne, ou quatre pêcheurs que l'on croit malades, et pour mieux cacher sa venue, il fait rougir les naïves arbouses qui l'ont toujours pris pour le printemps. »

• **Marcel Pagnol,**
Le Château de ma mère, 1957.

... ET LES CALANQUES

« Il faut s'être baigné, en plein été, à midi, au pied des murailles à pic, à la calanque de Sormiou, au lever du jour sur En-Vau, avoir connu la beauté d'une eau presque aussi foncée qu'un saphir de Chantaboun, pour avoir la révélation d'un Midi pur, décharné, sublime comme un vers de Mallarmé. »

• **Paul Morand,**
Bains de mer, bains de rêve, 1960.

LE PANIER

« Tout le monde connaît plus ou moins tout le monde, ici, au Panier. Ce n'est pas comme dans le reste de la ville, où il y a ces flots d'hommes et de femmes qui coulent dans les avenues [...]. Ici, au Panier, les rues sont courtes, elles tournent, elles débouchent sur d'autres rues, sur des ruelles, des passages, des

escaliers, et ça ressemble plutôt à un grand appartement avec des couloirs et des pièces qui s'emboîtent les unes dans les autres. »

• **Jean-Marie Gustave Le Clézio,**
Désert, 1980.

LES MARSEILLAISES

« La population est ici très belle, plus robuste, plus belle de figure encore qu'à Avignon. Les hommes surtout. Les femmes sont trop grosses, ont les traits trop gros, trop jaunes. Mais tous, les femmes surtout, sont communs, mais communs au dernier degré. »

• **Flora Tristan,** *Le Tour de France*, publié en 1973 à titre posthume.

« Tout est plein de ces femmes vouées, qui sont la rançon de toutes les autres qui les méprisent. On les appelle les Cagoles. [...] Il en est qui rient comme les démentes, sans arrêt, à la façon des sirènes dans la brume. [...] Elle [s] se farde [nt] sauvagement et fume [nt] la cigarette. [...] Ces grosses perruches, rouges, jaunes, vertes, on peut les toucher du trottoir. Elles montrent leurs seins. Elles font des gestes obscènes. Les unes ont les mamelles des nourrices ; d'autres, de jolis seins, frais et fleuris de rose. »

• **André Suarès,** *Marsiho*, 1931.

« Les filles de l'aristocratie marseillaise, devenues femmes, sont sauvées si elles donnent naissance à un enfant mâle. Car, instantanément, elles deviennent amoureuses de leur fils. Elles n'ont jamais été amoureuses de leur mari. »

• **Jean Glono,** *Noé*, 1947.

« Des filles, aux genoux ronds, se hélaient de vélo à vélo, des filles dorées et saines, qu'elle trouvait belles, bien que trop bronzées : à la longue, le pain d'épice c'est lassant. »

• **Edmonde-Charles Roux,**
Elle, Adrienne, 1971.

LA CANEBIÈRE

« Je m'étais toujours demandé, au cours des derniers mois, où pouvaient bien se déverser ces rigoles, ces égouts de tous les camps de concentration, ces soldats épars, les mercenaires de toutes les armées, les profanateurs de toutes les races, les déserteurs de tous les drapeaux. C'était donc ici que se déversait, dans ce canal, la Canebière, et, par ce canal, dans la mer, où il y avait enfin de l'espace pour tous, et la paix. La valise coincée entre mes jambes, je bus un café sur le zinc. J'entendais autour de moi un charabia invraisemblable, comme si le comptoir devant lequel je buvais eût été situé entre deux piliers de la tour de Babel. »

• **Anna Seghers,** *Transit*, 1944.

« Je flottais solitairement dans la Canebière [...], dans la large rue vivante en cet après-midi ensoleillé, rue bruisante de grands cafés dont les terrasses absinthées fourmillaient de centaines qui gesticulaient avec bonheur et me considéraient malveillamment et échangeaient des sourires significatifs. Tous ils se retournaient et ils se signalaient les uns aux autres que le Juif était là. »

• **Albert Cohen,**
Ô vous, frères humains, 1972.

« L'armateur [...] le vit sauter sur les dalles du quai et se perdre au milieu de la foule bariolée, qui, de 5 heures du matin à 9 heures du soir, encombre cette fameuse rue de la Canebière, dont les Phocéens modernes sont si fiers, qu'ils disent avec le plus grand sérieux du monde, et avec cet accent qui donne tant de caractère à ce qu'ils disent : "Si Paris avait la Canebière, Paris serait un petit Marseille." »

• **Alexandre Dumas,**
Le Comte de Monte-Cristo, 1845.

LA CUISINE

« Et comme poissons ? Vous avez bien des loups ? Faites-nous griller trois



ÉCRIN La calanque de Sormiou a charmé Paul Morand comme Jean-Claude Izzo.



ARTÈRE La fameuse Canebière, « rue bruisante de grands cafés aux terrasses absinthées » (Albert Cohen).

beaux lous. On leur passe des branches de fenouil dans les ouïes et on les fait flamber dans de la vieille chartreuse. Comme hors-d'œuvre, un bel étalage de coquillages, mais pas d'huîtres, ni de moules, et, pour moi, une douzaine de violets et une douzaine d'oursins. »

● **Blaise Cendrars**,
L'Homme foudroyé, 1945.

« La soupe au pistou, il y avait mille façons de la préparer, sans doute. A Marseille, tout le monde disait : "Ma mère la faisait comme ça", et la cuisinait donc à sa manière. C'était chaque fois un goût différent. Selon les légumes qu'on y mettait. Selon, surtout, comment on avait su doser l'ail et le basilic, puis la pommade des deux avec la pulpe des petites tomates ébouillantées dans l'eau de cuisson des légumes. Honorine réussissait la meilleure de toutes les soupes au pistou. Haricots blancs, haricots rouges, haricots verts plats, quelques pommes de terre et des macaronis. Elle laissait cuire à feu doux tout le matin. Après, elle s'attaquait au pistou. »

● **Jean-Claude Izzo**, *Solea*, 1998.

LES BASTIDES

« Toute la contrée qui environne Marseille, sur la gauche, en bas des rocs,

est couverte de petites maisons de campagne d'une éclatante blancheur, qu'on appelle bastides. Je crois qu'on pourrait bien en compter quatre ou cinq mille : chacune a son petit jardin, mais les arbres de ces jardins ne s'élèvent guère à plus de huit ou dix pieds. La blancheur éblouissante de ces bastides et des murs de clôture, qui, tous, sont blanchis à la chaux, se détache sur la pâle verdure des oliviers et des amandiers qui les entourent. »

● **Stendhal**,
Mémoires d'un touriste, 1838.

IMMERSION AU PASSÉ COMPOSÉ

Deux ans déjà que Bénédicte Sire, réalisatrice de documentaires et comédienne, promène des grappes de curieux au fil de « Trajectoires » établies par ses soins. Le parcours intitulé « Dans le ventre de la Canebière » nous intéresse tout particulièrement, qui chemine dans les pas d'auteurs d'un autre siècle. De marchés en ruelles, de placettes en magasins, cette guide singulière entrecroise les destins et dévide soigneusement

LE CABANON

« Aux abords de la petite crique et perchés en équilibre instable, mi-en l'air et mi-basés sur les roches [...], étayés par des murettes et stabilisés par de gros quartiers de roche, cent à cent cinquante cabanons, à la population flottante et hétéroclite qui venait à jours plus ou moins fixes de Marseille, miraient dans l'eau bleue, que jamais un souffle d'air ne ridait, leur architecture improvisée d'agglomération polynésienne. »

● **Blaise Cendrars**,
L'Homme foudroyé, 1945.

deux écheveaux : le présent, au moyen de témoignages d'habitants et de commerçants, et le passé, ressuscité grâce à des lectures choisies : Colette, Cendrars, Anna Seghers ou Stendhal. Une altercation à l'angle du cours Belsunce, des réfugiés qui s'entassaient dans un hôtel de la Canebière, les conversations au coin d'un comptoir du boulevard Dugommier. Autres temps, mêmes mœurs !

Réservations : www.espaceculture.net

La grande galerie des auteurs

Ils ont écrit sur Marseille par passion, par devoir ou par hasard. Enfants du pays ou d'adoption, voyageurs au long cours ou marins éperdus, ils ont noué avec la ville des liens particuliers. Portraits.

Alexandre Dumas père, l'homme providentiel (1802-1870)

Il n'existe pratiquement aucun lien entre Marseille et cet auteur prolifique, fils d'un mulâtre de Saint-Domingue, à l'imagination bien nourrie. Mais, à son insu, il a accompli de grandes choses pour la cité phocéenne, jouant les agences de tourisme avant l'heure en faisant une réclame quasi planétaire au château d'If ! *Le Comte de Monte-Cristo* a été écrit en deux ans, avec l'aide de son « nègre » favori, Auguste Maquet. Si l'écrivain n'a que très peu arpenté la ville, Marseille, reconnaissante, a tout de même baptisé de son nom un collège et une avenue.



Alexandre Dumas.

Albert Londres, l'observateur au long cours (1884-1932)

Pour ce grand journaliste, Marseille est, en 1927, une étape plus longue qu'à l'accoutumée – quand il se contentait d'y embarquer pour des horizons lointains. Cette année-là, il publie *Marseille, porte du Sud*, portrait haut en couleur de la cité portuaire, bientôt encensé

pour le récit des scènes quotidiennes, la poésie, la chaleur et les odeurs qui s'en dégagent. Albert Londres périt noyé en 1932 dans l'océan Indien, à la suite de l'incendie sans doute criminel de son navire, alors qu'il menait une enquête délicate. Le prix qui porte son nom a été attribué en 2014 au journaliste marseillais Philippe Pujol pour une série d'articles « Quartiers Shit » publiés dans *La Marseillaise*.

Louis Braquier, l'enchanteur des îles lointaines (1900-1976)

Il a réussi le tour de force d'embarquer toute une génération à bord de ses poésies. Depuis les quais phocéens, l'agent des Messageries maritimes sillonne les mers d'Afrique, d'Inde et d'Asie. De tous les ports et comptoirs abordés, il évoque les odeurs, les hommes, les nuits et les désirs. Louis Braquier décrit aussi remarquablement le Marseille de l'entre-deux-guerres. « Ce succès est de même nature que le regret du pont transbordeur, la volonté de sauver le silo d'Arenc ou certains hangars comme le J4, indique l'historien Régis Bertrand. A sa façon, Braquier témoigne d'un temps qui correspond aux derniers moments de l'apogée portuaire de Marseille, ce grand commerce océanique au-delà de Suez qui fut le vrai moteur de la croissance marseillaise depuis la fin du XVII^e siècle. Un temps que les Marseillais d'aujourd'hui idéalisent sans doute un peu. »

Blaise Cendrars, l'homme d'escalier (1887-1961)

Cendrars relève de l'ordre du culte pour une bordée d'intellectuels et littéraires locaux. Tous des inconditionnels des cent et quelques pages qu'il écrivit sur Marseille en 1945. L'écrivain d'origine suisse, né Frédéric-Louis

Blaise Cendrars.



Sauser, a fui la débâcle en 1940 pour se réfugier à Aix, où il a entamé le récit romancé de ses Mémoires. C'est dans le premier tome, *L'Homme foudroyé*, que ce voyageur au long cours évoque son arrivée dans le Vieux-Port à bord du *D'Artagnan*, au terme d'une expédition menée pour les besoins d'un documentaire sur la chasse à l'éléphant. L'écriture glisse, vive et précise, pour décrire ce quartier où se perdent marins et olibrius de caboulots en tripots, mais aussi la grâce de la calanque d'Ensuèsla-Redonne où il passa quelque temps.

Mary Jayne Gold, une Américaine engagée (1909-1997)

Ses Mémoires de jeune fille n'ont rien de rangé ni d'arrangé. Cette riche héritière de la haute société protestante de Chicago séjourne en Europe quand éclate la Seconde Guerre mondiale. Du jour au lendemain, la jeune ingénue abandonne le petit avion aux commandes duquel elle volait de stations de ski sélectes en cités balnéaires ●●●

... chics pour se retrouver à Marseille, porte de sortie d'une Europe déchirée. Quelques rencontres déterminantes la convainquent de rester et d'abandonner son léger manteau de frivolité. Elle rejoint le Centre américain de secours monté par Varian Fry (dont il faut lire l'ouvrage *La Liste noire*) pour organiser la fuite des intellectuels et artistes menacés par la montée du nazisme. Tour à tour secrétaire, généreuse donatrice et passeuse à la frontière espagnole, Mary Jayne tombe amoureuse de Maurice Couraud, une petite frappe, surnommé « Killer ». Elle l'aidera à rallier la Grande-Bretagne, où il gagnera ses galons de héros. Publié en 1979, *Marseille année 40* évoque tout cela au travers de portraits, de souvenirs, de descriptions. Comme l'évocation du « Château », cette villa Air-Bel du quartier de la Pomme où cohabitaient et se retrouvaient Varian Fry, André Breton, Marc Chagall...

**Minna Sif,
la pasionaria de Belsunce**
(1965)

De parents berbéro-marocains, elle naît et grandit en Corse avant de débarquer à Marseille à l'âge de 9 ans. « Dans mon souvenir, j'ai toujours écrit, y compris



Minna Sif.

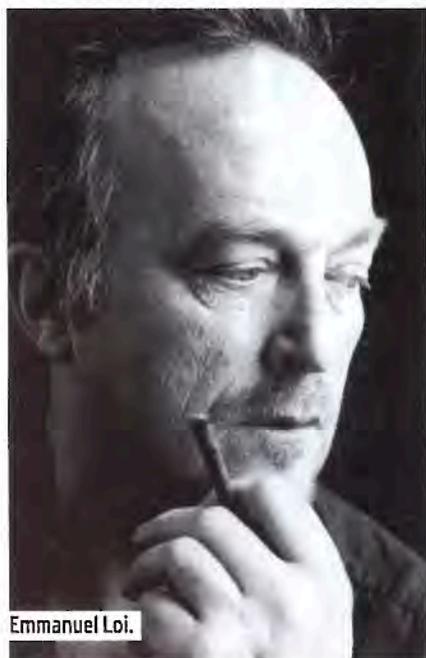
L. GIRAUDOU/OPALE

pour mes parents analphabètes pour qui je jouais les écrivains publics. En faire mon métier était un rêve », se souvient-elle. Elle publie à 32 ans son premier roman, *Méchamment berbère*, chez Ramsay. L'histoire d'une famille d'immigrés vivant dans le quartier de la porte d'Aix, semblable à la sienne, semblable à tant d'autres. L'idée d'une trilogie engagée germe. « Comme Izzo ou Pagnol, mais sans calanques ni collines », pré-

cise-t-elle. Le deuxième opus, *Massalia Blues*, est paru début 2013 aux éditions Alma. Les personnages y sont différents, le lien se noue du côté de la beauté des âmes et par-delà l'« immense cimetière marin » de la Méditerranée. Le troisième ouvrage est sur le métier, d'une précieuse alchimie de mots choisis, d'essence méditerranéenne et de destins fragiles.

**Emmanuel Loi,
l'arpenteur d'âmes**
(1950)

« Oui, j'ai un passé de pistolero. Mais je ne suis pas Jean Genet pour autant », s'amuse ce sexagénaire immense, qui avait révélé cette part d'ombre dans une autobiographie dense et sincère, *Les Mains en l'air* (2002). Emmanuel Loi a quitté ses Vosges natales voilà trente ans pour s'enticher de Marseille : « Une ville comme une drogue dure, une ville pauvre et goulue. » Il lui rend hommage dans son dernier livre, *Marseille amor* (Seuil, 2013), qui a demandé quatre ans de travail à ce « marseillologue » averti. Une déclaration d'amour vache diversement appréciée, qui lui a



Emmanuel Loi.

C. HELIE/OPALE

coûté son poste d'historien d'art aux Ateliers de la ville – Jean-Claude Gaudin s'est même éclipsé de la cérémonie de remise du prix de l'académie de Marseille... • N. C.

MAIS AUSSI...

Le recueil de Julie Agostini et Yannik Forno, *Les Écrivains et Marseille* (éd. Jeanne Laffitte, 1997), compile de nombreux extraits d'ouvrages rédigés à toutes époques. D'autres contemporains ont évoqué la cité blanche dans leurs livres : Yann Queffélec (*Disparue dans la nuit*), Didier Van Cauwelaert (*Un aller simple*), Alain Jaubert (*Au bord de la mer violette*), Tahar Ben Jelloun et Thierry Ibert (Marseille comme un matin d'insomnie), Mika Biermann (*Les 30 Jours de Marseille*), Maylis de Kerangal (*Corniche Kennedy*), René Frégni (*Sous la ville rouge*), François Thomazeau (Marseille, une biographie), Henri-Frédéric Blanc (*Cagole blues*), ou encore Youssouf Djibaba (*Comme des rois*).

... sans oublier les primés
Le prix Goncourt a été attribué à Edmonde Charles-Roux en 1966

pour Oublier Palerme et à Jean-Jacques Schuhl (né à Marseille) en 2000 pour Ingrid Caven. Le Femina est revenu à Edmond Jaloux en 1909 pour *Le reste est silence* et à Régis Jauffret (né à Marseille) en 2005 pour *Asiles de fous*. Jean-Baptiste Rossi (né à Marseille), surtout connu sous l'anagramme Sébastien Japrisot, obtiendra le prix Interallié en 1991 pour *Un long dimanche de fiançailles*.



Edmonde Charles-Roux, en 1966.

AFP

Tous les ingrédients du polar

Des kilomètres de pages qui se déroulent dans la violence, éclaboussées de sang, rythmées par les rafales des « kalach' » et la comptabilité macabre des règlements de comptes : Les titres pleuvent sur la ville.



SPÉCIALITÉ L'Ecailler, maison d'édition dédiée au polar, a publié « 165 ouvrages et une quarantaine d'auteurs locaux ».

J. NICOLAS/ONLY FRANCE/AFP

ED. L'ÉCAILLER

Combien de veuves, de familles, de clans et de commissariats de papier endeuillés depuis plus de vingt ans ? Les rangs des enquêteurs, justiciers, commissaires, journalistes n'ont cessé de grossir : derrière Fabio Montale s'est engouffrée une cohorte de héros inconnus, affublés de noms d'oiseaux, de patronymes italiens, grecs, corses ou espagnols, plus rarement maghrébins. Trafics d'armes, de drogue, d'influence, de chair... Tous les prétextes sont bons pour broyer du noir, fourailler dans les entrailles de Marseille, disséquer la bête, pointer ses vices et ses travers.

Le genre connaît un engouement sans précédent dans les années 1990, et s'emballe une décennie plus tard pour plusieurs motifs, dont le plus incongru reste l'arrivée du TGV à Marseille. L'événement coïncide avec le succès d'un polar romantique, *Total Khéops*, signé d'un certain Jean-Claude Izzo (voir l'encadré page ci-contre). Marseille file alors de beaux jours. Elle est bobo, incarne la Movida à la française, et ces belles pages vont entretenir l'illusion chez certains qu'à trois heures de Paris il existe une vie authentique, différente. D'autres s'étaient déjà frottés au genre, avec efficacité mais discrétion, à la manière de Michèle Courbou (*Les Chapacans*). En 1994, un presque inconnu, Philippe Carrese, publiait lui aussi un premier polar au parler truculent, *Trois Jours d'engatse* : « Un bon

moyen de raconter ma ville, d'analyser les problèmes, d'évoquer les usages sociologiques, politiques... On pense faire œuvre utile, mais vingt ans après rien n'a changé. A Marseille, la réalité est encore plus incroyable que ce que l'on peut écrire et imaginer ! »

La source des clichés n'est pas encore tarie

Le cas Izzo va lancer la machine à polars. Jimmy Gallier, qui dirige la maison d'édition Jigal, confirme : « Une période faste a suivi. Quand Gilles Del Pappas a publié son premier titre chez nous, il a surfé sur la vague : articles, émissions de radio, de télé. Le phénomène de mode était évident, mais conjoncturel. » Dans les vingt ans qui suivent, une avalanche de polars passent Marseille au scanner, quartier par quartier, du nord au sud, des cités aux îles du Frioul. Une pléiade d'auteurs s'entiche des bas-fonds de la ville, avec plus ou moins de bonheur. Après Jigal, une autre maison d'édition dédiée au polar voit le jour en 2000, l'Ecailler Sud. « Nous avons publié 165 ouvrages, et une quarantaine d'auteurs locaux », rapporte François Thomazeau, l'un des auteurs et cofondateurs, avec Patrick Coulomb et Michel Martin-Roland.

Le genre polar s'est essoufflé, confinant au régionalisme. « L'étiquette Marseille a peu à peu été perçue de façon très péjorative par le landerneau parisien, poursuit Thomazeau. Nous

sommes même devenus l'Ecailler tout court, avant de nous mettre en stand-by. » De leur côté, les éditions Jigal ne comptent plus que deux Marseillais dans leur catalogue, André Fortin et Maurice Gouiran. Philippe Carrese, lui, est passé au roman « après avoir trouvé un de mes polars au rayon... Provence de la Fnac et parce que trop de gens occupaient le terrain », explique-t-il. Les décors sont usés, les personnages fatigués, les auteurs en délicatesse avec la férocité des clichés... Désormais, on est écrivain à Marseille plutôt qu'écrivain marseillais.

Pour autant, la source noire n'est pas tarie. Les personnages des journalistes Annabelle Demais, Franz-Olivier Giesbert, Jean Contrucci... ou de l'ancien commissaire de police Jean-Louis Pietri occupent encore la place, tout récemment rejoints par un nouveau venu, Yugurthen Saragosti. Cet inspecteur atypique fait ses premiers pas sur la scène du crime phocéenne sous la plume de Bertrand du Chambon : « J'ai habité Marseille plusieurs années et j'avais envie de restituer une atmosphère. Mon policier bizarre et mystique, juif originaire du Mzab, me paraissait pouvoir évoluer dans cette ville que j'ai toujours voulu défendre, car elle est sottement décriée par les gens qui ne la connaissent pas. » Les Marseillais peuvent dormir en paix : il y aura encore des polars sur leur ville à Noël. ● N. C.

Trois questions au romancier Cédric Fabre*, maître d'œuvre de l'anthologie *Marseille noir*, parue en juin dernier aux éditions Asphalte.

« Dans toute ville pauvre, le roman tourne vite au noir »

Pourquoi Marseille inspire-t-elle tant de polars ?

↳ Il y a plusieurs raisons à cette abondance. A commencer par la situation géographique de la ville, port, poste-frontière de l'Europe, lieu de passage... Et sa personnalité aussi, complexe, violente, mais attachante. Comme dans toute ville pauvre, le roman tourne vite au noir. C'est également l'occasion de pointer des dysfonctionnements endé-

miques comme la saleté, la misère ou les privilèges des uns. Et de dénoncer la façon dont la mairie gère la ville.

Quelle est l'originalité du genre ?

↳ Il s'apparente souvent à une étude sociologique ou à une enquête, qu'elle soit menée de manière journalistique ou policière. Chaque fois, on trouve beaucoup d'observations de terrain et de vécu. Dans mon cas, cela vient compléter mon travail de journaliste. J'accumule des informations et délivre mes impressions sur un autre mode.

Pour rédiger votre anthologie, vous avez dû solliciter 13 de vos pairs. Selon quels critères ?

↳ J'ai voulu aller au-delà des signatures attendues et chercher qui pouvait le mieux écrire sur tel ou tel quartier. Salim Hatubou, par exemple, qui a grandi dans les quartiers Nord, ne s'était jamais essayé au polar. Christian Garcin, originaire d'Endoume, avait écrit surtout sur l'Extrême-Orient mais son regard sur son quartier d'enfance m'intriguait. J'ai aussi trouvé intéressant que François Beaune, qui venait de s'installer ici après avoir sillonné la Méditerranée, donne sa lecture de la ville. Chaque fois, j'ai privilégié le décalage. ●

* Il est notamment l'auteur de *Marseille's Burning* (éd. la Manufacture de livres, 2013).

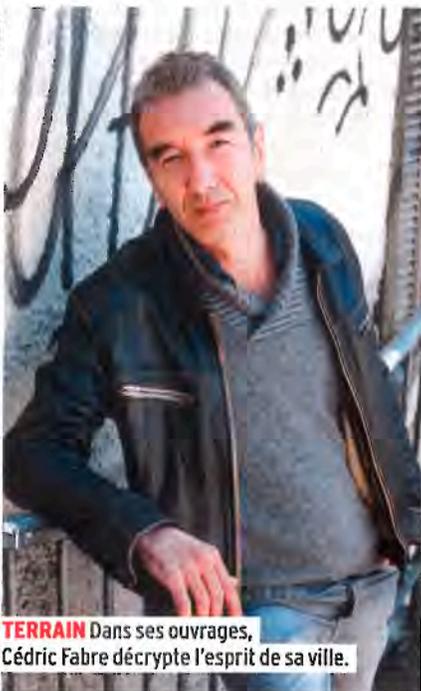
JEAN-CLAUDE IZZO (1945-2000), L'ICÔNE



SUCCÈS L'auteur, de *Total Khéops* a sorti Marseille de l'ombre.

Un collègue de la Joliette porte son nom. Et rares sont ceux qui n'ont plus en tête un titre de la trilogie qui l'a rendu célèbre, peu de temps avant que le cancer l'emporte : *Total Khéops*, *Chourmo* et *Solea*. Izzo, c'était un drôle de zouave, fils d'un barman italien et d'une couturière du Panier d'origine espagnole. La fin des années 1960 le voit communiste et rédacteur en chef du quotidien *La Marseillaise*. Dix ans plus tard, il rompt toutes les attaches, disparaît des radars. On le retrouve journaliste pour la revue *Gulliver* dans les années 1990.

Sa rencontre avec Michel Le Bris et Patrick Raynal, instigateurs du festival *Etonnants Voyageurs*, est déterminante. Les deux comparses le persuadent de prendre la plume et de la tremper dans les eaux qui baignent Marseille... Fabio Montale voit le jour, ex-flic hors normes et contemplatif, amateur de *Lagavulin* et de jolies femmes. Une alchimie efficace en diable... « Izzo a eu la chance d'être au bon endroit au bon moment », critiquent... anonymement certains de ses collègues. « Il a débarrassé la ville de la chape de plomb Pagnol, analyse François Thomazeau. Avant, nombreux étaient ceux qui, comme Sébastien Japrisot, avaient préféré quitter Marseille pour échapper aux clichés. »



TERRAIN Dans ses ouvrages, Cédric Fabre décrypte l'esprit de sa ville.



Touche-à-tout doué et consciencieux, réalisateur, musicien, dessinateur et, bien sûr, écrivain, Philippe Carrese excelle dans l'art de tromper son monde. On le pense rond et conciliant, quand son écriture dissimule colère et désillusions. Pour L'Express, il renoue avec le style jubilatoire de ses débuts et nous entraîne, au travers de ces lignes inédites, dans les cités du « 13/14 ».

Par **Philippe Carrese**, pour L'Express, septembre 2014

Le cercle des poètes distordus

Ryan jubilait. Le moment était solennel. Bon, d'accord, Ryan ne savait pas écrire « solennel ». Pas grave, il ne l'aurait de toute façon pas utilisé, il n'en connaissait pas la signification.

Ryan a toujours eu un problème avec l'orthographe. Avec la grammaire aussi. Avec l'usage de la langue de Molière en général (Molière, qui n'est pas un rappeur de La Courneuve). C'est atavique (qui n'est pas un gros mot). Depuis sa naissance, ces problèmes le poursuivent. Son père, à la mairie du 13/14, voulait le déclarer « Raillanne ». L'employé municipal aurait pu l'enregistrer sans sourciller si une stagiaire originaire des Basses-Alpes n'avait pas tiqué (Reillanne, 04). Après avoir consulté un récent exemplaire de Closer, elle avait trouvé deux vedettes du moment qui se prénommaient « Ryan ». C'était sans doute la bonne orthographe. Les premières années de Ryan étaient marquées au sceau de la déroute scolaire (pour le sceau, c'est pareil). Son entrée au collège avait précipité le malaise. Ryan s'était pris le chou

avec son professeur de français, à cause de « Mil' Zoula », ce putain de la con de ses os de Mil' Zoula et son curé, là, Labémouret (l'apogée du drame avait eu lieu autour du mot « ecclésiastique »). Viré de la classe parce qu'il avait demandé à l'enseignante d'aller « niquer sa mère », ce qui ne lui semblait pourtant ni grossier ni injurieux, vu les récentes explications sur le langage soutenu, le langage familier et l'usage littéraire... Ryan allait prendre sa revanche. Il allait montrer au monde entier que lui aussi pouvait être un écrivain (le monde entier se résumant aux cités situées entre les Flamants et la Batarelle), un auteur reconnu, un peu comme ce Mil' Zoula de la con de sa sœur et sa loose de Labémouret. Ryan avait déniché le seul mur du quartier immaculé, exempt de tags brouillons et de graffitis dégoulinants. Le pignon couleur crème du bâtiment flambant neuf s'offrait comme la toile vierge d'un peintre. Il avait échangé deux bombes de peinture contre une barrette de shit et s'appêtait à coucher son œuvre sur le ciment

des façades, tel un poète maudit. Ryan avait beaucoup réfléchi à la teneur de sa prose. Ecrire quelques phrases qui rimaient grave, comme dans les chansons de Soprano, ç'aurait été grandiose. Mais, pour user de la rime, il faut au moins pondre deux lignes. Il n'en avait trouvé que le début d'une : « Jé le seum com dé gadjo marsayé ». Et c'est tout. Après dix minutes de concentration, Ryan s'est décidé à au moins inscrire son nom et son ambition pour l'éternité. Il a secoué la bombe jaune paille, a écrit « Ryan », mais le jaune clair sur le blanc, comment dire... Ryan n'avait jamais suivi les cours d'art graphique du collège, il lui manquait quelques bases. Il a empoigné la bombe vert fluo, a tagué « Ryan le plu for cé moi ». Il a reculé de quelques pas pour juger de l'effet. Il jubilait. Le flic qui l'a serré à ce moment-là aussi. Depuis, une grande pancarte vissée contre le mur tagué recouvre la prose maladroite de Ryan, elle énonce ces mots pas totalement dénués de poésie urbaine : « Ici, prochainement, extension du commissariat du XIV^e arrondissement ». •

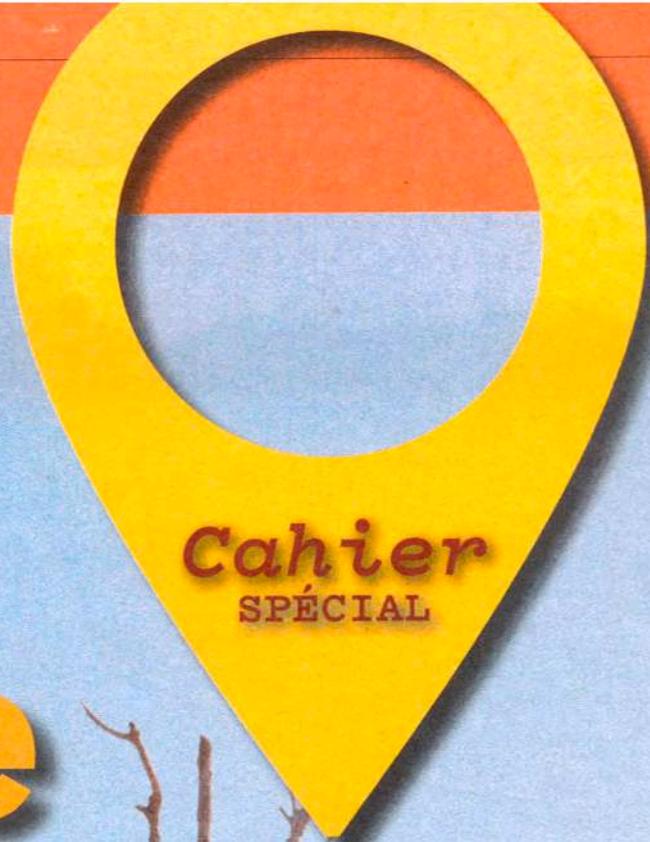
10 DOSSIERS COURRIER INTERNATIONAL

1 La Provence vue par la presse étrangère

Courrier International n°1235 – Du 03 au 09.07.2014

2 Marseille vue par la presse étrangère

Courrier International n°1248 – Du 02 au 08.10.2014

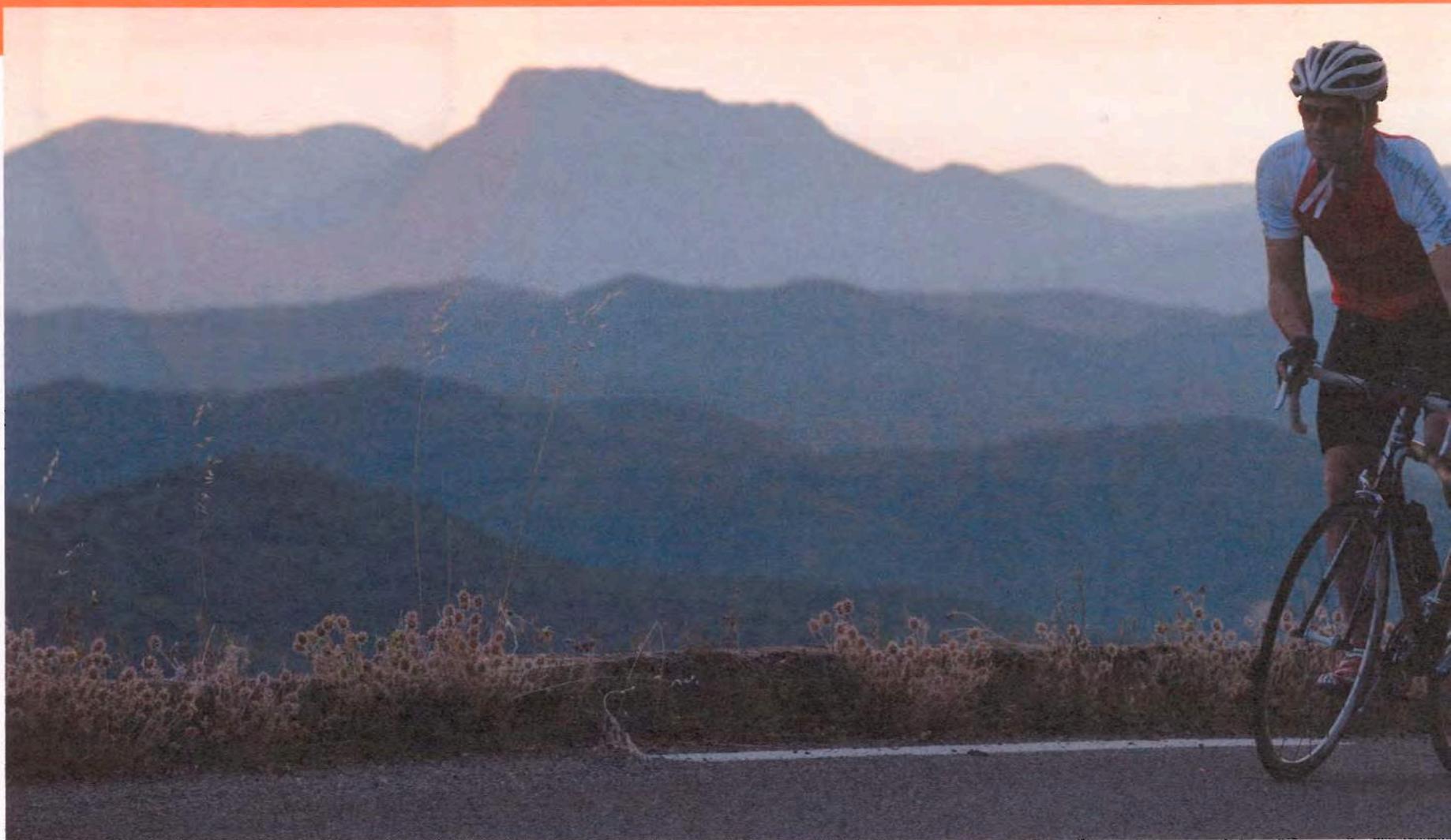


Cahier
SPÉCIAL

La Provence

vue par la presse étrangère





UN PARADIS DU CYCLOTOURISME

Balade. La Provence est belle, elle sent bon et on y mange bien. Et le vélo reste le meilleur moyen pour la visiter et savourer tous ces plaisirs, comme en témoigne un journaliste allemand.

—Die Welt (extraits) Berlin

On se sent un peu rustre lorsqu'on arrose sans façon ce doux et onctueux fromage de chèvre d'une bonne goulée de rosé. Mais le plaisir est plus fort, le vin et le fromage vont tout simplement trop bien ensemble. Et, déjà, on laisse la fournée suivante fondre dans la bouche, accompagnée d'un morceau de baguette croustillante. Tandis que l'après-midi progresse ainsi vers sa fin, et avec lui notre réserve de vin, la balade à vélo du matin me revient à l'esprit. Des champs de lavande infinis, des villages pittoresques et des vignes qui, même sur les coteaux les plus raides, avaient l'air d'avoir été dessinées à la règle.

En Provence, le voyageur peut vite se sentir submergé de sensations. Autant donc y aller en douceur si l'on veut visiter sereinement cette région fascinante. Pour cela, le vélo est le véhicule

idéal : plus de 1 500 kilomètres de pistes cyclables sillonnent le département du Vaucluse.

Pas la peine de venir avec son vélo, ses rustines et une galerie sur le toit de sa voiture. Tout le matériel peut se louer sur place, que ce soit pour une excursion en famille ou une virée sportive sur les hauteurs. Dans la région, plus de 300 entreprises se sont spécialisées dans le cyclotourisme et proposent, outre la location de cycles, des services de transport de bagages, de blanchisserie et d'échange de batteries pour vélos électriques.

Pour une petite balade idéale, partez de Bonnieux, un village perché dans une petite forêt de cèdres, passez par Lacoste et ses ruelles sinueuses, et continuez jusqu'à Ménerbes, une commune nichée sur le versant d'une colline et qui offre une vue fantastique. En plein été, la piste vous emmène au milieu d'une mer de lavande délicieusement parfumée, qui ravit

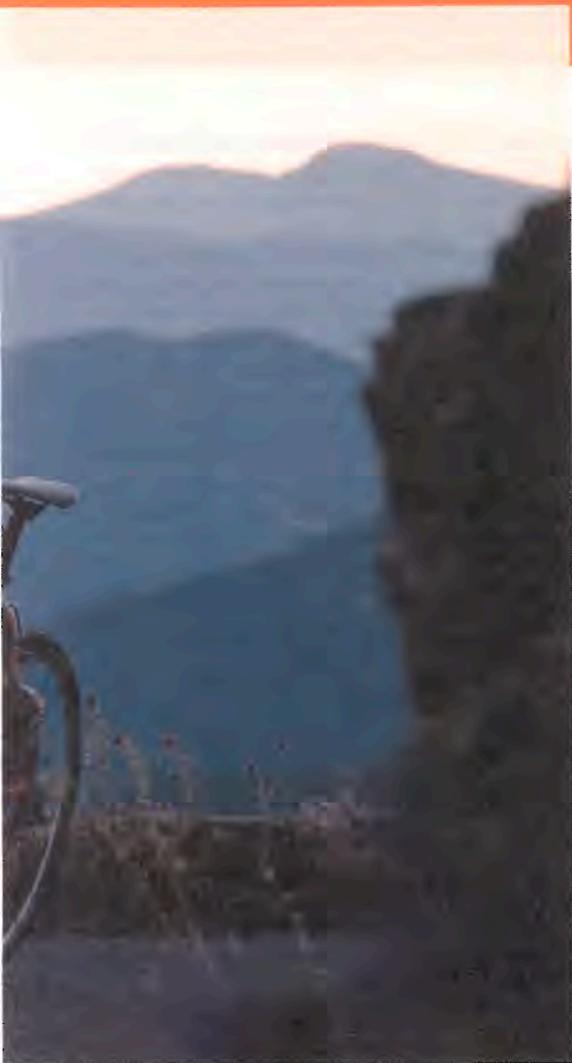
les cyclistes mais aussi des colonies entières d'abeilles. Une fois à Ménerbes, la balade se clôt agréablement avec une dégustation de truffes et de vin à la Maison de la truffe et du vin – ou une visite de l'étonnant Musée du tire-bouchon.

Ceux à qui une balade d'une journée ne suffit pas peuvent choisir Mazan comme point de départ d'une plus longue excursion. Au bord de la route départementale, de nombreux vigneronns invitent à une dégustation de vin. Un conseil ? Le château Unang. Les propriétaires de ce domaine de 15 hectares, avec son château du IX^e siècle, ne sont pas français, mais écossais. Joanna King et son mari James ont acheté la propriété il y a dix ans. A l'époque, ils ne connaissaient rien au vin, avouent-ils.

Aujourd'hui, après des années d'apprentissage et d'expérimentations, ce n'est plus le cas : les 50 000 bouteilles de grenache et de syrah qu'ils produisent chaque année ne suffisent pas à satisfaire la demande, explique Joanna. Quant à son époux, James, il grimpe régulièrement le mont Ventoux à vélo, cela le maintient en forme pour le travail dans les vignes.

Balayé par le vent, le Ventoux est un des sommets légendaires du Tour de France. En 1970, après avoir remporté l'étape, l'immense Eddy Merckx, coureur cycliste belge, qui avait trop tiré sur la corde, a dû être mis sous oxygène. Trois ans plus tôt, le professionnel anglais Tom Simpson – bourré d'amphétamines – s'était effondré et était mort d'épuisement sur le même mont Ventoux. Aujourd'hui, un mémorial érigé à l'endroit où il a subi son collapsus rappelle les méfaits du dopage.

Page précédente :
camping sauvage
sur la plage
de Piémanson, Salin-
de-Giraud (Bouches-
du-Rhône). Photo
Vasantha Yoganathan



← Sur une route du col de Babaou (Var). Photo Shaul Schwarz/Getty Images

SOURCE



DIE WELT

Berlin, Allemagne
 Quotidien, 263 000 ex.
 www.welt.de
 "Le Monde" est le porte-drapeau des éditions Axel Springer, ce magnat de la presse allemande et européenne très contesté pour l'utilisation franche de son pouvoir, qui publie également le tabloïd Bild. Fondé en 1946, Die Welt est une sorte de Figaro à l'allemande. Il est quotidiennement distribué dans plus de 130 pays.

Des centaines de cyclistes se lancent chaque jour dans l'ascension du mont Ventoux. Ils partent le plus souvent de la petite localité de Bédoin, sur le flanc sud-ouest du Ventoux. Aux heures de midi, le village est envahi par les cyclistes. Il n'y a quasiment pas une table de restaurant à laquelle on ne voit un maillot coloré. Les établissements proposent des menus "vélo" de trois plats pour 15 euros.

Dans le Vaucluse, le cyclotouriste a beau être du genre détendu, quelquefois, entre les villages médiévaux et les murailles vieilles de plusieurs siècles, il semble quelque peu déplacé. C'est le cas au noble et traditionnel hôtel *Château de Mazan*. Il y a plus de deux cents ans, le célèbre marquis de Sade aurait résidé un temps dans ce château, avant d'être mis en détention pour ses débordements sexuels et d'écrire en prison ses œuvres empreintes de violence et de pornographie. Peut-être lui aussi aurait-il trouvé un brin sadique de laisser ces touristes en cuissard capitonné et chaussures à cales-pieds déambuler en cliquetant à travers les salons ornés de stuc et reprendre des forces au buffet de l'hôtel.

Ceux qui veulent recharger leurs batteries d'une façon toute provençale, après une escapade sur les hauteurs ou une tranquille balade dans les vignes, iront passer leur soirée au *Mas des Grès*, à Lagnes. Sous des platanes deux fois centenaires, Thierry y sert tous les soirs des plats simples mais délicieux. Et du vin excellent. Et, non, ce n'est pas parce qu'on boit un deuxième petit verre qu'on est un rustre.

— Philip Jürgens
 Publié le 13 avril 2014

UNE TERRE BRUTE DE DÉCOFFRAGE

Découverte. Moins touristique que la côte, la haute Provence a encore un côté sauvage apprécié des visiteurs qui, comme ce reporter américain, aiment sa tranquillité et ses paysages quelque peu austères.

—The Washington Post (extraits)
 Washington D.C.

La haute Provence ressemble plus aux paysages déshérités de la Virginie-Occidentale qu'aux étendues bucoliques de la Virginie. Cette région est plus isolée et moins prospère que la Provence, mais elle devient un refuge pour artistes et intellectuels français, qui cherchent des terres intactes où trouver l'inspiration et un style de vie plus tranquille.

Ma famille et moi avons découvert cet esprit rural brut de décoffrage à Banon, une petite ville de 1 000 habitants à deux heures de route à l'est d'Avignon. Banon n'est pas bien grand, mais il est connu pour deux raisons : le fromage qui lui doit son nom - le banon, un chèvre enveloppé dans des feuilles de châtaigniers et trempé dans l'eau-de-vie -, et la librairie *Le Bleuët*, installée sur quatre étages dans une maison en pierre du xv^e siècle. Après des années d'expansion, dont la construction d'un entrepôt aux abords de la ville, elle est maintenant la deuxième librairie de France en termes d'offre (derrière un magasin de Lille), grâce à ses 190 000 titres.

"Je vis dans un endroit privilégié, explique Joël Gattefossé, un Parisien qui s'est installé à Banon en 1990 pour ouvrir *Le Bleuët*. Même en août, c'est calme. Nous avons le soleil, la lumière et la forêt pour aller marcher."

A l'assaut. Après avoir découvert Banon, nous sommes allés à Châteauneuf-du-Pape puis à Sault, un village perché à plus de 750 mètres. Sault est le point de départ des cyclistes de tous niveaux qui se lancent à l'assaut du mont Ventoux - l'ascension de 25 kilomètres se termine par des paysages lunaires, dont les rochers blancs ne protègent pas les sportifs des vents souvent violents. J'ai gravi le mont Ventoux avec des amis en 2002, et, la même année, j'ai vu Lance Armstrong y rattraper et quasiment dépasser Richard Virenque pendant le Tour de France. En 2013, Christopher Froome a anéanti tous ses concurrents lors de cette étape et a fini par remporter la compétition.

Nos trois vélos sanglés à la voiture, nous sommes rentrés à Banon en passant par des champs de lavande gigantesques et une forêt de cèdres.

Nous avons passé la semaine suivante à explorer Banon et d'autres petites villes de haute Provence. Nous avons fait du canoë sur la Sorgue, dont l'eau glaciale jaillit d'une source souterraine à Fontaine-de-Vaucluse, nous avons visité

l'ancienne carrière d'ocre du Colorado provençal de Rustrel et nous avons rencontré dans la ville voisine un groupe d'ouvriers venus récolter la lavande.

Nous avons un rituel quotidien : parcourir la campagne pour trouver les meilleurs ingrédients susceptibles d'accompagner le banon. Nous l'avons goûté avec une salade de tomates et du pain, avec des saucisses artisanales aux pignons de pin et aux noix, ou tout seul avant le dîner. Tous les gens que nous avons rencontrés avaient un accord favori.

"L'idéal, c'est de le manger avec une pomme de terre nouvelle", nous a conseillé le patron de *Super Banon*, une supérette à l'imposant étalage de banons. Il a expliqué que chacun de ces fromages au lait de chèvre cru, qui font environ 9 centimètres de diamètre, est enveloppé dans des feuilles brunes de châtaignier puis trempé dans de l'eau-de-vie. Le produit fini a ainsi un léger goût de noisette et une saveur de terroir que l'on ne retrouve pas facilement aux Etats-Unis, même dans les fromages artisanaux.

Naturellement, il a fallu faire un peu d'exercice après avoir goûté tant de fromages et de vins. Jouer dans la piscine ne comptait pas vraiment. Un matin de bonne heure, je suis donc parti faire du vélo avec Jean-Pierre, un client de notre maison d'hôtes, venu de Dijon pour deux semaines avec son épouse et leurs trois adolescents.

Comme Jean-Pierre avait déjà gravi le Ventoux quelques jours plus tôt, nous nous sommes dirigés vers la Montagne de Lure, une station de ski des alentours. L'ascension - plus de 900 mètres de dénivélé sur une pente de 7 % en moyenne - s'est avérée une épreuve de deux heures trente.

Au sommet, nous avons été récompensés par une vue extraordinaire sur les Alpes provençales et l'accueil de quelques moutons têtus. Nous avons immortalisé cette victoire par deux ou trois photos, avant de redescendre à vive allure jusqu'au bourg de départ, Saint-Etienne-les-Orgues.

La course jusqu'en bas, notre récompense, n'a duré que vingt-cinq minutes. A la fin, nos mains étaient endolories à force de serrer les freins. En arrivant au village, j'ai doublé un âne qui tirait un fermier assis dans une carriole en bois.

Sur la route de Banon, Jean-Pierre et moi avons contemplé les pins et la lavande qui poussaient au bord de la route. "*L'air est différent, affirme Jean-Pierre, c'est pour cela que nous venons ici. La région est un peu plus sauvage que le reste de la France.*"

Je suis bien de son avis.

—Eric Niller
 Publié le 31 octobre 2013



← Le camp des Milles (Bouches-du-Rhône). Scènes agricoles et slogan peints en 1940 et 1941 par les prisonniers. Photo Patrick Bard/Signatures

LA MAUVAISE CONSCIENCE D'AIX-EN-PROVENCE

Histoire. Dans l'ancien camp d'internement des Milles, près de la "capitale culturelle" de la Provence, les autorités françaises avaient parqué les dissidents allemands puis, sous l'Occupation, des milliers de Juifs destinés aux camps de la mort.

—The Telegraph (extraits) Londres

Vous êtes donc allé à Aix-en-Provence, la ville du sud de la France qui évince toutes les autres par sa culture. Vous avez certainement flâné sur le cours Mirabeau et admiré ses fontaines. Vous vous êtes promené aux côtés de Cézanne et vous vous êtes dit peut-être que la France en général et la Provence en particulier sont des endroits élégants, voluptueux et plutôt raffinés. Je vous propose alors de quitter le centre et de faire cinq minutes de route jusqu'au village des Milles. Après avoir traversé quelques ruelles, vous vous trouverez tout à coup nez à nez avec une tuilerie sortie de Dieu sait où – et clairement déterminée à vous montrer une autre facette de la France.

Fermée au milieu des années 1930, la tuilerie-briqueterie des Milles a été transformée en 1939

en camp d'internement, un des plus importants du sud de la France. Quelque 10 000 personnes originaires de 38 pays ont été amenées ici pour y être parquées les unes sur les autres, dormant sur de la paille et obligées d'utiliser les latrines les plus dégoûtantes qui soient.

L'autre particularité du camp des Milles, c'est qu'il a été restauré comme il était en ces temps peu glorieux et qu'on peut le visiter. Cela a pris du temps : les autorités françaises ne sont pas toujours promptes à accorder leur autorisation (sans même parler d'un financement) à des projets évoquant des épisodes peu reluisants de leur passé. Mais le site a fini par ouvrir discrètement en 2012. La visite est saisissante, et on en ressort avec autant de désolation que de fureur et l'envie de trouver quelqu'un sur qui cogner. Un bureaucrate français ferait l'affaire. Les Milles, c'est un exemple de la vénalité obtuse d'une

administration trop timide et indolente pour faire quoi que ce soit d'autre que suivre la routine et les ordres – même quand leur absurdité atteint des sommets.

Les premières personnes internées dans la tuilerie en 1939 et en 1940 étaient des Allemands, des Autrichiens et des Tchèques germanophones qui se trouvaient sur le sol français quand la guerre a éclaté. Selon la ligne officielle, ces hommes (au départ, le camp était réservé aux hommes) constituaient une menace pour le pays. Mais, parmi les Allemands en question, il y avait de nombreux artistes, écrivains et intellectuels qui s'étaient réfugiés en France précisément parce qu'ils étaient opposés au régime nazi.

Ces hommes, dont faisaient partie Bertolt Brecht et Thomas Mann, s'étaient rassemblés sur la côte provençale autour de Sanary-sur-Mer. En les internant, les Français s'en sont donc pris à des types bien, qui étaient de leur côté. Le camp des Milles a compté des "pensionnaires" comme les artistes surréalistes Max Ernst et Hans Bellmer, et l'écrivain juif Lion Feuchtwanger, à l'époque un géant de la littérature allemande et fan inconditionnel des valeurs républicaines françaises.

Tousser du sang. Au début, les Français l'ont traité comme un invité d'honneur. Peu avant son internement, il avait même été reçu par le président de la République, Albert Lebrun. Puis, aux Milles, il dormait sur de la paille, respirait de la poussière de tuile au point de tousser continuellement du sang.

Plus tard, en 1941, après la défaite de la France, les "ressortissants de pays ennemis" qui essayaient de quitter le pays ont été rejoints aux Milles par les "indésirables" – Juifs étrangers, vétérans de la guerre civile espagnole et autres bougres suspects d'antifascisme. Autrement dit, le camp, désormais sous le contrôle [du régime pronazi] de Vichy, internait des personnes pour des raisons exactement opposées à celles invoquées pour justifier l'emprisonnement des intellectuels allemands un an auparavant. Ainsi va la guerre.

Les derniers mois du camp – pendant l'été 1942 – furent les plus sombres. A la demande des Allemands, le régime de Vichy a allégrement rassemblé 2 000 Juifs du sud de la France, zone prétendument libre, aux Milles, pour les envoyer ensuite dans les camps de la mort. A la demande expresse des Français (et non des Allemands), les enfants juifs furent aussi du voyage.

Aux Milles, cette histoire prend toute son épaisseur avec la collection rassemblée par le chasseur de nazis Serge Klarsfeld. Elle comprend des photos et des documents sur des milliers de familles, d'adultes et d'enfants juifs déportés de France, qui ne sont jamais revenus. Les hommes sont sérieux, en costume, les femmes portent des chapeaux improbables, les petites filles sont jolies comme des fleurs, les petits garçons sont en costume de marin. Ce pourrait être ma famille ou la vôtre. C'est une sacrée expérience que de tomber sur un lieu pareil pendant ses vacances. Bien au-delà des mots qui la décrivent.

—Anthony Peregrine
Publié le 10 juin 2014

LA NOUVELLE PATRONNE D'ARLES

Culture. Menée par Maja Hoffmann, la fondation Luma transforme d'anciens ateliers SNCF en campus artistique. Le projet suscite des questions sur l'influence de son inspiratrice.

—**Financial Times** (extraits) Londres

Arles est une ville aux atouts évidents. Mais, au-delà de sa beauté et de son passé historique, c'est aussi une ville dont les comptes ne sont pas toujours équilibrés. Touchant près de 15 % de ses 54 000 habitants, le taux de chômage y est supérieur à la moyenne nationale. En 1986, les ateliers SNCF ont été mis hors service, ce qui a laissé une vaste friche industrielle et un trou béant dans le marché de l'emploi de la ville. Heureusement le tourisme génère des revenus appréciables. En avril dernier, la Fondation Vincent Van Gogh a ouvert ses portes en Arles. On estime que dès cette année 80 000 personnes franchiront sa lumineuse entrée vitrée.

Le président de la Fondation Van Gogh est l'ornithologue suisse Luc Hoffmann, héritier des laboratoires Hoffmann-La Roche, qui a découvert la Camargue en 1947 et a beaucoup œuvré à la protection de ces marais uniques. Sa fille Maja, 58 ans, s'intéresse plus à l'art qu'à la faune sauvage. En juillet 2013, la Fondation Luma, que préside Maja Hoffmann, a été autorisée à transformer les 20 hectares du site dit "du parc des Ateliers" – où s'élèvent depuis le XIX^e siècle les immenses hangars mécanique de la SNCF – en un campus artistique radicalement novateur. Le projet coûtera 100 millions d'euros et s'achèvera en 2018, par l'érection de la tour de blocs habillés d'acier inoxydable conçue par [l'architecte américano-canadien] Frank O. Gehry.

Princesse d'Arles. Pourtant, le discours enthousiaste que le maire communiste Hervé Schiavetti a prononcé le 5 avril dernier pour la pose de la première pierre du chantier – et qu'il a conclu par un vibrant "Vive la gloire arlésienne ! Vive Frank Gehry ! Vive Maja Hoffmann !" – n'a pas fait l'unanimité en ville. François Hébel, par exemple, l'organisateur des treize dernières éditions des Rencontres d'Arles – un festival de photo extrêmement réputé qui se déroule chaque année de juillet à septembre –, a démissionné de son poste de directeur du festival en début d'année, après l'annonce par Maja Hoffmann de son intention de confier à la Fondation Luma la gestion des anciens

ateliers SNCF. Le projet de Maja Hoffmann, selon lui, est de "chasser petit à petit les Rencontres de ce site".

D'autres craignent que la série d'acquisitions réalisées par Maja Hoffmann – la philanthrope possède désormais quatre hôtels en Arles et, juste en dehors, un délicieux restaurant bio étoilé au Michelin, *La Chassagnette* [voir page VII] – ne lui confère un pouvoir disproportionné au sein d'une si petite agglomération. Quand on l'interroge sur la "princesse d'Arles", comme on la surnomme, le maire Hervé Schiavetti répond poliment : "Je ne peux que me féliciter de son intérêt pour notre ville."

Sélectionné sans mise en concurrence, le bâtiment de Gehry dominera le site et deviendra sans nul doute un nouveau symbole pour cette ville ancienne. Son bâtiment accueillera des ateliers, des salles de séminaire, des espaces d'exposition et un café : "Nous voulions évoquer la réalité locale, aussi bien *La Nuit Etoilée de Van Gogh* que les amas de rochers dressés que l'on voit dans la région", dit l'architecte.

Le dessin du bâtiment n'a pas été validé sans difficulté. Certains trouvent que le bâtiment final sera trop extravagant et se demandent comment une tour de 56 mètres de haut pourra constituer une solution architecturale acceptable dans une ville historique dépourvue de bâtiments de haute taille.

L'exposition inaugurale, qui a eu lieu [le 5 avril] dans le vaste hangar autrefois occupé par l'atelier de mécanique, a été un hommage à Gehry. Huit de ses réalisations architecturales les plus célèbres ont été présentées, accompagnées de musique et de chorégraphies. Difficile de déterminer s'il s'agissait d'une présentation architecturale un peu provocante ou d'un exercice nombriliste.

Gehry en tout cas a été enchanté du résultat. "Voir danser mes maquettes a été pour moi une surprise totale ! s'est-il exclamé. J'espère que je ressentirai le même bonheur en découvrant mon bâtiment terminé. Et j'espère que Maja aussi sera satisfaite. Elle me posait 1 700 questions chaque fois que je lui présentais une nouvelle maquette – le projet final est en fait totalement 'maja-isé'."

Un terme qui pourrait bien désormais s'appliquer à toute la ville d'Arles.

—**Caroline Roux**

Publié le 25 avril 2014

DANS L'ARÈNE OU DANS L'ASSIETTE, LE TAUREAU EST ROI

Camargue. Un dîner à *La Chassagnette*, le restaurant étoilé d'Armand Arnal, est l'occasion pour une reporter américaine de découvrir la place de l'animal dans la culture et la gastronomie de la région.

The New York Times (extraits)
New York

La viande de taureau est un mets de choix en Camargue. La région est réputée pour ses marais salants, ses pâturages ras, ses flamants roses, son riz rouge, ses mines de sel, ses féroces moustiques et une ancienne race de chevaux blancs. Et puis il y a les taureaux. Noirs, petits et musclés. "Taureau de Camargue" est un terme générique pour le type de bovin élevé exclusivement dans la région. Même si cela peut paraître bizarre, le terme est utilisé à la fois pour les mâles et les femelles (parfois on appelle ces dernières des "vachettes", tout comme les jeunes vaches). Mâles et femelles ont les cornes dressées en forme de lyre, ils sont dotés (c'est ce qu'on dit ici) d'une intelligence bien supérieure à celle de leurs congénères espagnols et on les mange tous deux. Leur chair est rouge vif, avec un goût légèrement plus prononcé que celle du bœuf. Comme ils paissent librement, leur viande ne développe pas le marbrage gras typique de ce dernier. Elle est ferme et maigre ; elle doit donc être servie bleue pour rester tendre.

Armand Arnal, 35 ans, est un des champions camarguais de la cuisine du taureau. Il a fondé une association de chefs cuisiniers et autres artisans de bouche locaux vouée aux produits de qualité. Il sert du taureau de Camargue pour le plaisir, pas pour le profit. En 1996, le taureau de Camargue a été la première viande bovine à obtenir le très prisé label AOC. Les taureaux de Camargue avaient été épargnés par la maladie de la "vache folle", qui avait infecté les bêtes nourries à la farine animale. "Il a été établi officiellement que le taureau est une viande

saine et bonne pour la santé, explique M. Arnal. C'était un miracle."

En Camargue, le taureau est à la fois un animal respecté et un support de promotion. L'office du tourisme d'Arles vend des tasses, des pendentifs et des cartes postales à son effigie. [Le site Internet] La Boutique des passionnés recense plus de 2 000 titres consacrés aux taureaux, DVD et CD compris. Les galeries d'art exposent des tableaux de taureaux. Dans l'ancien théâtre romain d'Arles, des représentations de taureaux ornent les frises. Et puis il y a une histoire américaine : au début du xx^e siècle, le marquis Folco de Baroncelli, un aristocrate excentrique, a invité dans sa demeure camarguaise Buffalo Bill Cody et sa troupe de Sioux du Dakota réunie pour le Wild West Show, son spectacle itinérant sur l'Ouest sauvage. Par la suite, le marquis a entretenu une correspondance avec un chef sioux du Dakota nommé Jacob Yeux-Blancs et il revêtait parfois lui-même une parure sioux. Le marquis profita de l'engouement et de la fascination que suscitait l'Ouest sauvage pour professionnaliser le mode d'élevage local des taureaux et des chevaux. A l'époque, comme encore aujourd'hui, la première destination d'un taureau de Camargue n'était pas l'assiette, mais l'arène. L'objectif est de faire du taureau le roi ou la reine de la course - version non sanglante de la corrida classique. Les trompettes sonnent. Les taureaux font le tour de l'arène en courant avec une rosette ou une autre décoration attachée entre leurs cornes que le raseteur, un homme habillé de blanc, un crochet à la main, est censé attraper. Parfois, le taureau bondit dans les tribunes. L'audience le salue. On joue l'ouverture de *Carmen*.

— **Elaine Sciolino**
Publié le 19 août 2013

Vu de Croatie

Une source d'inspiration

Vesna Pusic, vice-Premier ministre et ministre des Affaires étrangères, a déclaré que la Zagora (Dalmatie), "pouvait devenir notre Provence" rapporte le quotidien de Zagreb *Jutarnji List*. Depuis, "cette affirmation est en train de devenir un lieu commun", constate le quotidien. Et il poursuit : "La Provence, rien que ça !

Peu importe Matisse et Chagall, Van Gogh ou Anselm Kiefer, les instituts scientifiques et les pôles technologiques et le festival de Cannes ! Pour nous, ce ne sont que des détails... Il suffit d'avoir les figuiers et les champs de lavande, l'agrotourisme et les oliviers sur les collines pour prétendre à devenir la plus riche région du plus riche pays de la Méditerranée !"



OÙ EST PASSÉE LA BONNE CUISINE ?

Gastronomie. Un séjour à Fréjus a fourni l'occasion à un journaliste britannique de pousser ce coup de gueule contre la qualité des restaurants – qui, déplore-t-il, se serait beaucoup détériorée.

—The Telegraph Londres

N'y allons pas par quatre chemins, la cuisine servie de nos jours dans les restaurants de France couvre de honte le pays. Cerise sur le gâteau : le mépris je-m'en-foutiste vis-à-vis du client et l'addition absurdement salée – une cinquantaine d'euros pour la formule du jour entrée-plat-dessert et une demi-bouteille de vinasse. Comment osent-ils ? Ce n'était même pas lié à ma personne, je crois bien. Tout le monde, à ma connaissance, s'est vu servir la même bectance.

Je ne doute pas qu'il existe des restaurants français qui servent de la grande cuisine, mais je parle du restaurant moyen du centre d'une ville moyenne de province. Ces établissements, il y a quarante, peut-être même vingt ans, servaient des merveilles. Quoi de meilleur qu'un bon steak-frites et sa salade verte, ou un plat simple du même acabit ? On n'en trouve plus.

Je couvrais les élections européennes depuis Fréjus, une commune entre Cannes et Saint-Tropez, sur la Côte d'Azur, que le Front national (FN) a prise au parti de centre droit gaulliste [UMP] lors des dernières municipales. Le sud de la France, à l'est de Marseille, constitue le bastion traditionnel du FN. Brigitte Bardot, qui vit près de Saint-Tropez, le soutient.

Pâtée pour chien. Le parti place les traditions et les valeurs patriotiques tout en haut de son programme. En réalité, s'il faisait de la cuisine des restaurants de la nation un point central de sa croisade, cela rendrait un grand service à la patrie, et il récolterait des tonnes de voix supplémentaires. L'état des restaurants de Fréjus m'a paru si grave que j'en ai conçu des pensées étranges : quelle différence y a-t-il entre une tranche de terrine de veau à 12,50 euros et une boîte de pâtée pour chien ? Entre deux minuscules tranches de foie gras de canard à 14,50 euros et une boîte de pâtée pour chat ?

Et encore, la terrine et le foie gras restent les meilleures options sur lesquelles se rabattre dans les restaurants de Fréjus. Pour une bonne raison : ces restaurants les achètent tout faits. Donc aucun chef français n'a concouru, d'aucune manière, à leur création. Dieu merci.

J'aime la France. Une des grandes expériences de mon existence a été un repas de neuf plats pris en 1969 à l'hôtel *La Grande-Bretagne* de Beg-Meil, près de Quimper, sur la côte atlantique bretonne. J'avais 10 ans. Depuis, j'ai essayé de revivre la magie de cette expérience exquise. Hélas, entre-temps, les restaurants français sont sortis de route, probablement pendant les années 1980.

Partout où j'allais dans Fréjus, c'était la même vieille histoire, le même vieil *ennui**. Il fallait arriver avant 21 heures si je voulais être servi. Dès qu'un restaurant ouvre, à 19 heures, son personnel ne pense qu'à la fermeture, et, à 21 heures, les serveurs se mettent à arracher les nappes des tables tels des matadors et à ranger les chaises d'un air impérieux, comme si la ville était menacée par un ouragan ou une armée.

Les menus étaient aussi pauvres que la qualité de la nourriture. Pas une seule fois je n'ai mangé ni même vu de crudités fraîches, décentes, par exemple des tomates. Pas même de légumes cuits décentes.

La spécialité de Fréjus serait la ratatouille : j'ai eu la sensation de manger du compost réchauffé. Viande rouge ou volaille ? Si l'on ne peut pas faire autrement. Peut-être est-ce mieux que le poisson d'élevage surgelé. En tous les cas, le magret de canard – à la fréjussienne – m'a invariablement fait penser à de la semelle de chaussure aromatisée avec le pied d'un homme dont les jours sont comptés.

Côté steak, pas de demi-mesure : cru ou cramé. Et dur comme de la vieille botte, même lorsqu'il s'appelle "entrecôte". Naturellement, les frites sont industrielles, parfois surgelées, jamais faites maison. Je dois reconnaître que, un soir, j'ai eu de très bonnes moules marinières – mais je suis convaincu qu'il y a eu intervention divine et que cela n'a rien à voir avec le restaurant.

Quand je pense au best-seller *Une année en Provence*, paru en 1989 [en anglais, et en 1993 chez Points pour la version française], qui s'ouvre avec "*L'année commença par un déjeuner*", je me vois contraint de conclure que Peter Mayle a écrit une fiction sur un pays fictif.

Sans cesse je me suis demandé : pourquoi les Français, que l'on dit les plus fins gourmets sur Terre, tolèrent-ils cette bouffe infâme ? J'en suis arrivé à cette réponse : parce qu'ils n'ont pas le choix, parce que la semaine de 35 heures, la grève du zèle et le système de *closed shop* [selon lequel un employeur ne peut embaucher que du personnel syndiqué] font leur œuvre dans les restaurants comme dans tant de secteurs de l'économie française. Le tout rappelant la Grande-Bretagne des années 1970 – alors montrée du doigt comme "*l'homme malade de l'Europe*" – et sa semaine de trois jours.

Donc, la triste vérité, c'est que, pendant mon séjour en Provence, déjeuner tout comme dîner dans un restaurant était chose à éviter autant que possible.

—Nicholas Farrell
Publié le 14 juin 2014

← Taureau de Camargue, à Saint-Martin de Crau.
Photo Martin Middlebrook



CHASSEUR DE TRÉSORS

Portrait. Alliances, montres en or, colliers de grande valeur : pour des clients fortunés, Fabrice Maurel parcourt les plages de la Côte d'Azur à la recherche de leurs biens précieux – parfois très personnels.

—Der Spiegel (Hambourg)

La plupart des missions de Fabrice Maurel se terminent par une photo-souvenir. De parfaits inconnus le prennent dans leurs bras, certains pleurent de joie, des femmes pleines de gratitude l'embrassent sur la joue – une première fois à cause de l'émotion, une deuxième fois pour la photo... Fabrice Maurel affiche un tel taux de réussite que, deux fois sur trois, ses recherches se concluent par ce genre de clichés.

Pourquoi ses clients se réjouissent-ils ainsi de le voir finir son travail ? Parce que Fabrice Maurel fait ce que nul autre ne propose sur la Côte d'Azur : il est chasseur de trésors. Équipé de son détecteur de métaux – modèle Excalibur 800 –, il fouille le sable des plus belles plages et leurs eaux turquoises peu profondes. Lesté des 4,5 kilos de son outil de travail, il s'enfonce dans la mer jusqu'au torse pour trouver ce que d'autres ont égaré : alliances, colliers ou encore montres en or.

“Je voulais absolument faire quelque chose en plein air, de préférence au bord de la mer, voire dans l'eau. Quelque chose qui m'amuse”, déclare-t-il. Ce sportif brun au regard franc a enchaîné les petits boulots, du jardinage à la restauration, jusqu'à ce que lui vienne l'idée de devenir chasseur de trésors.

Il s'est alors fait livrer du matériel professionnel d'Australie et pratique désormais la plupart de ses fouilles le week-end. *“Et chaque fois qu'il fait particulièrement beau ou que les plages sont très fréquentées”,* ajoute-t-il. Dans la mesure du possible, il exerce dans un périmètre compris entre une heure et une heure et demie de route de son domicile, situé près de Toulon. *“En cas de forte affluence, le trajet peut prendre plus de temps et, parfois, quand la luminosité est trop faible, il vaut mieux revenir le lendemain matin.”*

Pour se faire connaître, Fabrice a déposé plusieurs milliers de cartes de visite aux réceptions des hôtels de Saint-Tropez, du Lavandou, de Saint-Raphaël et de Cannes, il s'est également présenté aux concierges, aux maîtres-nageurs, aux clubs de plage et aux paillotes. Certains restaurants ont même collé son gros autocollant jaune sur leur devanture : “S.O.S. bijoux perdus – Recherche de bijoux perdus dans le sable et dans l'eau.” Fabrice a déjà retrouvé trois fois de suite

→ De haut en bas : l'île de Lérins, plage de Cavalaire, presqu'île de Giens à Hyères, plage centrale du Lavandou, plage de Bonne-Grâce. Photo Fabrice Maurel



une bague perdue par le maître-nageur d'un club de plage de luxe. Sa rémunération : un quart de la valeur du trésor et 60 euros de frais de déplacement. Fabrice a beau être le seul chercheur de bijoux de la Côte d'Azur, *“on ne peut pas en faire fortune, explique-t-il. Tous les gens qui perdent quelque chose ne font pas appel à moi, et tous les objets ne sont pas d'une grande valeur. Mais, s'il y a bien un endroit où exercer cette activité, c'est ici, sur la Côte d'Azur”.*

Les premiers contacts téléphoniques avec ses clients lui permettent de déterminer s'il a effectivement une chance de localiser l'objet perdu. S'il accepte la mission, les deux parties signent d'abord un contrat, une sécurité mise en place par le chercheur de trésors après le refus d'un client de la rémunérer pour la Rolex en or qu'il avait repêchée dans l'eau.

Ce contrat stipule que, même en cas d'échec, Fabrice percevra 60 euros de déplacement, auxquels s'ajoutera un quart de la valeur du bien si celui-ci est retrouvé. Tous les clients n'étant pas honnêtes, Fabrice a également ajouté une clause précisant qu'il a le droit de faire appel à un expert pour estimer la valeur de l'objet si le montant réglé par le client ne lui semble pas correct.

Mais son fonds de commerce, ce ne sont pas les bijoux précieux, les gros cailloux égarés par la jet-set sur les plages de luxe : la plupart de ses clients sont des vacanciers tout à fait ordinaires qui ont perdu un bien d'une grande valeur sentimentale, comme leur alliance. *“Ces clients-là sont les plus heureux, dit-il en souriant. Cela donne les plus belles photos-souvenirs.”*

Fabrice fait parfois d'une pierre deux coups : récemment, en recherchant l'alliance d'un client, il en a retrouvé une seconde par hasard. Après un petit travail de détective et quelques investigations sur Internet, il a réussi, grâce aux inscriptions gravées sur la bague, à retrouver son propriétaire. Il est également de plus en plus sollicité pour retrouver des dents en or perdues dans l'eau. Il y a peu, c'est tout un dentier en métal précieux – d'une valeur de plusieurs milliers d'euros – qu'il a réussi à repêcher.

Fabrice offre-t-il des réductions à ses clients les plus fidèles, ceux qui perdent tout le temps leurs affaires ? *“Oh oui”,* répond-il en riant. C'est le maître-nageur du club de plage de Saint-Tropez qui lui en a soufflé l'idée. Après dix bijoux perdus, le onzième est gratuit.

—Helge Sobik
Publié le 20 mai 2014

DOSSIER — ATHÉES : LEUR CHEMIN DE CROIX
HONG KONG — L'AUTOMNE DE LA DÉMOCRATIE



**Courrier
international**

N° 1248 du 2 au 8 octobre 2014
courrierinternational.com
France : 3,70 €

Afrique CFA : 800 F CFA, Algérie 450 DA
Allemagne 4,20 € Autriche 4,20 €
Belgique 4,20 € Canada 6,50 \$ CAN, DOM 4,40 \$
Canada 6,50 \$ US, US 6,50 \$ Grèce 3,50 €
Espagne 4,20 € France 4,20 € Italie 4,20 €
Grèce 4,20 € Irlande 4,20 € Israël 4,20 €
Japon 750 ¥, Maroc 33 DH
Norvège 52 NOK, Pays-Bas 4,20 €
Portugal cont. 4,20 € Suisse 6,20 CHF
TUN : 740 CFP, Tunisie 5 DTU

**Cahier
SPÉCIAL**

Marseille

vue par
la presse
étrangère

En partenariat avec



provence
alpes

M 03183 - 1248 - F: 3,70 €



Cahier
SPÉCIAL

Marseille

vue par la presse
étrangère

"Je me souviens de chaque coin de rue" ... III
Le port, lieu de l'âme marseillaise IV
Des ghettos avec vue sur la mer V
Voyage dans un tableau de Cézanne VI

En partenariat avec



provence
alpes



“Je me souviens de chaque coin de rue”

Nostalgie. Vingt ans après une première visite, la chroniqueuse vedette britannique Zoe Williams revient sur les traces de sa jeunesse.

—The Guardian Londres

Avant d'avoir des enfants, Julia et moi partions en vacances ensemble très régulièrement, ponctuant la fin des années 1990 d'une bonne dose de camaraderie féminine, par cycles de sept jours (du samedi au samedi, chambre à libérer avant 10 heures).

Il y a une légère différence entre nous : je me souviens de tout, jusque dans les moindres détails. Je me souviens de la couleur du tapis dans le café où nous nous sommes retrouvées à Marseille, des géraniums contrastant avec les murs blanchis à la chaux, de mon jour de retard dont j'ai dû prévenir Julia en envoyant un fax à son père. Je me souviens de son expression quand elle a dû louer un transat à un garçon de plage complètement nu, et le bikini qu'elle portait lorsqu'elle a fini de lire *Birdsong* [roman de l'écrivain britannique Sebastian Faulks]. Je me souviens précisément de la couleur du vin qui a failli nous faire manquer notre ferry, et de la phrase incroyablement alambiquée qu'elle était

parvenue à formuler en français pour expliquer au serveur que nous avions certes déjà commandé mais que nous souhaitions finalement annuler le *poulpe**, car nous n'avions pas compris qu'il s'agissait d'une sorte de pieuvre.

Je suis un peu la chroniqueuse de son existence, le Bède le Vénérable** narrant la vie de saint Félix. Quant à Julia, si elle fronce les sourcils et réfléchit très fort, elle parvient tout juste à se souvenir que j'étais à ses côtés. Heureusement que Marseille a bien changé pendant les vingt dernières années, sinon voici la seule conversation que nous aurions eue au cours de ce week-end :

“Tu dois bien te souvenir de ça ?

— Ben non. Tu es sûre que c'était avec moi ?

— Evidemment que j'en suis sûre.”

J'ai adoré cette ville. Nous avons décidé d'y aller parce que quelqu'un nous l'avait décrite comme une ville romantique avec un côté un peu sordide, imprévisible, exaltant, à la *A bout de souffle*. Je m'apprêtais à me faire une coupe à la garçonne comme Jean Seberg, et, chaque fois que

↑ La descente vers le vallon des Auffes.

Photo Stéphanie Tétu/ Picturetank

← En couverture : le skatepark de la Friche de la Belle-de-Mai. Photo Hélène David/ Picturetank

quelqu'un proposait de baiser Julia et de trouver un petit ami pour moi (toujours dans ce sens), elle répondait tristement : “Elle n'aime pas les hommes, malheureusement.”

Nous nous faisons constamment draguer par des hommes qui essaient de nous détrousser par la même occasion. Les deux à la fois, vraiment : ce n'est pas qu'ils déguisaient leur objectif final en nous faisant du gringue. Ils s'intéressaient ardemment à l'endroit d'où nous venions et à ce que nous avions de prévu pour la soirée. Plus d'une fois, dans tel ou tel bar, nos portefeuilles se sont volatilisés de nos sacs, réapparaissant par terre comme par magie, durant cette milliseconde où les pickpockets peuvent encore jurer qu'ils n'ont rien fait.

Marseille a toujours mauvaise réputation. Lorsque je lui ai annoncé où nous allions, une amie française m'a prévenue : “Oh mon Dieu, tu vas y laisser ta peau, tu vas y laisser ta chemise, tu vas revenir en string !” (Ce à quoi j'ai rétorqué : “Seulement s'ils me donnent un string après m'avoir tout volé.”) Mais en réalité la ville s'est transformée de la même manière que Liverpool [en 2008] depuis qu'elle a été capitale européenne de la culture en 2013. Les docks s'enorgueillissent à présent de bâtiments étincelants, d'un centre commercial Les Terrasses du Port, de bars, d'énormes ferrys et d'une économie florissante. Le fort Saint-Jean, qui n'était à l'époque qu'une forteresse délabrée datant du XVII^e siècle et n'intéressait absolument pas les touristes avides de bars et de boutiques, est devenu une partie du Mucem.

Notre hôtel, le *Mama Shelter*, est hyperbranché, avec des repas sublimes, vingt types de pastis → IV

III ← différents, et un masque de Dark Vador dans les chambres pour ceux qui souhaitent pimenter leur vie de couple. Ce que nous n'avons pas fait, bien sûr, puisque nous sommes juste amies et qu'en réalité j'aime les hommes*.

J'adore l'assurance sans chichis des Français en ce qui concerne la nourriture. Tandis que d'autres nations déconstruisent leur gastronomie et expérimentent la cuisine fusion dans une démarche de réinvention permanente, ici, presque rien n'a changé. On sert toujours de la bouillabaisse et des plateaux de langoustines sur des montagnes de glace. Tout n'est pas extraordinaire ; certains plats ont un petit goût des années 1980. D'épaisses cuillerées de légumes tout ce qu'il y a de plus

L'atmosphère de la ville est devenue plus huppée et a perdu son côté malfamé

savoureux, comme le petit pois par exemple, mais écrasés et gorgés de graisse, car bien sûr tout ingrédient est meilleur si son goût évoque celui de la viande.

Mais lorsque tout se passe bien, quand un morceau de poisson fraîchement pêché devient en toute simplicité un repas, abondance et intemporalité s'invitent à la table. Tout va bien, ai-je pensé. Pas seulement Marseille : tout.

Il y a tant de monuments à ne pas manquer – le palais Longchamp, Notre-Dame de la Garde, le Vieux-Port. Tant de magnifiques façades art nouveau qui sont restées intactes (grâce à la protection par les Monuments de France, ou parce que personne n'a intérêt à les modifier, je ne sais pas vraiment). Et l'endroit garde la même odeur, une odeur de mer, de canalisations et de délicieuses cigarettes. Je me suis dit que ce serait dommage de faire ce pèlerinage dans le passé, sans enfants, et de ne pas fumer, alors j'ai décidé d'en griller quelques-unes. Le dimanche, je fumais comme un pompier.

L'atmosphère de Marseille est devenue plus huppée et a perdu son côté malfamé, mais son identité garde un petit quelque chose que tout l'argent du monde ne saurait effacer. Chaque coin de rue, surtout sur les hauteurs de la ville, lorsqu'on s'éloigne du Vieux-Port, me rappelle des bribes de conversations. "Tu ne te rappelles pas ? On a vu un chien et on s'est disputées pour savoir si c'était un husky ou un malamute de l'Alaska.

— Ben non. Qui avait raison ?

— Tu étais plus sûre de toi à l'époque. Je ne sais plus qui avait raison. Il n'y avait pas Google...

— Qui aurait un husky en Provence ?

— C'est exactement ce que tu as dit la dernière fois !"

Je ne crois pas que ce soit par nostalgie que j'ai tant aimé Marseille. Je crois tout simplement que j'avais raison depuis le début.

—Zoe Williams
Publié le 16 août

* En français dans le texte.

** Bède le Vénérable est un moine anglo-saxon du haut Moyen Âge à qui l'on doit de nombreuses vies de saints.

Le port, lieu de l'âme marseillaise

Culture. Le cœur palpitant de la ville cache des trafics en tout genre, mais il est aussi au centre du projet qui vise à la redynamiser grâce au brassage et à l'ouverture au monde.

—Il Foglio Milan

L'Esperanza est un cargo de 9 900 tonnes battant pavillon d'un micro-Etat caribéen, qui transporte des marchandises en vrac de Tanger à Marseille via Casablanca et Barcelone. Dans les bassins de Marseille, premier port de l'Hexagone et troisième terminal pétrolier d'Europe, les cargos comme l'Esperanza sont légion. Chaque année, on y transborde 100 millions de tonnes de marchandises – 1 million de containers. Soixante compagnies maritimes raccordent la ville à tous les continents. En 2012, 950 000 passagers ont transité par ses quais.

Au milieu de toutes ces marchandises légales, il n'est guère difficile de faire passer d'autres types de denrées. La cité phocéenne passe pour être le terminal du cannabis qui arrive en Europe depuis le Maroc, via l'Espagne. "Marseille est avant tout un port, un carrefour pour la circulation des personnes et des marchandises – pour la plupart légales, parfois illégales. C'est aussi un port avec ses immigrés, sa vie nocturne, ses prostituées, ses bars, ses jeux de hasard. Tout ce qui, dans tous les pays du monde, fait partie de la vie des grands ports." Ainsi parle Laurent Mucchielli, sociologue. C'est une des

explications de ce qu'il appelle le "phénomène" des règlements de comptes qui ensanglantent la cité : 15 assassinats dénombrés [de janvier à octobre 2013] dans une guerre des gangs qui se livre à coups de rafales de kalachnikov.

D'après *The New York Times*, c'est pourtant la deuxième ville à visiter dans le monde (après Rio). La culture y prend la forme du projet Euro-méditerranée, le plus vaste chantier de rénovation urbaine d'Europe. "La ville veut le port, pour le port la ville est une limite : Euroméditerranée réconcilie les deux", résume l'architecte Eric Castaldi, l'un des artisans de la transformation des entrepôts du port en quartier commercial dernier cri, et du Silo, ancien réservoir de céréales converti en théâtre.

La peur, en revanche, se répand tel un virus depuis les quartiers nord, les plus pauvres de la ville la plus pauvre de France [voir ci-contre]. Mais on ne peut pas faire de comparaison avec les banlieues parisiennes, car la violence et la pauvreté ne se cantonnent pas à ces quartiers. "La banlieue de Marseille, c'est Saint-Tropez", plaisante Nicolas, étudiant en sciences politiques et pêcheur à ses heures pour financer ses études. A Marseille, de fait, habiter loin du centre n'est pas signe de déclassement. "Il n'y a pas un centre-ville bourgeois blanc

→ Le Vieux-Port.
Photo Stéphanie Tétu/
Picturertank



et une banlieue de couleur, comme à Paris. Il suffit de se promener le soir sur le Vieux-Port", confirme le sociologue Jean Viard. Bobos, jeunes diplômés et immigrés maghrébins se retrouvent autour des quartiers alternatifs comme le cours Julien ou la friche de la Belle-de-Mai, ancienne manufacture de tabac convertie en centre culturel. Il existe des poches de misère en plein centre-ville et des quartiers pauvres au milieu des quartiers riches du sud. Ces cités sont, pour certains, totalement tombées sous la coupe des gangs : la police n'y met pas les pieds et il faut montrer patte blanche pour y entrer. C'est ici que se concentrent les inégalités sociales et le chômage - et le trafic de stupéfiants. Pour Laurent Mucchielli, c'est là une autre explication de la violence. "Sans avenir et sans ressources, les jeunes sont prêts à jouer aux bandits." D'autant plus dans une ville qui a toujours alimenté la "dimension imaginaire" du bandit.

Symbiose. Peur et culture ne sont pas antinomiques. Pas dans les cités portuaires de cette Méditerranée qui sert de toile de fond aux romans du Marseillais Jean-Claude Izzo. "Une Méditerranée qui se partage entre la beauté et la violence, entre deux couleurs : le bleu du ciel et de la mer, et le noir de la mort et de la haine." La symbiose entre la ville, le port, la Méditerranée avec toutes ses parentés, est responsable à la fois de son attrait culturel et de ses trafics, de ses contaminations. "Marseille, Chicago français, rues chaudes, bordels, meurtres, racket, drogue. Tout est vrai, et tout est exagéré", a écrit Christian Harrel-Courtès, l'un des auteurs qui contribuent à l'image rétro de Marseille, chargée d'air iodé, de senteurs d'épices, battue par le mistral, le vent du nord-ouest, et suffoquant sous le cagnard*.

A cheval entre vie réelle et vie romancée, entre fiction et vérité, c'est au journaliste italien Gian Carlo Fusco (1915-1984), dans son roman *Marseille, années 30 : Le temps des durs* [éd. Autres Temps/Via Valeriano, 1995], que l'on doit la description la plus fascinante de la cité phocéenne. Sa ville est celle des années 1930, dont les personnages emblématiques sont le "voyou", le bandit, le "cake", le type qui se promène avec une chaîne en or autour du cou et la "cagole", sa compagne un peu voyante. C'est celle du film *Borsalino*. Après la guerre, entre les années 1950 et 1960, la violence monte d'un cran avec les gangs de la *French Connection*, l'organisation qui gérait les laboratoires de raffinage de l'héroïne en provenance de Turquie et qui fournissait la mafia italo-américaine. Un film du même nom lui est consacré, avec Gene Hackman dans le premier rôle.

Cette image sulfureuse continue d'alimenter les exagérations et les équivoques. "La 'légende' du Marseille canaille a été créée de toutes pièces par le pouvoir central et les médias. C'est une ville qui a toujours revendiqué son indépendance, qui ne s'est jamais identifiée à la France", tranche Richard Campana, créateur de fresques murales, designer industriel et auteur de carnets de voyage qui évoquent Hugo Pratt [père du personnage de BD Corto Maltese]. "On est venu de tous les horizons", résume magnifiquement le jeune Nicolas.

—Massimo Morello
Publié le 6 octobre 2013

→ Un guetteur à la cité de la Savine.
Photo Yohanne Lamoulère/Transit/Picturetank

SOURCE



IL FOGLIO

Milan, Italie
Quotidien, 20 000 ex.
www.ilfoglio.it
Créé en 1996 par Giuliano Ferrara - journaliste controversé, passé de l'extrême gauche au néoconservatisme et ancien porte-parole du gouvernement Berlusconi -, il Foglio entend s'adresser à une élite. Sur quatre pages, il privilégie l'analyse et le commentaire et accueille des plumes parmi les plus acérées du pays, toutes tendances politiques confondues.



Des ghettos avec vue sur la mer

Quartiers nord. Ils dominent Marseille tout en restant en marge : mal desservis, rongés par le chômage, l'insécurité et la corruption, oubliés des politiques, ils constituent un terrain fertile pour le Front national.

—Tinta Libre Madrid

Nos quartiers sont pleins d'immigrés, il y a même des sans-papiers. Et pourtant c'est le Front national qui est passé !" s'indigne Yusra Sandra Traikia. "On peut être raciste sans le savoir", rétorque son amie Martine Gomis, incrédule. Alicia Cubbedi, une autre amie, se tait parce qu'elle n'a pas voté. Les jeunes femmes ont respectivement 18, 20 et 19 ans, et sont de souche très marseillaise : la première est d'origine algérienne, chaouïe [berbère], précise-t-elle avec grande fierté ; la deuxième est une Sénégalaise ayant des racines en Guinée-Bissau et un ancêtre portugais ; la troisième, enfin, porte la double identité algéro-italienne. Après une période d'ennui et de découragement à l'issue de laquelle elles ont quitté le lycée sans diplôme, ces trois jeunes filles ont décidé de passer leur baccalauréat avec retard. Prêtes à faire mentir les statistiques sur le décrochage scolaire - 39 % des élèves

abandonnent leurs études avant l'heure dans les quartiers nord, contre 24 % dans l'ensemble de la ville -, elles étudient à l'École de la deuxième chance. Elles veulent décrocher leur bac, puis devenir infirmières.

Alicia, Yusra et Martine n'en reviennent toujours pas de la victoire du parti de Marine Le Pen face au Parti socialiste sortant dans le 13^e arrondissement de Marseille (le leur) et dans le 14^e.

Même si vivre dans les quartiers nord, lieux de fantasmes et de contradictions, n'implique a priori aucune fatalité, la Marseille des quartiers nord est une réalité inclassable et à moitié schizo-phrénique : un habitat social ghettoisé qui avoisine d'anciennes zones rurales de grands propriétaires agricoles. Ici, dans les années 1970, on vendait encore du lait cru de vache. On n'allait pas tarder à voir fermer les usines qui pendant des décennies avaient donné du travail à des cohortes d'émigrés et d'exilés : Arméniens fuyant le génocide, Italiens suspectés d'anarchisme, républicains → VI

* En français dans le texte.

V ← espagnols, ou encore Maghrébins recrutés dans les villages de Kabylie lorsque l'Algérie était encore un département français.

Presque trente ans plus tard, la désindustrialisation n'a toujours pas trouvé de remède. Elle laisse toute une génération à l'écart du marché du travail ou soumise à une précarité affligeante. À côté des cités* HLM peu à peu désertées par une classe ouvrière française qui accédait à la propriété, et des noyaux villageois* [à partir desquels se sont formés certains quartiers qui composent Marseille], on voit aujourd'hui se développer de grands lotissements fermés par des digicodes, isolés, tranquilles, les refuges d'une classe moyenne désireuse d'une sécurité à l'américaine. C'est de là et non des cités* qu'est venue une bonne partie du vote d'extrême droite, qui a porté Stéphane Ravier à la mairie du VII^e secteur [à savoir les 13^e et 14^e arrondissements]. Dans les quartiers rongés par le chômage, où le Parti socialiste, implanté de longue date, était discrédité, l'abstention l'a emporté.

Ici, pas de banlieue : les ghettos font partie de Marseille

La pauvreté structurelle de certaines zones populaires du Nord contraste avec l'aisance du Sud, à quelques exceptions près. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : 50 % de chômage dans certaines cités*, voire 60 % dans d'autres, des revenus de 10 000 euros par an contre plus de 24 000 dans les quartiers plus riches, ou encore les 229 euros mensuels que gagnaient en moyenne les habitants de Kallisté, l'un des quartiers les plus détériorés de Marseille, même si son nom signifie "la plus belle" en grec. Le métro s'arrête à l'extrême sud de ce Nord dédaigné et vous laisse à la merci des autobus dans la zone la plus peuplée de la ville, y compris pour accéder à l'Hôpital Nord, saturé. Marseille est une agglomération très vaste. Sa superficie est le double de celle de Paris, malgré une densité de population bien moindre. Ici, pas de banlieue* : les ghettos font partie de Marseille et ne relèvent pas des municipalités voisines, contrairement à ce qui a cours dans la capitale.

Pas le laboratoire du FN. Ravier, adepte d'un discours sécuritaire, n'hésite pas à qualifier de "sauvages" les habitants de ces quartiers. Le nouveau maire du VII^e secteur promet, suivant la consigne de la présidente du parti, Marine Le Pen, de ne pas en faire un laboratoire de l'extrême droite. "Mais il le fera à travers le comportement de ses politiques. Il parle le langage de la gestion, celui d'un bon père de famille", assure Gérard Paquet, président de Planète Emergences, une association culturelle installée dans le même bâtiment que la mairie du VII^e secteur depuis la précédente

mandature. Karima Berriche, directrice du centre social l'Agora, s'assombrit lorsqu'elle parle de La Busserine, une cité qui cumule toutes les étiquettes possibles de mauvaise réputation. La Busserine fait partie des zones de sécurité prioritaires (ZSP), où la présence policière est renforcée. Le paysage est identique à celui de tant d'autres cités populaires de Marseille : des tours aux petits balcons d'où l'on voit toujours déborder un peu de la vie intérieure.

Clientélisme des pauvres. Aujourd'hui, La Busserine HLM est le nom d'un arrêt de bus et d'une cité de l'ensemble du Grand Saint-Barthélemy, où vivent 15 000 personnes, la plupart d'origine maghrébine et comorienne, sans autre pays que celui de leurs ancêtres, ainsi qu'une poignée de Français de souche*. La visite régulière des CRS ne perturbe guère la vie du quartier. Quant aux trafiquants, ils s'adaptent facilement aux contrôles. Il y a peu de choix en termes de sorties culturelles, à l'exception du proche théâtre du Merlan. Le centre social est un bon refuge. Les petits jouent, les grands travaillent des chorégraphies rap. Leurs familles les préfèrent ici plutôt qu'à traîner dans les rues. Le clientélisme des pauvres joue un jeu pervers avec l'attribution de logements et d'emplois dans un écosystème gangrené par le chômage, où tout le monde, à des degrés divers, rêve de "promotion résidentielle". Une chose aussi simple parfois que le déménagement vers la cité* voisine et aussi compliquée que de rester sur liste d'attente pendant des années.

Mais, quand il n'y a plus rien à redistribuer, il ne reste plus qu'un espace politique exsangue où le Front national prospère. "L'offre du Parti socialiste est incapable de faire face à la demande et les gens sont fatigués, explique Karima Berriche. Le clientélisme a engendré des frustrations, il ne fonctionnait plus comme pendant son âge d'or. Là où autrefois on pouvait satisfaire dix personnes, on n'en satisfait plus qu'une."

Néanmoins les dernières élections municipales sont porteuses d'un nouvel enseignement. Dans bien des cas, le FN a fait un tabac au second tour. Et il a même gagné des voix dans certaines cités. "Pour la première fois, la peur n'a pas fonctionné", regrette Karima Berriche. Le Front national n'est toujours pas banalisé et la plupart des gens qui ont voté FN ne reconnaissent pas l'avoir fait. "Ici, nous sommes nombreux à être d'origine immigrée", rappelle Dalila, une mère de deux enfants qui habite à La Busserine. Elle s'avoue étonnée : elle ne croyait pas aux sondages qui annonçaient le résultat historique du FN. "Même si on vit dans un western, on n'est pas des sauvages", lance-t-elle.

—Diana Mandiá

Publié le 5 juillet

* En français dans le texte.

Plus belle Marseille

Le 30 août, *Plus belle la vie*, le soap de France 3, fête son dixième anniversaire. Pour *Le Temps*, le quotidien de Genève, il s'agit d'"une aventure audiovisuelle, même industrielle, dans cette France si déprimée : 2 575 épisodes à ce jour, plus de 500 trames et histoires, 120 personnages et 400 salariés qui vivent du feuilleton à Marseille". Le quotidien genevois ajoute que ce "rendez-vous pour 5 millions de fidèles rien qu'en France [...] se targue même d'aborder des soubresauts de la société française du lointain de son studio marseillais". Malgré cela, note *Le Temps*, "le monde de PBLV demeure en marge ou au-dessus de la vie réelle. En fait, il y aurait trois Marseille celle des vraies gens qui y vivent et qui tentent de redresser leur quartier, de réanimer leur ville, loin des tueries des gangs de trafiquants ; celle des violences, justement - ces cités du Nord laissées à leur sort et piégées dans les maillages des organisations criminelles ; et celle de PBLV, qui n'est pas un conte de fées, qui évoque certains craquements du moment, mais avec cette tonalité ouatée propre à un soap quotidien."

Voyage dans un tableau de Cézanne

Art. Fascinée par les tableaux que réalisa à l'Estaque le maître du postimpressionnisme, une correspondante américaine s'est rendue sur les lieux qui l'ont inspiré.

—The New York Times New York

Paul Cézanne fut le premier peintre à découvrir l'Estaque, en 1864. Pour fuir la grise monotonie parisienne, puis pour éviter la mobilisation pendant la guerre de 1870, il se réfugia dans ce village côtier ensoleillé aux portes de Marseille. Depuis les fenêtres de la maison qu'il loue près de la petite église au sommet de la colline, il contemple les toits de tuile qui descendent vers le port et ses bateaux de pêche, et Marseille de l'autre côté de la baie. Derrière lui, les montagnes, basses et rocailleuses.

Il peint sans relâche. Avec chaque coup de pinceau, chaque année qui passe, le paysage change, le plan image s'estompe – les toits, la mer, les rochers nus, les broussailles vert forêt, tous ces éléments deviennent une nouvelle version d'eux-mêmes, transformés par sa vision. "C'est comme une carte à jouer. Des toits rouges sur une mer bleue", écrit Cézanne à propos de l'Estaque à son ami, le peintre Pissarro, dans une lettre datant de 1876. "Ce sont des oliviers et des pins qui gardent toujours leurs feuilles. Le soleil est si effrayant qu'il me semble que les objets s'enlèvent en silhouette non pas seulement en blanc ou noir, mais en bleu, en rouge, en brun, en violet."

En 1906, Georges Braque se rend à l'Estaque après avoir vu les œuvres de Cézanne à Paris. Il y séjourne cinq mois. "C'est dans le Sud que j'ai senti l'extase monter en moi", écrit Braque, qui a grandi au Havre. Cézanne meurt à l'automne de la même année ; un siècle fait place au suivant. Braque rebat les cartes, rend le paysage familier encore moins familier. Sous son pinceau, les toits qui s'emboîtent deviennent les pièces d'un puzzle, et les arches du viaduc se transforment en étude du contraste entre espace positif et négatif. Je voulais voir de mes yeux ce paysage de l'Estaque que



j'avais admiré dans tant de tableaux au fil des ans, et que j'avais redécouvert au musée d'Orsay et au centre Pompidou. Et donc, un week-end au printemps, j'ai pris le train pour Marseille. Le soleil brillait, mais j'étais d'humeur pensive. Ma propre perspective commençait à changer. Je voulais de nouveaux panoramas. Je voulais, je crois, entrer dans un tableau.

Mais les scènes changent avec le temps. Si l'Arles de Van Gogh et les jardins de Monet à Giverny conservent une large part de leur parfait décor de carte postale, l'Estaque, malgré son importance dans l'histoire de l'art, est peut-être le lieu d'inspiration des grands peintres français le moins touristique et le moins idéalisé. De nos jours, l'Estaque n'est plus le village de pêcheurs endormi où ont séjourné Cézanne et Braque il y a plus d'un siècle. Il fait à présent partie du 16^e arrondissement de Marseille l'exubérante : un quartier populaire absorbé par une grande ville pleine d'animation, avec un joli port, une rue principale bordée de boutiques et de cafés, et peu de places de stationnement.

Je suis arrivée avec un ami à la mi-journée, un samedi paisible. Dans les bistrotts, le long du port, les gens buvaient un café ou remuaient le contenu de leur verre de Ricard, d'un jaune laiteux. Des étals regorgeaient d'ustensiles de cuisine, de serviettes et de chaussettes à bas prix, et des femmes en abaya parcouraient le marché aux puces à la recherche de bonnes affaires.

L'Estaque est peut-être le lieu d'inspiration des grands peintres français le moins touristique et le moins idéalisé

En haut du coteau qui borde la ville, le paysage s'ouvre sur une large vue du port. On aperçoit une petite île ainsi que les collines à l'est de Marseille, bleutées, au loin, telles qu'elles apparaissent dans tant de paysages de Cézanne intitulés *Le Golfe de Marseille vu de l'Estaque*, à présent disséminés dans les musées du monde entier. Non loin de la Fondation Monticelli, qui rend hommage à Adolphe Monticelli, peintre marseillais moins connu mort en 1886, se trouve un point d'observation où de jeunes hommes boivent de la bière autour d'un barbecue improvisé. La radio de leurs voitures joue du hip-hop arabe. Sur la plage en contrebas, des vacanciers bronzent sur les rochers.

Village refuge. Au temps de Cézanne, sans doute des habitants pique-niquaient-ils également alentour. Mais l'artiste a volontairement omis le quotidien, le port débordant d'activité, et a façonné le paysage selon ses propres besoins créatifs. "J'ai ici de beaux points de vue, mais ça ne fait pas tout à fait motif", écrit Cézanne à son ami Emile Zola. C'est la mère de Cézanne qui avait la première loué une maison à l'Estaque à l'été 1864, quand le peintre avait 25 ans. En 1870, il s'y réfugie pour échapper à la mobilisation, mais aussi pour cacher à son père l'existence de sa compagne, Hortense Fiquet. Le cours de l'histoire de l'art aurait-il été différent si la mère de Cézanne avait choisi un autre lieu de villégiature ?

Pour les artistes qui s'y sont retrouvés, ce village était un refuge, mais aussi une source de nostalgie. En 1877, Zola y a séjourné, fuyant la controverse provoquée par son roman *L'Assommoir*. "Le pays est superbe", écrit-il cette année-là dans une lettre. "Vous le trouveriez peut-être aride et désolé ; mais j'ai été élevé sur ces rocs nus et dans ces landes pelées, ce qui fait que je suis touché aux larmes lorsque je les revois. La seule odeur des pins me ramène toute

↑ Pique-nique au pied du viaduc, à l'Estaque.
Photo Nick Hannes/
Cosmos



SUR NOTRE SITE
courrierinternational.com

A lire également :
"Le chaos harmonieux de Marseille", vu par le quotidien chilien La Tercera.

ma jeunesse." Pendant son séjour, Zola rédige une nouvelle sur un bossu qui travaille dans une usine locale, Naïs Micoulin, que Marcel Pagnol adaptera au cinéma en 1945 sous le titre de *Naïs*.

La meilleure façon de visiter l'Estaque : une balade en bateau dans l'après-midi ou au crépuscule. Ce n'est qu'à dix minutes du centre de Marseille en voiture et à une demi-heure en ferry, l'un des moyens de transport en commun de la ville. J'ai testé les deux, et j'ai de loin préféré le second. J'ai eu l'impression, alors que le bateau s'approchait lentement de la côte, de pénétrer dans un tableau. Un jour où le temps était nuageux, le contraste du ciel sombre avec la couleur pâle des collines rocailleuses évoquait vraiment un paysage de Cézanne. Le viaduc peint par Braque se détachait à flanc de coteau. Pendant la traversée, j'étais assise près d'un groupe d'adolescentes du coin en jupes courtes, tee-shirts fluorescents et baskets, les yeux maquillés d'un trait noir. Elles papotaient dans un arabe ponctué de bribes de français et s'amusait avec leurs sonneries de téléphone tout en surveillant un petit garçon espiègle qui, à l'arrivée au port, m'a fait sursauter en faisant éclater avec jubilation son ballon de baudruche.

Chichi frégi et panisses. Le long de la rue principale de l'Estaque, on trouve les spécialités locales : chichi frégi et panisses. Avec un en-cas et une bouteille bien fraîche de Cagole, la bière marseillaise, nous flânonnons dans les ruelles tranquilles. Elles sont désertes, en dehors de quelques touristes qui espéraient comme nous suivre les traces des grands artistes et semblent un peu déçus. Assis sur la place de l'église, près de la maison de Cézanne, que signale une petite plaque sans prétention, nous regardons le soleil se coucher. Les montagnes auxquelles Marseille est adossée se teintent d'un rose roux. Des bâtiments récents bouchent la vue du port ; des grues s'élèvent au-dessus du port industriel et d'énormes bateaux de croisière s'attardent dans les eaux bleues.

Pendant des années, Cézanne a ignoré les éléments de l'Estaque qu'il ne souhaitait pas peindre. En 1885, il part pour ne plus revenir. Le paysage évoluait trop vite à son goût, devenait trop industrialisé, les usines et les cheminées poussant comme des champignons le long de la côte. Développement économique et développement artistique s'entrechoquaient : Braque considère au contraire les usines et leurs fumées comme une source d'inspiration. En 1910, il peint *Les Usines du Rio-Tinto à l'Estaque*, une étude cubiste aux teintes grises et brunes. Cézanne, quant à lui, déménage pour trouver de nouveaux points de vue.

Sans doute l'Estaque des artistes éclipsait-elle l'Estaque du quotidien. Pour autant, c'est un endroit que je n'oublierai pas. Je retrouve les tableaux dans les musées. Je me remémore ce week-end ensoleillé, le sucre sur les beignets frits, les ferrys mettant le cap sur le Maghreb, le littoral rocailleux. Le bateau glisse à travers le port vers le village. Nous tournons le dos à Marseille et nous nous rapprochons des collines calcaires au loin. Sous la brise fraîche, l'océan s'ouvre devant nous, plein de possibilités et du souvenir de ces possibilités.

— Rachel Donadio
Publié le 25 juillet

REVUE de PRESSE

Marseille et ses environs



Photos : Laurent Carte