

bleue

Commerce, port, chantiers navals, formation, plaisance, tourisme, croisières, Jeux olympiques, sports nautiques, immobilier, culture, environnement... Avis de grand coup de frais sur le potentiel économique maritime de Marseille et sa région qui se déploie de façon spectaculaire depuis 2 ans.



ET SI VOUS
PASSIEZ À
LA PROPRETÉ
DURABLE ?



► Par Orianne Olive, Rédactrice en chef de Business

« Une mer calme ne forme pas de marins d'expérience »

Proverbe africain

Lorsque l'on parle d'économie bleue, deux définitions s'affrontent. L'une dresse de façon didactique la liste des secteurs d'activités qui la compose (tourisme, transports, construction navale, énergies marines, assurances et services bancaires spécialisés...); l'autre pose plutôt un concept d'utilisation durable des ressources maritimes en faveur de la croissance, de la santé des écosystèmes océaniques et de l'amélioration des revenus et des emplois. Deux visions qui, une fois réunies, définissent précisément l'ampleur de l'enjeu de l'économie bleue pour tout un territoire.

Il est d'usage d'entendre que Marseille tourne depuis trop longtemps le dos à sa mer fondatrice. Qu'elle a, comme dans beaucoup d'autres domaines, un bateau de retard... Mais est-ce bien vrai ? Sans refaire l'histoire, nous nous sommes penchés sur le passé, et force est de constater que la cité phocéenne s'est construite et développée grâce à ses activités maritimes, de la pêche aux industries, en passant plus récemment par le tourisme ou encore l'installation de câbles sous-marins stratégiques pour connecter le reste du monde. Elle s'y est abîmée aussi. C'est par la mer qu'est arrivée la Grande Peste, ou par elle il y a tout juste quelques semaines, que l'on a constaté, stupéfaits, une pollution massive et toxique rejetée sur nos plages, jusqu'en cœur de ville, après une nuit de tempête. De quoi nous rappeler que l'équilibre est fragile et que l'économie bleue ne pourra tenir ses promesses que sur des notions de durabilité dans une dynamique positive de vivabilité. Si la restauration, la préservation et la conservation des ressources et paysages marins sont assurées, ce sont effectivement des milliers d'emplois qui pourraient être créés de façon pérenne. Toutes les filières sont concernées, allant de celles directement liées aux métiers de la mer jusqu'à toutes celles qui composent le maillage de ce territoire : logistique, tourisme, sport, événementiel, culture, immobilier... La mer est le liant entre les populations, les quartiers, l'arrière-pays et l'ailleurs vers l'horizon. Elle est le liant entre les entreprises et l'avenir de toute une métropole en catalysant les idées, les innovations et un intérêt partagé. Nous nous sommes alors penchés sur le présent et nous sommes mêmes allés gratter du côté de la prospective. L'économie bleue ouvre et offre un cadre de réflexion, de solutions et de réunion. La méditerranée est pour nous tous la mer des possibles. Il suffit pour cela de prendre quelques instants, et de la regarder.



Mensuel édité par la Société d'Éditions
du Commerce et de l'Industrie
16, place du Général-de-Gaulle
13001 Marseille
Tél. 04 91 57 71 40
Email : redaction@business.fr
www.business.fr

Gérant : Philippe Korcia
Directeur de la publication : Philippe Korcia
Rédactrice en Chef : Orianne Olive
Secrétaire de Rédaction Technique : Thierry Vaudé
Assistante de Rédaction : Françoise Pierucci
Ont participé à ce numéro :
Jean-Christophe Barla, Fabienne Berthet,
Nathalie Bureau du Colombier, Frédéric Dubessy
Marie-Odile Helme, Orianne Olive,
Jacques Poulain
Couverture :
Orianne Olive & Thierry Vaudé
Régie de la publicité : Régie des Entreprises
Directeur Commercial :
Jean-Philippe Bonifaci 04 91 57 71 61
bonifaci@regiedesentreprises.com
Julie Jamond
julie.jamond@regiedesentreprises.com
Impression :
Real - 7 rue Agathe 13510 Eguilles
Tél : 04 42 92 86 91
Routage : Alpha routage
Abonnement / an : 37 euros
CPPAP 1122 I 82340
Dépôt légal : janvier 1977

BUSINESS ET SES
PARTENAIRES
CONTRIBUENT À
LA PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT



L'Union Maritime maintient le cap sur le dynamisme économique et écologique

Principale force économique de Provence-Alpes Côte d'Azur et membre fondateur de l'Union pour les Entreprises des Bouches-du-Rhône, l'Union Maritime et Fluviale de Marseille-Fos fédère 450 entreprises, issues de 27 professions différentes associées au transport et à la logistique. Prospère, la filière recrute à tous les niveaux de formation et s'implique dans les orientations stratégiques du port de Marseille-Fos. Entretien avec le président et la déléguée générale de la première union maritime française avec 42 000 emplois, dont 25 000 directement rattachés à la vie portuaire.



< Alain Mistre et Léa Lorient-Ventura, respectivement président et déléguée générale de l'Union Maritime et Fluviale de Marseille-Fos.

sanitaire a exacerbé les tensions, notamment sur les métiers du transit, de la logistique, des agents maritimes et dans le transport routier. Nous sommes confrontés à un vieillissement des effectifs et à des métiers peu féminisés.

Sans compter la nécessité de préparer l'émergence des nouveaux métiers liés à la transition énergétique et au numérique. L'UMF dispense deux formations : aux matières dangereuses (IMDG) et à la synergie portuaire pour tout nouvel entrant.

Comment l'UMF s'implique dans la décarbonation des ports et du maritime ?

Alain Mistre : C'est un sujet central pour tous les professionnels. Les armateurs et le GPMM ont respectivement équipé les navires et les quais en branchement électrique afin d'améliorer la qualité de l'air et d'accueillir des escales « zéro émission ». Nous sommes aussi très impliqués dans le report modal (ferroviaire, fluvial). La seule solution pour réduire les camions sur les routes passe par un réel développement du ferroviaire et du fluvial. Il faut que les politiques se mobilisent !

Léa Lorient-Ventura : À Marseille, la fermeture de la gare du Canet implique d'agir à Arenc pour composer des trains plus longs, de 900 m, et pouvoir continuer notre développement économique de façon décarbonée. Cette conscience environnementale se retrouve également dans le programme de réflexion d'aménagement de la zone portuaire de Fos OAZIP 2040 qui associe l'UMF, membre du comité de pilotage et du comité technique.

Quels sont les enjeux d'avenir des bassins de Marseille ?

Alain Mistre : Les bassins Est, en particulier entre la zone Pinède et la passe Sud, Sainte-Marie, doivent s'adapter à l'évolution de la taille des navires. Des investissements doivent être engagés pour favoriser les escales de roxap et rouliers de 200 m et plus et d'accueillir davantage de navires.

Léa Lorient-Ventura : Nous avons confié une étude objective à l'ISEMAR sur la vision du trafic ro-ro et roxap des bassins Est. Cette étude a mobilisé tous les acteurs de la place et nous la présenterons prochainement. Le document émet des préconisations sur les investissements prioritaires assortis de plusieurs scénarios.

Depuis deux ans, le transport maritime connaît un dynamisme sans précédent. Revers de cette prospérité, les professionnels sont confrontés à des difficultés de recrutement. Comment adressez-vous ce sujet ?

Alain Mistre : Nos métiers méconnus du grand public sont passionnants, rémunérateurs et riches humainement. Une variété de postes en plein air, en mer, au bureau, dans les entrepôts logistiques, offrant des possibilités d'évolution de carrière, tournés vers l'international. Afin de valoriser ses métiers, l'Union Maritime et Fluviale de Marseille-Fos a lancé une grande campagne de communication sur ses réseaux sociaux, intitulée « une semaine, un métier ». Une campagne présentant toutes les facettes de nos métiers, déclinés en photos, interviews et vidéos, qui se déroulera jusqu'en janvier 2022.

En février 2022, nous mettrons en ligne une plate-forme, sorte de guichet unique de l'emploi formation qui agrège les besoins de recrutement du secteur. Une démarche engagée dans le cadre du Smartport Challenge, en partenariat avec l'Institut et le soutien du député Saïd Hamada, très impliqué dans la vie portuaire.

Léa Lorient-Ventura : Des offres d'emploi seront consultables sur cette plateforme afin de postuler, ainsi que les formations associées pour parvenir à ces métiers. La crise

25 000 emplois sont directement rattachés à la vie portuaire de Marseille-Fos



Sommaire

Hors-série n° 2 - Novembre/Décembre 2021



6 L'ÉCONOMIE BLEUE DANS L'ADN DE LA CITÉ PHOCÉENNE



12 LE PORT

- 16 Interview Mathieu Stortz
- 17 Chantier Naval de Marseille
- 19 Formation
- 22 Tribune
- 23 Piratage
- 26 Plaisance



28 FACE À LA MER

- 29 L'esprit marseillais
- 30 Croisières
- 33 Immobilier
- 34 Cercle des Nageurs de Marseille
- 35 Le J1



36 HORIZON 2024

- 36 Jeux olympiques
- 39 Où sont passées les grandes régates ?
- 40 Des atouts, mais un manque d'ambition
- 41 La location de bateaux surfe sur la vague
- 42 La plongée est née ici !
- 43 Marseille future bateau-phare des capitales ?
- 44 Mécénat
- 46 Culture mer



50 LA MER DES POSSIBLES

- 55 Des robots sous-marins
- 57 Les loisirs nautiques prennent le large
- 58 Le dessalement : une révolution à venir...

L'ÉCONOMIE BLEUE DANS L'ADN DE LA CITÉ PHOCÉENNE

PHOTO THIERRY VAUDÉ



**OMME LIBRE,
TOUJOURS
TU CHÉRIRAS
LA MER** », écrivait

Charles Baudelaire. Marseille pourrait en faire sa devise tellement son destin demeure lié à la Grande bleue. En fait, depuis 600 av. J.-C. quand

des marins et commerçants grecs venus de Phocée, cité grecque en bordure de la mer Egée - aujourd'hui ville turque de Foça, dans la province d'Izmir - ont accosté dans une calanque, qu'ils baptisent Lacydon (marais salant en grec), véritable port naturel. La plus ancienne ville de France conserve une trace de cette origine dans son appellation de cité phocéenne. Reste que ce territoire était déjà peuplé, par une tribu celto-ligure, implantée vers l'actuel Allauch, au moins depuis 800 ans av. J.-C., mais aussi sur l'oppidum des Baou à Saint-Marcel.



PHOTO DR



Le mythe du mariage du grec Protis avec Gyptis, fille du chef des Ségobriges, avec comme dot des terres, marquant l'acte de naissance de **Μασσαλία** (Massalia) prouve bien que les Phocéens s'apparentaient plus à Christophe Colomb « découvrant » l'Amérique et ses autochtones, qu'à celui des Vikings débarquant dans une Islande déserte. Pinaillons encore en ajoutant que la présence humaine sur nos rives remonte à 60 000 av. J.-C. Voici 27 000 ans, la grotte Cosquer, non immergée à l'époque, était déjà habitée. Une réplique à 90% de ce site et de ses 270 œuvres d'art pariétal sera inaugurée dans quelques mois dans l'ancienne Villa Méditerranée, sous l'impulsion du groupe Kléber Rossillon, déjà opérateur de la grotte Chauvet 2 en Ardèche.

Mais il est vrai que nous devons surtout beaucoup aux Grecs - la ville est d'ailleurs jumelée au Pirée, commune accueillant le port d'Athènes - et à leur fondation de ce comptoir promu en Cité-État donc, par définition, à vocation commerciale. Cette certitude historique a été confortée en 1967 pendant les travaux de construction de ce qui deviendra le Centre

Bourse en 1977. Les pelleteuses buttent sur le port antique de Marseille obligeant le centre commercial à faire une petite place au Jardin des vestiges inauguré en octobre 2009.

LA CONQUÊTE DE L'OUEST

La Méditerranée a de tout temps été l'un des principaux vecteurs de son économie. Sous le nom de Massalia, Massilia, Massilia Græcorum, Massia, Masilie, Massilie, Marcellie, Marcellie, Marsseille, Marselha, Marsiho et même Ville-sans-Nom durant la Révolution (nous pensons être exhaustifs), Marseille a fait, pendant des siècles, de l'économie bleue sans le savoir, comme M. Jourdain avec sa prose. Au V^e siècle avant J.-C., la cité est déjà reconnue comme l'un des principaux ports maritimes de la Méditerranée occidentale, avec comme seule véritable concurrente Carthage, également comptoir phénicien (près du Tunis actuel). En août 1599, les grandes familles locales créent la première Chambre de commerce au monde et obtiennent, en mars 1669, l'exclusivité du commerce avec les Échelles du Levant et la Barbarie (Proche-Orient et Afrique du Nord).

Le petit comptoir de commerce grec est devenu une métropole de près de deux millions d'habitants, mais n'a jamais oublié ses origines. L'économie bleue se trouve dans son ADN depuis 2 600 ans. Petits survols historiques des principales étapes qui ont permis à Marseille et à sa région de s'adapter au commerce mondial.



L'altitude 0 à Marseille

Le marégraphe de Marseille



PHOTO CREATIVE COMMONS

En 1883, Marseille accueille un marégraphe, toujours présent sous la Corniche, face à la Villa Valmer. Ici est fixé le point 0 de l'altitude (réfèrent altimétrique) pour toute la France métropolitaine continentale, la Suisse et le Liechtenstein. Plus proche du niveau de la mer que Marseille, ça n'existe donc pas !

Lien entre l'Europe et le monde entier, Marseille connaît son apogée aux XVIII^e et XIX^e siècles. Bruno et Alexis Rostand, Auguste Lafon, Wulfram Puget, Victor Régis fondent des dynasties. Puis vient le temps des armateurs, dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Louis Arnaud et les frères Touache (créateurs de la Compagnie marseillaise de navigation mixte), Marc Fraissinet (fondateur avec ses fils de la Compagnie française de navigation à vapeur éponyme), Cyprien Fabre, Victor Régis, Charles et Auguste Bazin, la famille Bosc, les frères Pastré, Nicolas Paquet..., se distinguent. Les trafics de houille, huiles, farines, blés, sucres, tuiles et autre savons... débordent des navires et créent des embouteillages dans le Vieux-Port. En 1805, une extension au Sud est envisagée, mais le développement ressemblera plutôt à la conquête de l'Ouest.

Le Port grignote petit à petit du terrain et s'étend à la Joliette (1847), puis au Lazaret et à Arenc. Ce qui nécessite la construction de la rue Impériale (aujourd'hui rue de la République) pour faciliter l'acheminement entre le désormais Vieux-Port et le nouveau. Il pousse ensuite jusqu'à l'Étang

de Berre (1920-1930) et Lavéra (1950-1970), puis fixe ses limites à Fos-sur-Mer. Le comptoir grec a depuis bien évolué et dispose désormais de cinquante-sept kilomètres (dont 24 de calanques) de façade maritime.

LES PREMIERS DOCKS DU CONTINENT EUROPÉEN

La prospérité nécessite aussi des lieux de stockage plus adéquats que les quais. La création visionnaire, en 1856, de la Compagnie des docks et entrepôts au Lazaret par Paulin Talabot bouleverse l'économie portuaire. Construits de 1858 à 1864, ces docks jouissent de deux embranchements ferroviaires pour desservir les gares d'Arenc et de la Joliette, afin de les relier au PLM (le train Paris Lyon Méditerranée), dont Paulin Talabot n'est autre que le directeur. D'une capacité de 150 000 tonnes de marchandises, le bâtiment devient le premier dock du continent européen. Nous disons bien «continent», astuce nous permettant d'évacuer ceux plus anciens de Londres et de Liverpool. Grâce notamment à cet outil, Marseille assurera jusqu'à 30% du trafic colonial français en

1929. L'activité industrielle des Docks s'achèvera en 1988. Réhabilités par la SARI et l'architecte Eric Castaldi, ils accueillent aujourd'hui des bureaux et des commerces. Les deux guerres mondiales, la fin des colonies, sonneront le glas des heures glorieuses des armateurs marseillais. La ville portera longtemps ce deuil.

Les Docks



PHOTO DR



PHOTO T. NEGRO



Du port de Marseille à l'Étang de Berre

Un canal souterrain de 7 120 mètres de longueur pour 22 mètres de large et 15 mètres de hauteur (l'un des plus grands tunnels maritime du monde) permettait aux péniches de relier la rade de Marseille à l'Étang de Berre. Construit à partir d'avril 1911 et livré en avril 1927, il ne servira que jusqu'en juin 1963, victime d'un éboulement.

LE CONTENEUR, ROI DE LA LOGISTIQUE

L'avènement du transport standardisé avec le conteneur (boîte dans le jargon maritime) qui s'adapte au maritime, au ferroviaire et au routier, oblige le Port de Marseille à se moderniser pour rester le nœud de communication entre l'Europe, l'Afrique, le Moyen-Orient et l'Asie. En 1965 débute donc un chantier gigan-

Dès 1862, des barils d'or noir sont déchargés au port, près du Cap Pinède (où se trouve un dépôt de pétrole) et une usine d'«épuration de pétrole» (raffinerie) s'implante en 1889. Pas étonnant donc que le gouvernement français désigne, en 1928, l'Étang de Berre pour accueillir une industrie pétrolière, après les accords de San Remo (1923) attribuant à la France une part des huiles d'Irak. Trois grandes raffineries voient le jour dans les années 30. En 1956, les hydrocarbures représentent déjà 70% du trafic total des ports et annexes de Marseille. La Chambre de commerce fonde donc le port de Lavéra, une quatrième raffinerie y pousse et le Pipeline Sud Européen est enfin connecté. La région marseillaise regroupe alors plus de 30% de la capacité française de raffinage.

en service avant la livraison en 1973 de son installation définitive. Dans ce port accostent aujourd'hui des géants de la mer, comme le nouveau navire Sorbonne de CMA CGM pouvant transporter 23 112 conteneurs Équivalent vingt pieds (EVP).

Marseille, première ville géolocalisée

Le grec Pythéas naviguera jusqu'à approcher le Pôle Nord vers 325 av. J.-C. Il calculera la latitude de sa ville natale Massalia (43°17'49 Nord). Grâce à lui, elle peut s'enorgueillir d'avoir été la première ville au monde à être géolocalisée.

En 1968, les premiers porte-conteneurs arrivent au port de Fos. Il faudra attendre moins de deux ans pour qu'un terminal provisoire soit mis

DU PAM AU GPMM

Le 1^{er} avril 1966 est créé le Port Autonome (donc indépendant financièrement) de Marseille. Sa gestion, confiée depuis des siècles à la Chambre de commerce, passe sous contrôle d'un Conseil

tesque dans le golfe de Fos-sur-Mer, à la limite du delta du Rhône et de la Crau. Là même où les Romains, au 1^{er} siècle av. J.-C. choisirent de creuser les Fossae Mariana (Fosses Mariennes du nom du général Marius maître d'œuvre qui donneront le nom de Fos-sur-Mer). Ce canal artificiel facilitait le ravitaillement des légions en reliant directement la Méditerranée à Arles tout en évitant la remontée dangereuse, à cause du fort courant, du delta du Rhône.

Les travaux visent à accueillir de plus grands navires, porte-conteneurs et pétroliers, mais aussi des usines (chimiques et sidérurgiques). A cinquante kilomètres à l'Ouest de Marseille naît donc un complexe industrialo-portuaire. Certains historiens assurent que les Marseillais furent les premiers en Europe à s'intéresser au pétrole jailli des derricks américains.



PHOTO THIERRY VAUDE



PHOTO TELENGY



PHOTO CNDM

d'administration de vingt-six membres de divers institutions et d'un directeur général nommé en Conseil des ministres.

Mise en service en 1975 dans les bassins de Marseille, la Forme 10, cale sèche servant à l'entretien et à la réparation des navires, avec ses 465 mètres de long pour 85 mètres de large, est

la plus grande forme de radoub de Méditerranée et la troisième mondiale après celles de Dubaï et de Lisbonne. Après dix ans d'inactivité dans les années 2000 à cause de la concurrence chinoise, elle est remise en état par l'italien San Giorgio del Porto via la société Chantier Naval de Marseille (CNDM - 110 salariés).

Ville la plus câblée d'Europe du Sud

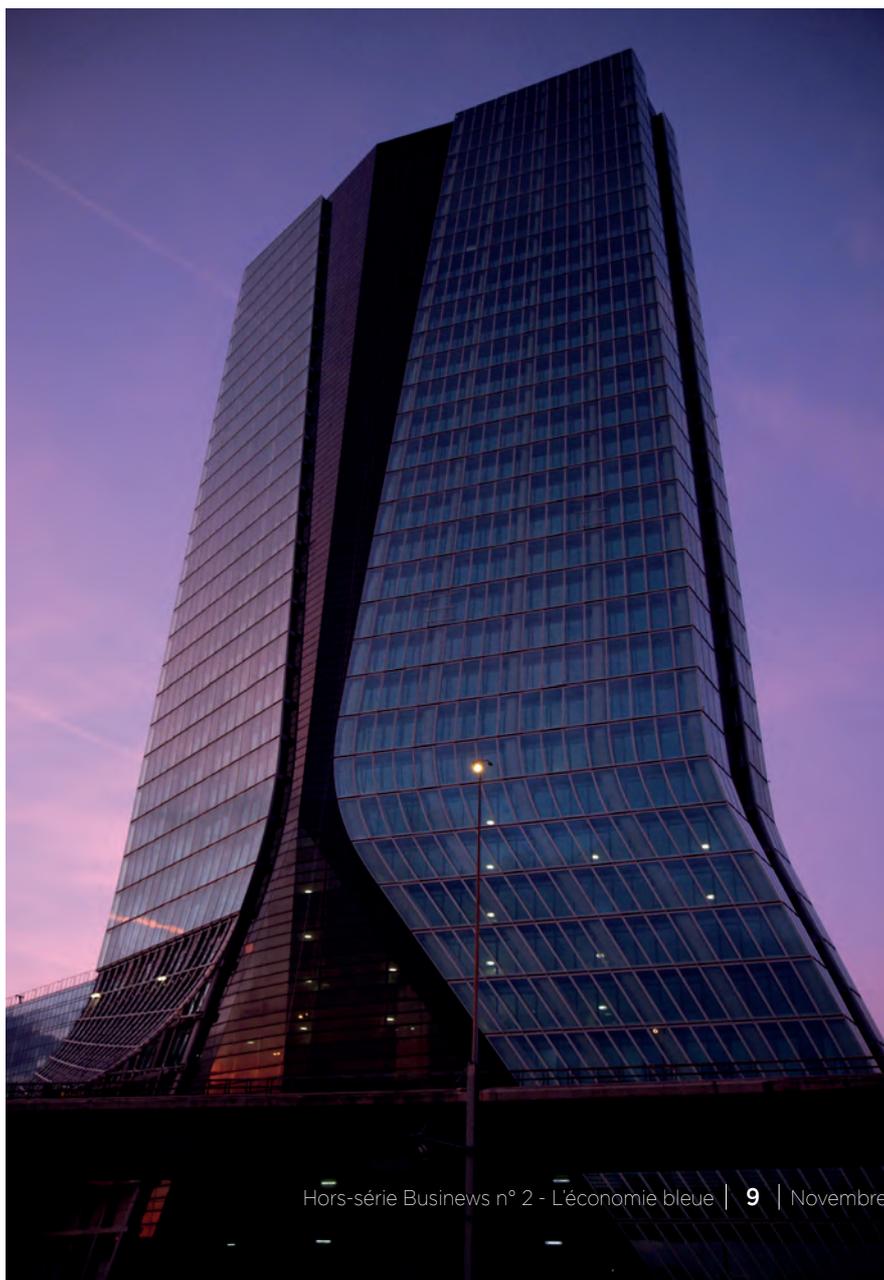
Marseille va devenir le premier nœud de raccordement de télécommunications du Sud de l'Europe. Elle est déjà la neuvième mondiale des hubs numériques avec ses quatorze câbles sous-marins qui la relient directement à quarante-trois pays et vise le Top 5 en 2023. La ville accueille cinq centres de données (data-centers).

Elle reprend du service en octobre 2017, notamment grâce au développement des croisières. En 1996, la fusion entre la Compagnie maritime d'affrètement (CMA lancée en 1978) et la Compagnie générale maritime (CGM fondée en 1975 par la réunion de la Compagnie générale transatlantique née en 1855 et les Messageries maritimes créées en 1851), finalisée en 1999, donne naissance à la CMA CGM. Elle est aujourd'hui le troisième armateur mondial et domine Marseille du haut des 147 mètres (33 étages) de sa tour Jacques Saadé, du nom du fondateur de l'entreprise familiale.

Le Port, devenu en octobre 2008 Grand Port Maritime de Marseille (GPM), a enregistré un trafic de 69 millions de tonnes de marchandises transportées et a accueilli 8 500 escales de navires et 742 000 voyageurs en 2020. Une année qualifiée d'« annus horribilis » par Elisabeth Ayraut, présidente du Conseil de surveillance par intérim. Cette période difficile n'a cependant pas trop freiné les investissements (51 M€ réalisés contre 57 M€ prévus) indispensables pour poursuivre son développement et mieux préparer l'avenir.

► Frédéric Dubessy

PHOTO WIKIMÉDI COMMONS



« Définir une vision commune d'aménagement à vingt ans de la zone industrialo-portuaire de Fos »

Entretien avec Hervé Martel,
président du Directoire du Grand Port Maritime de Marseille

Aujourd'hui, de nombreux acteurs du territoire ont les yeux rivés sur la zone de Fos-sur-Mer.

Pouvez-vous expliquer en quoi consiste le projet OAZIP 2040 ?

En 2021, le port de Marseille Fos a lancé une vaste réflexion sur l'avenir de l'aménagement des 10 000 ha qui composent la zone industrialo-portuaire. Aujourd'hui, sur cet ensemble, environ 3 000 ha abritent déjà des activités industrielles, de logistique, d'énergie, 1 000 ha resteraient à aménager, et 3 000 ha sont des espaces verts et 3 000 autres ha sont des espaces naturels que le port a volontairement préservés et entretient en véritable gestionnaire de la faune et de la flore locale. Peu de personnes savent que le domaine portuaire abrite de nombreuses exploitations agricoles pratiquant l'élevage, une agriculture raisonnée de céréales ou même des manades dans la Plaine de la Crau !

Le schéma d'Orientation et d'Aménagement de la zone industrialo-portuaire à horizon 2040, OAZIP 2040, consiste à définir en commun avec toutes les parties prenantes (*)



Hervé Martel, Président du Directoire du Grand Port Maritime de Marseille

PHOTO GPM

LA CONCERTATION : UN FACTEUR CLÉ DE LA RÉUSSITE DES PROJETS

Le projet stratégique du port de Marseille Fos, adopté en mars dernier, place la concertation comme un préalable à tout projet d'aménagement, que ce soit dans les bassins Ouest du Golfe de Fos ou dans les bassins Est de Marseille. À Marseille, la démarche du « Dialogue Ville-Port » a été mise en place en 2019 avec la volonté de dynamiser et de requalifier les territoires arrière-portuaires de la Ville, en impliquant davantage les populations riveraines. Dans la zone industrialo-portuaire de Fos, la concertation continue s'appuie sur une connaissance partagée et la recherche du plus grand dénominateur commun entre les acteurs. L'OAZIP 2040 s'inscrit pleinement dans cette démarche.

les grandes orientations d'aménagement. L'enjeu est de densifier le foncier déjà occupé et de réfléchir aux aménagements de nouveaux espaces dans le respect des équilibres entre les objectifs environnementaux, notamment de décarbonation de la zone, de baisse des impacts sur la population et les espèces et la vocation socio-économique du port intégré dans un territoire.

La démarche de concertation sur ces propositions d'orientation a été lancée, le 19 octobre dernier, en présence des parties prenantes, et nous allons, durant les prochains quatre à cinq mois, les étudier dans le but d'aboutir à une vision partagée. Tout le processus de concertation est encadré par un Comité de pilotage dont les membres sont, bien entendu le Port,

la Préfecture, la Métropole et la Région. C'est ce Comité de pilotage qui valide les travaux et les options envisagées à l'issue de la concertation relèveront de sa décision. Les grandes lignes pour les vingt prochaines années seront ainsi fixées.

Avec le déclin des imports de brut et l'arrêt programmé des centrales à charbon en France, comment comptez-vous réorienter l'activité des terminaux pour compenser la baisse des trafics ?

C'est aussi le sens de cette démarche proactive OAZIP 2040 : proposer des options d'aménagement en anticipant l'évolution des filières

« FAVORISER LA MASSIFICATION ET LE REPORT MODAL AVEC UN GRAND PORT FLUVIO-MARITIME »

et identifiant des relais de croissance. Les perspectives de croissance identifiées sur les conteneurs et les remorques présentent un fort enjeu pour les modes massifiés, qui sont un axe incontournable pour développement du Port. Les activités liées à la transition énergétique en font également partie. Elles seront concentrées sur des zones dédiées pour lesquelles nous avons déjà des prospects. Par exemple, nous allons constituer un véritable hub d'hydrogène tourné vers la décarbonation des activités industrielles basé sur un modèle d'affaires pertinent. Cet écosystème, renforcera l'attractivité de la ZIP de Fos, valorisera notre patrimoine tout en contribuant à la création d'emplois qualifiés dans la filière énergétique (ingénieurs, techniciens de maintenance, chefs de projets...). Cette démarche nous permettra également de programmer les aménagements utiles à l'accompagnement des filières du combiné terrestre et de la logistique à court, moyen et long termes.

Le gouvernement, dans sa stratégie nationale portuaire, demande une accélération du report modal.

Dans cette optique, quels sont les travaux programmés ?

Le port possède et exploite un réseau interne d'infrastructures, routières, ferroviaires et fluviales que nous devons encore renforcer dans ce cadre. La ZIP est parcourue notamment par 107 kilomètres de routes portuaires et plusieurs faisceaux ferroviaires. L'OAZIP 2040 inclut également les projets ferroviaires de Graveleau et de Port-Saint-Louis-du-Rhône. L'infrastructure routière sera également adaptée à l'occasion de l'aménagement de la zone de logistique Distriport 2 (113 ha) et de la zone de services portuaires ZSP2 aujourd'hui à l'étude dans une vision « Plug and play ».

Les activités logistiques affichent un fort dynamisme, avec un million de mètres carrés de bâti sur les zones de Distriport 1 et de

La Feuillane dont la dernière tranche de 50 ha est en cours d'instruction à la DREAL. Nous misons également sur le fleuve afin de créer les conditions de la croissance du transport de marchandises par barge et augmenter la capacité d'accueil bord à quai. C'est tout le sens du travail engagé avec l'ensemble des acteurs économiques et institutionnels pour la création d'un grand port fluvio-maritime qui permettra de favoriser la massification et le report modal. Il s'agit d'un enjeu national pour l'économie du pays qui contribuera à la décarbonation des échanges. Le président de la République, lors de sa venue à Marseille début septembre, a affirmé la vocation du port de Marseille Fos à devenir la tête de pont pour l'axe Rhône-Saône.

() Les parties prenantes sont : la Préfecture de Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la Région Sud, la Métropole Aix-Marseille-Provence. Il associe les Conseils de Territoire, les communes de Fos-sur-Mer, de Port-Saint-Louis-du-Rhône, de Martigues, de Port-de-Bouc, le Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, la DREAL, la DDTM, les industriels de la ZIP, le syndicat général des dockers, les entreprises de manutention et bien sûr des associations de riverains et associations de défense de l'environnement.*

Sur les 10 000 ha de la zone industrialo-portuaire de Fos, 3 000 ha sont des espaces verts et 3 000 autres ha sont des espaces naturels volontairement préservés par le port de Marseille Fos

Le port

Marseille-Fos, poumon de l'économie maritime en région



Premier port de France, deuxième en Méditerranée et sixième en Europe, Marseille-Fos accueille 8 500 escales de navires par an. Généraliste, il traite annuellement un flux moyen de 3 millions de passagers et 81 MT de marchandises. Créateur de richesse, vecteur des échanges internationaux, le port concentre 41 500 emplois directs et indirects sur une filière régionale qui recense 125 000 personnes toutes activités maritimes confondues.





Marseille-Fos, port d'escale et siège social de nombreuses compagnies maritimes françaises (CMA CGM, Marfret, Méridionale, Corsica Linea, Gazocean, Bourbon...)

PHOTO: NBDC

Devant la Bretagne, Provence-Alpes-Côte d'Azur, se hisse en tête des régions maritimes françaises concentrant un tiers des emplois maritimes en France. Une région caractérisée par la diversité de sa façade littorale abritant à la fois des ports de pêche, de plaisance, de commerce et l'arsenal de Toulon. Marseille-Fos, navire amiral de l'économie régionale, c'est d'un côté l'établissement public (GPMM), adossé à des activités régaliennes (douane, capitainerie, services phyto veto, gendarmerie maritime...), et de l'autre un secteur privé fédérant le transport, la manutention, l'industrie, les services aux navires et la logistique.

ANCRAGE HISTORIQUE DES ARMATEURS

Selon une étude conjointe du port et de l'Insee menée en 2016, le cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos compte 1 500 établissements employant 41 500 salariés. Cinq ans plus tard, ce chiffre se situerait à 46 000 employés. Près d'un salarié de l'économie maritime sur deux travaille dans un établissement de 500 salariés ou plus. Une concentration due à l'ancrage phocéen des compagnies maritimes (CMA CGM, Marfret, Corsica Linea, Gazocean, Méridionale, Bourbon...) expliquant également la forte proportion de cadres. Toujours selon l'institut de la statistique, l'économie maritime génère une richesse qui dépasse les 100 000 € par salarié et par an. Ces données devraient sous peu être remises à jour et tenir compte du dynamisme de la réparation navale industrielle, des activités logistiques, pourvoyeuses d'une importante main-d'œuvre et de l'émergence de l'industrie numérique marquée par une explosion de start-up innovantes (Traxens, Searoutes, Transpare, ClouFret...).

HUB DE CONNECTIVITÉ

Certes faibles en créations nettes d'emplois, la construction de trois data centers sur le domaine maritime positionne Marseille comme un hub de connectivité marqué par la présence de près d'une vingtaine de câbles sous-marins de communication. « En six ans, Interxion a investi 400 M€ et généré plus de 3 mds d'investissements par les majors du numérique dans les équipements de serveurs informatiques », souligne le président d'Interxion France, Fabrice Coquio. L'Économie de la mer, identifiée comme une filière stratégique, par le Conseil régional Sud compte parmi les huit opérations d'intérêt régional destinées à accompagner les projets structurants.



Fabrice Coquio, président du groupe Interxion

PHOTO: INTERXION

« IL FAUT DÉPLOYER UN PLAN D'ACTION FERROVIAIRE. NOUS DEVONS ÉGALEMENT AMÉLIORER LA DESSERTE DE FOS ET AGIR POUR LE CONTOURNEMENT AU SUD DE LYON »

Alain Mistre, président de l'Union Maritime et Fluviale de Marseille-Fos

Deuxième financeur public du port après l'État, la Région annonçait, en février dernier, 61 M€ d'investissements pour le GPMM et 20 M€ supplémentaires de fonds européens. Des sommes principalement destinées à accompagner le port dans la transition énergétique et numérique, pierre angulaire du projet stratégique 2020-2024. En effet, sur cette période, le port de Marseille va engager 50 M€ pour électrifier les quais desservant la Corse, le Maghreb et la croisière.

LES DÉFIS DE MACRON

Au-delà du défi environnemental, Marseille-Fos doit relever de nouveaux enjeux décidés par le président de la République : renforcer l'attractivité du Port de Marseille-Fos et sa connexion à l'hinterland. Ces dernières semaines, Emmanuel Macron a multiplié les annonces phares et les visites à Marseille, à La Seyne-sur-Mer et à Nice. Dévoilant son plan « Marseille en Grand » destiné à siffler la fin de la partie des bisbilles locales, le président de la République entend remettre le port de Marseille-Fos à flots en accentuant la logique d'axe et en favorisant l'attractivité portuaire et le report modal.

Dans le sillage d'Haropa Port né, en juin dernier, de la fusion des ports de Rouen, du Havre et de Paris, le président de la République invite à un resserrement des liens des ports de l'axe Rhône-Saône.

ET SI LA CROISSANCE DU PORT DE MARSEILLE-FOS DÉPENDAIT DU RAIL...

La France entend retrouver sa place et sa grande ambition maritime. Le chemin semble long, 40 % des conteneurs maritimes destinés à l'Hexagone sont encore dédouanés à Anvers et Rotterdam. Si le rebond de la consommation observé depuis fin 2020 permet à Marseille-Fos de renouer en 2021 avec les trafics de 2019 pour ses flux conteneurisés, il se laisse distancer par ses concurrents. En cause, la désorganisation de la chaîne d'approvisionnement mondiale,

conséquence de la pandémie. Les retards dans les rotations des navires sont compensés en sautant les escales françaises, les armateurs privilégiant les ports où ils possèdent des intérêts financiers sur les terminaux. Ainsi les transitaires déplorent d'avoir à subir plusieurs semaines de retard sur les ETA.

Quand la France peine à massifier ses flux de marchandises sur le rail, Anvers enregistre sur les seuls mois de juillet et août derniers, 27 trains fret supplémentaires reliant la Belgique à l'Allemagne. La réussite du port de Duisbourg axée sur les services ferroviaires fait mouche incitant les professionnels de Marseille-Fos à développer des connexions vers l'Ouest de l'Allemagne. « Il faut déployer un plan d'action ferroviaire. Nous devons également améliorer la desserte de Fos et agir pour le contournement au sud de Lyon », appuie le nouveau président de l'Union Maritime et Fluviale de Marseille-Fos Alain Mistre. Les armateurs CMA CGM et Marfret qui ont tenté l'aventure ferroviaire à deux époques différentes avaient finalement jeté l'éponge.

BUSINESS FRANCE, LES CLÉS DE L'ATTRACTIVITÉ

En matière d'attractivité portuaire, le gouvernement confie à Business France le soin de braquer les radars sur les ports français lors des missions à l'étranger tout en favorisant le foncier clé en main pour simplifier les procédures d'implantation.

Un effort de l'administration sera également fourni en faveur de la création d'un point de contact unique aux frontières au service de la fluidité du passage portuaire. La plate-forme France Sesame visant à dématérialiser sur un portail unique les services de contrôles phytosanitaires, vétérinaires sera lancée fin 2021 à titre expérimental à Marseille-Fos, au Havre et Dunkerque. Les Régions maritimes veulent peser sur les destinées des grands ports tout comme les professionnels par la voix des Unions maritimes et portuaires qui entendent avoir voix au chapitre et s'impliquer dans la gouvernance. L'Etat fait la sourde oreille comme le



PHOTO NBDC

Jean-Claude Sarremejeane, président de l'Union Maritime et Portuaire de France

déplore Jean-Claude Sarremejeane, président de l'Union Maritime et Portuaire de France. « C'est un sujet de crispation. Nous avons intérêt à avoir une communication établie avec l'institution portuaire », précise le président de Sosersid/Somarsid qui entend « influencer positivement » sur la stratégie nationale portuaire. Autre sujet passé sous silence, celui des zones franches portuaires au moment où la Grande-Bretagne annonce leur déploiement fin 2021.

► Nathalie Bureau du Colombier

COMEX, 60 ANS D'INNOVATION

« En 2021, la Compagnie maritimes d'expertises (Comex), célèbre les 60 ans de sa création aux portes des calanques à Marseille par le visionnaire Henri Germain Delauze. Passionné par la mer et les océans, il conçoit un système pressurisé permettant à l'homme d'effectuer des travaux sous-marins en résistant à la pression des profondeurs. Première société mondiale d'ingénierie sous-marine, Comex se développe au fil de son histoire dans l'offshore pétrolier, le nucléaire, l'industrie, la Défense et le spatial en nouant une collaboration avec l'Agence Spatiale Européenne. Animée par la passion originelle de son grand-père, avec le même goût immo-déré pour l'innovation, Alexandra Oppenheim-Delauze, Pdg du groupe, se positionne également dans le domaine médical. Comex conçoit un pousse seringue électrique, financé en partie par le Plan France Relance. Du 30 septembre au 2 octobre dernier, Comex a accueilli le 2^e congrès francophone de médecine subaquatique et hyperbare.

► NBDC

INTERVIEW

Mathieu Stortz

Directeur des terminaux méthaniers Elengy à Fos-sur-Mer, et vice-président du Conseil de développement portuaire du Grand port maritime de Marseille

PHOTO NBDC



Mathieu Stortz

« Base d'avitaillement en GNL à Marseille et en Méditerranée »

Comment Elengy, qui exploite les terminaux gaziers de Tonkin et Cavaou à Fos-sur-Mer, accompagne le port et les armateurs dans la transition énergétique ?

Depuis quelques années, le terminal s'est transformé en véritable hub et nous offrons un certain nombre de services au bénéfice, entre autres, de la mobilité terrestre et maritime (poids lourds et navires fonctionnant au GNL). En particulier, à Fos Cavaou nous sommes en mesure, depuis l'été 2019, d'effectuer un service pour permettre l'avitaillement des navires en GNL et nous sommes en train d'étendre ce service à Fos Tonkin. L'objectif étant de pouvoir avitailler les navires au GNL avec du gaz chargé dans nos terminaux de Fos-sur-Mer.

Un navire avitailleur au GNL est annoncé à Fos. Quand entrera-t-il en service ?

Le premier avitailleur dédié à Marseille-Fos acquis par TotalEnergies devrait arriver en début d'année prochaine. C'est un avitailleur opéré par MOL qui alimentera les navires CMA CGM. Nous serons ravis de l'accueillir à Fos Cavaou pour ses premières opérations.

La vocation du terminal Elengy va au-delà du port de Marseille ?

L'ambition d'Elengy pour les terminaux de Fos est de contribuer au développement de la filière GNL carburant maritime en rayonnant sur la côte méditerranéenne à l'est et à l'ouest de Marseille et de service comme base pour les besoins en GNL des îles. La Sardaigne vient de mettre en service un petit terminal de réception de GNL et un appel d'offres est en cours en Corse pour la construction d'une infrastructure de réception GNL afin d'alimenter ses centrales électriques. Nous sommes en compétition avec le port de Barcelone.

Le GNL est considéré comme un carburant transitoire compte tenu de ses émissions de CO². Travaillez-vous sur un autre carburant ?

Avec les armateurs, nous nous positionnons clairement sur une trajectoire GNL, bioGNL, puis e-méthane (le e-méthane est fabriqué

à partir d'hydrogène vert, lui-même produit à partir d'électricité éolienne ou photovoltaïque, et de CO₂ capté par exemple lors de la production du biométhane). Il s'agit de trois façons de produire la même molécule. Cela permet ainsi de décarboner le transport maritime sans avoir à remplacer navires et infrastructures, accélérant et facilitant ainsi la transition.

Nous travaillons avec Evéré, CMA CGM, TotalEnergies et la Métropole Aix-Marseille-Provence sur un projet de bioGNL à partir de la méthanisation de déchets agricoles et alimentaires. Le biométhane produit serait alors liquéfié pour être ensuite utilisé sur les navires GNL de CMA CGM.

Concernant l'ammoniac ou l'hydrogène, de gros progrès techniques doivent être franchis pour l'utilisation sur les navires. La taille des réservoirs ou la toxicité de l'ammoniac peuvent en limiter l'usage. La performance des batteries rend inenvisageable l'électrification des navires transocéaniques.

► **Propos recueillis par Nathalie Bureau du Colombier**

Fos Tonkin Elengy

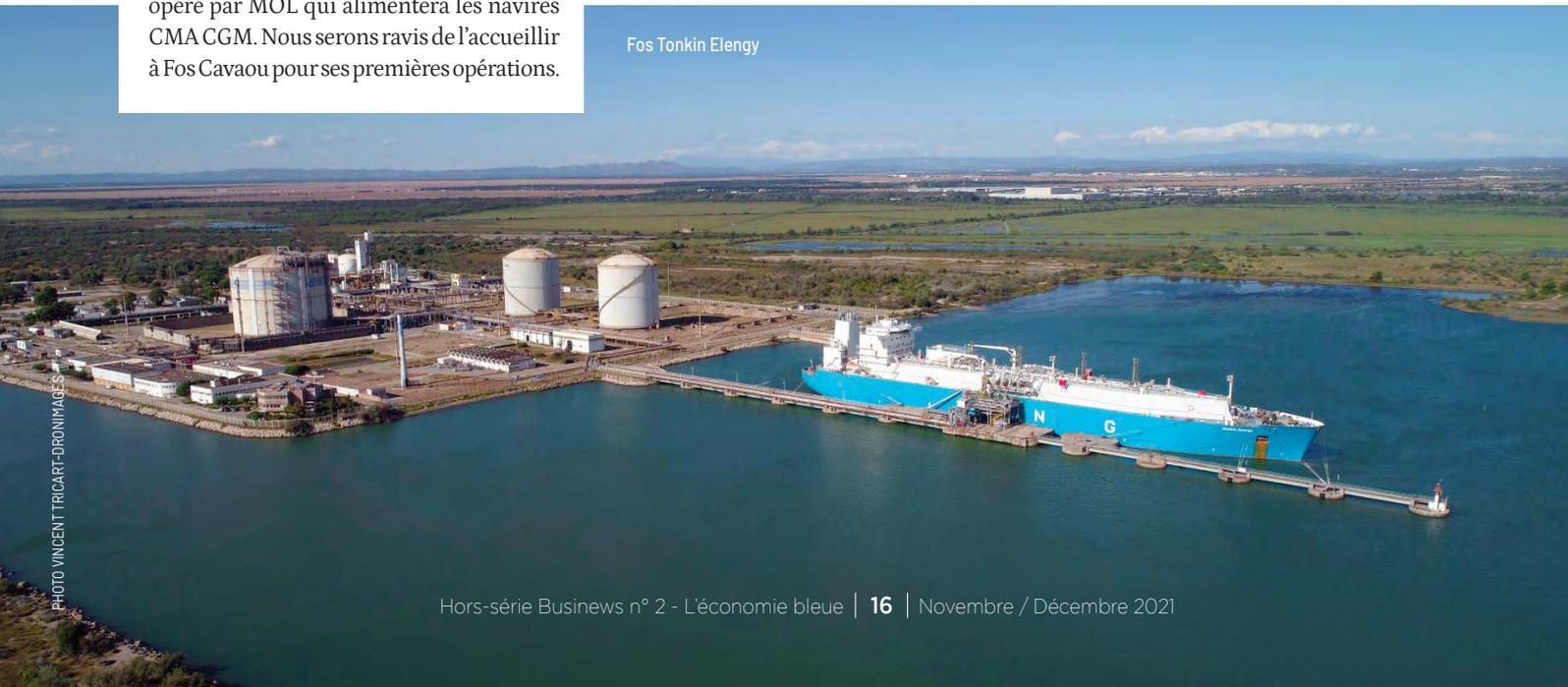


PHOTO VINCENT TRICART-DRONIMAGES

Chantier Naval de Marseille

2021, année exceptionnelle

Incontestablement, 2021 marquera l'histoire de la réparation navale lourde à Marseille. Une année exceptionnelle pour le Chantier Naval de Marseille (CNdM) avec 28 navires en arrêt technique, des paquebots principalement stoppés par la pandémie. Depuis sa reprise en 2010, l'entreprise a doublé ses effectifs et lance, aux côtés de l'AFPA, un programme de formation.

Vitesse de croisière au Chantier naval de Marseille qui n'a pas désempilé cette année. Une concentration inédite de paquebots de Mourepiane à l'Estaque où les formes 8, 9, 10 affichent complet. « 2021 sera une année exceptionnelle. Les paquebots stoppés à cause de la Covid ont décidé de venir chez nous. Habituellement nous accueillons entre 13 et 14 navires par an. Or, cette année, 28 viendront se faire réparer chez nous. Et nous allons terminer l'année avec un chiffre d'affaires de 50 M€ et un résultat positif », se réjouit Jacques Hardelay, directeur des Chantiers Navals de Marseille. Une véritable résurrection pour ce chantier en mort cérébrale dans les années 90, devenu aujourd'hui un des tout premiers clients du port grâce aux recettes d'amodiation et autres utilités (électricité, eau, attinage...). À la barre, les Italiens de San Giorgio del Porto et Costa Croisières qui « piano piano » ont remis à flots l'entreprise à compter de 2010, avant de valoriser dans une deuxième phase la forme 10 dont le bateau porte a été remplacé.

CARNIVAL EN ESCALE, UNE PREMIÈRE

La remise en état de la plus grande forme de Méditerranée (465 m de long et 85 m de large) a fait mouche auprès de Carnival, maison-mère de Costa Croisières qui, habituellement, préfère les Bahamas. Ainsi, pour la première fois dans l'histoire des chantiers, quatre paquebots Carnival (Carnival Glory, Legend, Valor...) ont jeté l'ancre à Marseille pour un arrêt technique. Au programme des travaux de nettoyage des coques et de multiples interventions sur la propulsion (arbres porte-hélice, stabilisateurs, safrans...). En voisin, les paquebots NCL, en hivernage dans le port de Marseille, en ont profité pour effectuer des travaux « barbe et cheveux » sans oublier les retardataires aux nouvelles normes OMI qui ont fait un arrêt aux stands pour s'équiper de nettoyeurs de fumées. Ainsi,



La compagnie américaine Carnival, maison-mère de Costa Croisières, actionnaire du Chantier Naval de Marseille, a confié quatre de ses paquebots à l'entretien

PHOTO CNdM

« NOUS ALLONS TERMINER L'ANNÉE AVEC UN CHIFFRE D'AFFAIRES DE 50 M€ ET UN RÉSULTAT POSITIF »

les ferries de GNV Fantastic et Excelsior ont fréquenté les bassins de Marseille, suivis en octobre de La Suprema, autre navire de l'amatour Italien. Le Chantier qui emploie désormais 145 salariés fait face à des tensions sur certains métiers. « Nous manquons de chaudronniers, de soudeurs, de mécaniciens et de tuyauteurs. Raison pour laquelle nous investissons dans la formation aux côtés de l'AFPA. Nous avons élaboré un programme de mille heures d'enseignement. Les formations ont débuté en octobre », détaille Jacques Hardelay.

Une première étape, puisque CNdM envisage également des formations aux métiers d'installations de levage provisoire. Par ailleurs,

sur les terre-pleins de la forme 10, l'association de réinsertion « La Pilotine » accompagne des jeunes sans qualification sur des projets en lien avec les métiers de la mer (travail du bois). L'un d'eux effectue un stage chez CNdM.

Le Chantier entend également surfer sur la vague de la transition énergétique. Désormais, près de 10% des navires sous pavillon français naviguent au GNL. À fin 2021, 23 porte-conteneurs au gaz seront opérés par CMA CGM dont 11 feront escale dans le port de Fos pour l'avitaillement. « Nous sommes à fond sur ce sujet afin d'obtenir les autorisations pour accueillir des navires à propulsion GNL dont certains font déjà escale à Marseille. CMA CGM recherche un chantier naval homologué pour intervenir sur ses navires », annonce Jacques Hardelay. Seule ombre au tableau, le redémarrage progressif de la croisière qui prive de visibilité le chantier.

► Nathalie Bureau du Colombier

Vincent Yannou, directeur de la Centrale de Provence à Gardanne

« Le Port est un élément crucial des approvisionnements de la centrale biomasse »

A l'exception de quelques semaines durant l'été 2021, la centrale de Provence à Gardanne n'a plus tourné depuis trois ans, à cause d'un climat social tendu. Les travaux pourtant ont repris, le plan d'approvisionnement s'affine, des projets se dessinent. Vincent Yannou, son directeur, espère un démarrage fin 2021.

Où en est aujourd'hui la situation industrielle et sociale de la centrale de Provence ?

Nous avons entamé les travaux de maintenance et sécurisation relevant de notre plan d'investissement de 10 millions d'euros afin de remettre en route l'unité avant la fin 2021. La centrale ne peut pas redémarrer sans paix sociale. Pour faciliter les reclassements, nous avons mis sur pied une cellule emploi opérationnelle avec les services de l'Etat. Les salariés licenciés ont des compétences, des diplômes... Il existe beaucoup d'opportunités dans l'industrie dans un rayon de 30 km pour ceux qui veulent travailler. Encore faut-il signer la charte d'engagement pour bénéficier du congé de reclassement. La CGT encourage à ne pas le faire. Les salariés qui s'y refuseraient prennent le risque de perdre deux ans de salaire plein... Ceux qui ont refusé le départ volontaire sont passés à côté du bonus de 50 000 euros. Les commissions de suivi ont commencé. Aujourd'hui, le dossier est donc moins technique que social.



CAPTURE DECAN YOUTUBE

Dans la perspective du redémarrage, comment vont s'organiser les approvisionnements ?

Nous avons revu l'ensemble des contrats pour ôter tout ce qui n'allait pas, en accord avec la Préfecture. L'objectif est d'avoir du bois labellisé. L'unité fonctionnera, d'une part, avec 400 000 tonnes de bois d'origine locale. Nous travail-

lerons avec une multitude d'acteurs, gros et petits, pourvu qu'ils soient fiables. D'autre part, 450 000 tonnes de bois proviendront de l'international, par le port de Marseille-Fos, comme ceux arrivés d'Espagne cet été. Les acheminements s'opéreront ensuite par camions. Nous étudions la possibilité de réactiver la voie de chemin de fer, directement reliée au port, pour éviter d'avoir trop de poids lourds sur les routes. Pour le GPMM et le terminal Carfos, par lequel ces bois transiteront, les bateaux de biomasse remplaceront les bateaux de charbon. L'activité biomasse dans sa globalité génère 500 emplois indirects. Il est un élément crucial dans notre stratégie.

Comment progressent les autres projets envisagés sur le site ?

La scierie que nous projetons avec Sofeb avance. Il n'existe pas de scierie en Provence, 2 à 3 hectares lui seront réservés. Il y a des synergies à mettre en œuvre par nos complémentarités. Elle peut nous apporter 50 000 tonnes et générer 10 à 15 emplois. Nous allons aussi aménager une plateforme de stockage des approvisionnements bois à l'emplacement des 250 000 tonnes de charbon dont nous disposons encore et que nous allons évacuer également par le port. Le projet Canthep avec Engie est toujours en cours. Dans les deux ans, ces dossiers peuvent se concrétiser. Le projet Hynovera, sur l'hydrogène, de l'ordre de 450 millions d'euros d'investissement, se situe à un horizon plus lointain, 2025-2026. Mais pour que ces projets, et d'autres, se réalisent, pour rassurer prestataires, fournisseurs, partenaires potentiels, le contexte social doit s'apaiser. L'actionnaire remet au pot tous les mois. Il ne faudrait pas qu'il se fatigue...



L'activité biomasse de la centrale contribuera à 500 emplois indirects selon Gazel Energie

PHOTO: JCB

L'AFPA surfe sur la « Croissance Bleue »

Au printemps 2021, l'AFPA La Treille a déployé un plan « Croissance Bleue » sur Marseille et La Ciotat. Le centre de formation professionnelle a obtenu un soutien de 640 000 € de la Région pour former 165 demandeurs d'emploi aux métiers de l'industrie navale et nautique à travers dix actions de formation.

La ministre de la Mer, Annick Girardin, s'est rendue mi-septembre sur le stand AFPA lors des Assises de l'économie maritime. « Elle a fait preuve d'un grand intérêt pour la technique de la réalité virtuelle destinée à sensibiliser les jeunes aux métiers de la mer », souligne Fabrice Marion, chargé de communication de l'AFPA.

Ces huit dernières années, l'AFPA a élaboré plus de 10 nouvelles formations pour l'économie maritime : scaphandrier, agent de port, préparateur voilier de course et grande plaisance, refiteur, appareilleur, opérateur composite nautisme et naval, etc. « L'emploi maritime ne fait pas seulement référence aux navigants. Avant de pouvoir naviguer sur des bateaux, il faut les construire ! » explique Fabrice Yeghiayan, directeur du développement & solutions clients à l'AFPA.

La croissance bleue comprend l'industrie nautique et navale, la plaisance, les travaux sous-marins et l'ensemble du tourisme littoral. Le secteur regroupe donc des nombreux métiers : soudeur, chaudronnier,

tuyauteur industriel, menuisier aluminium, scaphandrier travaux sous-marins, opérateur ou technicien stratifieur multi-procédés en matériaux composites, métallier, monteur soudeur naval, électricien, plombier-chauffagiste...

« Nous avons découvert des métiers pour lesquels il n'existait pas de formation. Nous les avons donc élaborés et nous avons aussi navalisé certaines formations pour des métiers existants » assure Fabrice Yeghiayan. Au sein de « l'Équipe de France du Maritime » (CIMER), l'AFPA préside le groupe de travail Attractivité, emploi et formation au Cluster Maritime Français. Partenaire historique de la Semaine de l'Emploi Maritime organisée par Pôle emploi, elle exporte son savoir-faire (participation à la création d'un centre de formation maritime à Tunis), s'est inscrite activement dans le programme Union pour la Méditerranée et organise un service pour déployer des solutions pour les pays méditerranéens.

► Nathalie Bureau du Colombier

La croissance bleue

→ France

- Deuxième territoire maritime au monde
- 20 000 Km de côtes
- 92 milliards en valeur de production / 20 milliards supplémentaires générés entre 2016 et 2020
- 360 000 emplois / 65 000 emplois créés en 3 ans

→ Provence-Alpes Côte d'Azur

- 125 000 emplois liés à la mer dans la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur dont 46 000 dans l'industrie navale le cluster industriel-portuaire de Marseille-Fos
- Première région en termes d'emploi maritime de France avec plus de 1000 kilomètres de côte

Formed Campus dédié aux métiers de la mer

Annick Girardin, ministre de la Mer, a inauguré le 13 septembre à La Seyne-sur-Mer, le Formed Campus, une des briques du projet du Campus des Métiers et des qualifications "Economie de la mer" de Toulon. Objectif former 9 000 jeunes sur cinq ans...

À la croisée de la formation, du numérique et de la Méditerranée, ce projet Formed Campus est porté par l'État, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (2,4 M€), des entreprises, le monde de la formation académique et professionnelle, et les institutions du territoire. Les CFA, les lycées, les écoles d'ingénieurs (Sea Tech, ENSM, Yncréa, Cnam...), les organisations professionnelles, le Pôle Mer Méditerranée et les entreprises leaders dans leur domaine (CMA CGM, Naval Group, ECA, CNIM, Monaco Marine, Comex) sont mobilisés. « Il vise en priorité le secteur de la construction et de la maintenance navale civil et militaire élargie à la grande plaisance, qui bien qu'un

des secteurs économiques industriels régionaux les plus actifs, souffre de manque d'attractivité et de compétences », explique le ministre de la Mer. « Au travers de l'effet catalyseur du naval, les investissements consentis au Campus vont ensuite pouvoir se déployer sur les autres secteurs de l'économie maritime également fortement impactés par la mutation numérique ».

Ce Campus a vocation à accompagner le territoire et son économie de la mer, développer la synergie des formations maritimes, anticiper les mutations de la filière, protéger et exploiter les atouts de la blue-tech et appuyer le rayonnement international de la France.

Il concernera sur 5 ans 9 000 formés ou sensibilisés, de Bac -3 à Bac +5 dont 225 publics en difficulté.

4MED s'inscrit dans une complémentarité avec les autres Campus des Métiers et des Qualifications d'Excellence notamment avec celui de la mer en Bretagne, avec le CINav, et ouvre à une coopération internationale avec les pays riverains de la Méditerranée. Officiellement acté dans l'Acte III de méditerranée du Futur, la France contribue au projet de « Réseau méditerranée des formations aux métiers de la mer » du Sommet des 2 rives.

► Nathalie Bureau du Colombier

ENSM Campus de Marseille

« Les compagnies font face à un cruel manque de marins »

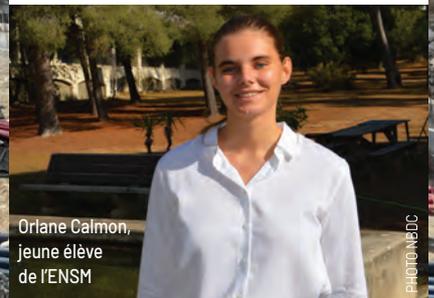
450 ans après la lettre patente de Charles IX créant l'Ecole d'Hydrographie de Marseille, la rentrée solennelle de la nouvelle promotion de l'ENSM Campus de Marseille s'est tenue le 16 septembre. Une rentrée marquée par une augmentation sensible des effectifs qui devrait se poursuivre jusqu'en 2027.



PHOTO: NBDCC

La CMA CGM Academy devrait être achevée en mai 2023

Vocation



Orlane Calmon, jeune élève de l'ENSM

PHOTO: NBDCC

162 bacheliers sélectionnés sur Parcoursup, venus de France métropolitaine et d'outre-mer, ont mis cap au sud de Marseille, où se trouve le campus de l'ENSM qui forme les trois premières années ingénieurs et officiers polyvalents, Le Havre assurant les deux dernières années du cursus.

Des effectifs en hausse, comme l'explique Fabrice Moret-Bailly, directeur du site : « Nous sommes passés en trois ans de 90 à 150 élèves. Nous connaissons une phase de croissance.

En 2021, nous allons accueillir 50 jeunes supplémentaires en formation initiale et professionnelle. Les compagnies font face à un cruel manque de marins en raison de plusieurs phénomènes. Le Brexit a conduit certains armateurs à repavillonner leurs navires en France et l'explosion du e-commerce porte la croissance du transport maritime ».

Le directeur de l'ENSM, rencontré au lendemain des annonces du Fontenoy du Maritime visant à doubler le nombre d'officiers d'ici à

Originaire de Martigues, elle a passé sa jeunesse sur l'eau et appris la voile au Pôle Espoir du Roucas Blanc. A 18 ans, elle se réjouit d'avoir intégré l'ENSM. Quand ses camarades rêvent de voyages au long cours, elle préfère une carrière à terre. « Je suis attirée par la filière économie gestion du navire. Le secteur est en pleine mutation, engagé dans la transition énergétique avec de nouvelles propulsions », détaille Orlane Calmon.



Fabrice Moret-Bailly,
directeur de l'ENSM
Campus de Marseille

PHOTO NEDC

2027, s'est réjoui de l'ambition de la ministre de la Mer. « *Le métier de marin est attractif. Les compagnies maritimes embauchent tous nos élèves. Ils partent naviguer chez CMA CGM, Louis Dreyfus, Orange Marine, Brittany Ferries, Gazocéan...* », ajoute-t-il, tout en concédant qu'après 15 ans de navigation beaucoup souffrent du syndrome du deuxième enfant et poursuivent leur carrière à terre.

CMA CGM ACADEMY EN 2023

L'ENSM Campus de Marseille compte 46 professeurs titulaires (marins, militaires, enseignants détachés de l'éducation nationale) et 70 vacataires. Sur le site qui s'étend sur 14 ha à la Pointe Rouge dans la Pinède à la lisière des calanques, les pelleteuses et marteaux piqueurs ont fait leur entrée depuis décembre 2020. TROP à l'étroit dans la tour d'Arenc, la CMA CGM Academy va se déployer sur le campus. Deux bâtiments seront construits (dont un souterrain) pour une superficie totale de 6 000 m².

« LES COMPAGNIES FONT FACE À UN CRUEL MANQUE DE MARINS EN RAISON DE PLUSIEURS PHÉNOMÈNES. LE BREXIT A CONDUIT CERTAINS ARMATEURS À REPAVILLONER LEURS NAVIRES EN FRANCE ET L'EXPLOSION DU E-COMMERCE PORTE LA CROISSANCE DU TRANSPORT MARITIME »

Fabrice Moret-Bailly

Conçue par l'architecte star, Jean-Michel Wilmotte, la CMA CGM Academy devrait être achevée en mai 2023. Au programme de la formation continue, pour faire monter en compétences les cadres de l'armateur, complémentaire à la formation initiale dispensée par l'ENSM. « *CMA CGM a signé une convention d'occupation temporaire de 50 ans sur un hectare. Cela va contribuer au rayonnement de l'école à l'international* », assure Fabrice Moret-Bailly. Les services administratifs de l'ENSM - hébergés dans le « château » - ont déménagé dans une des ailes de l'école, le bâtiment historique étant passé sous la coupe de l'armateur français.

► Nathalie Bureau du Colombier

UN DESU INTERDISCIPLINAIRE À BON PORT EN 2022

La crise sanitaire a retardé l'ouverture du DESU interdisciplinaire « Activités maritimes et portuaires » qui n'a pu voir le jour en 2020 en raison des confinements successifs. Cyril Bloch, qui dirige le Pôle de Droit Maritime et des Transports à la Faculté de droit d'Aix-Marseille, ne désespère pas : « *Nous espérons accueillir notre première promotion à la rentrée 2022 avec 15 à 25 participants. Conçu en partenariat avec le Port de Marseille, ce diplôme, de niveau Bac +5, est le fruit d'une collaboration inédite entre plusieurs Facultés de l'Université d'Aix-Marseille (droit, gestion, économie, lettres, sciences, IUT, notamment). Résolument pluridisciplinaire, il s'adresse non seulement aux étudiants en formation initiale, en complément de leurs cursus mono-disciplinaires classiques, mais aussi aux professionnels du secteur ou en reconversion dans le maritime. L'organisation très modulaire du diplôme permettra aux professionnels français mais aussi étrangers de le suivre en parallèle de leur activité professionnelle* ».



PHOTO DR

Cyril Bloch

À Aix et Marseille, les étudiants peuvent suivre deux cursus en droit et management maritime. Le Master 2 Droit et Management des Activités Maritimes, créé en 1974, forme des juristes de haut niveau, des experts, des correspondants de P&I Clubs, des assureurs maritimes, des avocats.

La Licence professionnelle en management et droit du transport maritime, qui forme 25 étudiants par an, a été lancée en 2008 avec l'Institut de Formation du port de Marseille-Fos. « *Le Master 2 et la Licence fonctionnent très bien avec la possibilité d'effectuer, selon l'âge, un contrat d'apprentissage ou de professionnalisation. Beaucoup de nos étudiants se voient proposer un contrat de travail avant même la fin de leur diplôme. Nous avons la chance d'être dans le premier port de France où sont présentes les plus grandes compagnies maritimes mondiales ainsi que tous les acteurs du secteur* », observe Cyril Bloch.

► Nathalie Bureau du Colombier



162 bacheliers composent la nouvelle promotion de l'ENSM Campus de Marseille

PHOTO NEDC



Une zone franche portuaire à Marseille

Alors que la stratégie portuaire nationale française se penche sur l'opportunité de créer des zones économiques spéciales portuaires, il semble opportun de s'interroger sur la longue histoire du port franc marseillais.



* Alexandre Lavissière, auteur d'une thèse sur les Zones franches logistiques, enseigne la logistique maritime à Marseille au sein de Kedge Business School

PHOTO DR

Les historiens s'accordent pour dater la création des zones franches portuaires à l'antiquité. Massilia, prospère en commerçant avec toute la mer intérieure, sans appliquer de taxes à l'entrée aux produits. Ainsi, lorsque Jules César prend la ville, il lui impose toutes les lois de Rome, sauf les taxes pour garder sa prospérité. Ce n'est qu'au IX^e siècle que Rothbald, comte de Provence, commença à réduire les privilèges de la ville afin de financer son trésor par les taxes. Il imposa le blé, le raisin et d'autres produits. Le développement commercial de la ville ralentit. La fraude et la contrebande sont encouragées. En 1224, cependant, les Marseillais rachètent leur indépendance et retrouvent leur statut commercial d'origine, comparable à celui des villes de la Ligue hanséatique, avec franchise de droits et taxes.

Deux siècles plus tard, Louis XI, comme César, prend le contrôle de Marseille et laisse perdurer les privilèges commerciaux de la

ville. Mais à partir de François Ier et jusqu'au règne de Louis XIV, chaque roi augmenta lentement les impôts et les produits à taxer. La concurrence d'autres ports francs du pourtour méditerranéen, comme Livourne, Gênes, Venise, vint alors diminuer la puissance de Marseille.

SOUS COLBERT, LA VILLE RENOUVE AVEC SON STATUT DE PORT FRANC

« Ordonnance de 1669 : Nous avons déclaré et, par ces présentes, signées de notre main, déclarons le port et havre de notre ville de Marseille franc et libre à tous les marchands et négociants et pour toutes sortes de marchandises de quelque qualité et nature qu'elles puissent être. Ce faisant, voulons et nous plaît que les étrangers et autres personnes de toutes nations et qualités puissent y aborder et entrer avec leurs vaisseaux, bâtiments et marchandises, les charger et décharger, y séjourner, magasiner, entreposer et en sortir par mer librement, quand bon leur semblera, sans qu'ils soient tenus de payer aucun droit d'entrée ni de sortie par mer. »

Colbert

Cette situation poussa Colbert à engager des réformes, et à donner le statut de port franc à la ville en 1669 avec des caractéristiques proches de celles décrites par l'actuelle Convention de Kyoto sur les douanes ou des nouveaux ports francs britanniques. Puis, l'histoire se répéta avec des taxes en 1671 sur le tabac ; en 1685, sur les produits venant d'Orient ; en 1690, les sucres ; en 1691, les textiles indiens puis la morue ; en 1693, le coton et le café. En 1703 cependant, après de nombreuses luttes, le statut de port franc est à nouveau installé. Il survivra jusqu'à la Révolution française. La Convention supprima tous les statuts de port franc de France. Avec le retour de la monarchie en 1815, le statut est réinstauré, mais ne dure que le temps du régime.

L'exemple de Marseille révèle l'intérêt en termes de politique publique du statut de port franc ; il constitue un bon compromis entre, d'une part, une politique de taxation des marchandises qui inhibe leur circulation et, d'autre part, une politique de laisser-faire total qui attire les marchandises, mais ne prélève pas d'impôts pour le trésor. Les ports francs permettent, en effet, l'attractivité fiscale tout en développant l'activité et donc la fiscalité indirecte sur des sociétés qui s'enrichissent et se développent autour de cet écosystème.

■

PIRATAGE

► Par Nathalie Bureau du Colombier

Branle-bas de combat pour cybersécuriser les ports et les compagnies

Des données clients de compagnies maritimes sont disponibles sur le darkweb, des terminaux portuaires sont paralysés en quelques secondes et des réservations de fret devenues impossibles... Les cyberattaques se multiplient dans le transport maritime. Un an après sa création, l'association France Cyber Maritime se structure avec pour vocation d'assurer de la veille cyber et de fournir des réponses appropriées en cas d'attaque.



Didier Daoulas



Fabien Perra



Xavier Rebour

TOUTES PHOTOS NBDC

« La guerre est déjà une réalité dans le monde cyber », indiquait, début septembre, Guillaume Poupard, directeur de l'Agence nationale pour la sécurité des systèmes d'information. Les tensions géopolitiques trouvent désormais leur traduction cyber. Cet été, l'affaire du logiciel espion israélien Pegasus a éclaté au grand jour, impliquant une dizaine d'États. En France, les menaces cyber sont prises très au sérieux, en particulier dans les ports classés opérateurs d'importance vitale. La cybersécurité fait partie des grands enjeux définis dans la stratégie nationale portuaire présentée par le gouvernement début 2021. Outre les menaces connues (phishing), de nouvelles formes de cyberattaques apparaissent : les brouillages AIS et GPS délivrent de fausses informations sur la position du navire. Quels que soient les motifs (fraude, vandalisme, sabotage, terrorisme, criminalité, mafia...), les dégâts peuvent rapidement prendre une ampleur colossale (vols de données sensibles, arrêt des opérations, blessures, voire décès, catastrophe environnementale). Aux États-Unis, en mai 2021, le service comptabilité de l'oléoduc américain Colonial Pipeline a fait l'objet d'une cyberattaque par rançongiciel provoquant la ruée des américains vers les stations essence. Cette attaque a donné lieu au versement d'une rançon de 4,4 millions de dollars au groupe DarkSide.

Face à la multiplication des attaques depuis deux ans dans le secteur (CMA CGM, Bourbon, Voies Navigables de France), ports et compagnies se structurent. Chaque jour, des tentatives d'intrusion sont déjouées dans les ports français.

ÉLABORATION D'UNE CARTOGRAPHIE DES RISQUES

Chez Armateurs de France, la prise de conscience des enjeux cybers date de 2020 seulement. Ce sujet fait désormais partie intégrante de la Commission sûreté et sécurité d'Armateurs de France. Les compagnies maritimes ne sont pas égales face à la menace cyber. Si CMA CGM possède un service dédié, d'autres ne sont pas du tout armées en cas d'attaque. France Cyber Maritime fondée en novembre 2020 à Brest devrait monter en puissance au cours des trois prochaines années avec davantage de moyens financiers à la clé, avec notamment 1 M€ supplémentaire débloqué dans le cadre du Plan national cyber. Un M-CERT (Maritime computer emergency response team) devrait prochainement voir le jour. « Ce sera un centre d'information, d'alerte, de réponse à incident », explique Xavier Rebour, directeur de France Cyber Maritime. Avant de déployer un arsenal de défense, une analyse sectorielle de la menace a été confiée

UN GUIDE DES PORTS CYBERSÉCURISÉS

En juin 2021, la DGITM a édité un Guide des bonnes pratiques pour la cybersécurité dans le secteur portuaire. Le document, édité par la DGITM, s'adresse à l'écosystème ports, compagnies, gendarmeries, logisticiens, transporteurs. Il est téléchargeable gratuitement sur le site de l'Union des ports de France et sur le site du ministère de la Transition écologique.

l'été dernier à Didier Daoulas, directeur du Comité d'analyse de risques du Conseil de cyber sécurité du monde maritime (C2M2) en partenariat avec un étudiant en maîtrise cyber sécurité du maritime, l'ANSSI et l'ENSM. Le document sera remis le 20 octobre prochain au secrétaire général de la mer, directement rattaché au premier ministre. « Cette analyse a un double objectif : cartographier les risques dans les ports et au sein des compagnies maritimes, alimenter la réflexion stratégique et affecter les moyens humains et financiers », explique Didier Daoulas.

Les attaques se multiplient et les dégâts aussi. Ainsi, en 2020, « 130 M€ de primes ont été versées pour 230 M€ de sinistres », relève le courtier en assurance Fabien Perra, chargé de clientèle et chargé du développement cyber maritime chez Bessé.

► Nathalie Bureau du Colombier

Marfret toutes voiles dehors

Un vent d'innovation souffle chez Marfret. Engagé dans la transition énergétique, l'armateur s'apprête en cette fin novembre 2021 à équiper un des navires de sa flotte en voiles du 21^e siècle. Quatre ailes en aluminium seront déployées sur le Marfret Niolon, poussé par les Alizés sur le service « Ferry-mar Atlantique »...



Guillaume Vidil,
Directeur général
de Marfret

PHOTO NBC

Utiliser la force du vent, cette énergie propre, gratuite et inépuisable, comme une aide précieuse à la navigation... Après des mois d'études, Marfret s'apprête à concrétiser ce projet en dotant le Marfret Niolon de quatre turbovoiles, pour améliorer son efficacité énergétique. « Nous sommes enthousiastes à l'idée d'explorer de nouvelles solutions et d'accéder à cette énergie qui devrait diminuer la consommation de carburant de 10 à 15% », se réjouit Guillaume Vidil, directeur général de Marfret.

L'armateur a choisi la technologie de la société hollandaise eConowind : « Nous croyons beaucoup en l'avenir de la conteneurisation de l'énergie

et c'est ce qui nous a conduits à opter pour cette solution ». Les ailes sont en effet facilement déployables et installées dans des conteneurs de 40 pieds ce qui permet une grande adaptabilité et transférabilité du système. « Toute l'ingéniosité du conteneur, sur laquelle repose notre activité, est ainsi appliquée au système d'assistance propulsive du navire » souligne Guillaume Vidil.

Ce retour en grâce de la marine à voile marque le début d'une nouvelle ère, Marfret envisageant de généraliser ce système à l'ensemble de sa flotte roro en le combinant à des alternateurs attelés réversibles, résultant sur une propulsion hybride voile et électricité. « Nous avons la volonté d'organiser notre transition énergétique et de bâtir ce positionnement différencié », affirme Guillaume Vidil. À l'heure de la prise de conscience mondiale des enjeux climatiques, Marfret entend prendre sa part à l'effort collectif.

Cette prise de conscience amène les industriels à programmer la relocalisation de certaines productions. Cette tendance, sans toutefois faire disparaître la mondialisation et l'interdépendance des économies, peut ouvrir de nouvelles voies de coopération au cabotage nord-sud sur lequel Marfret est bien positionné, et répondre aux enjeux écologiques et économiques.

La compagnie, qui a son siège à Marseille depuis 1951, a toujours cultivé ce positionnement régional qui fait partie de son ADN. Pour Marfret, le rayonnement de la cité phocéenne passe par le développement des échanges intra-méditerranéens, en particulier avec l'Afrique du Nord : « Nous offrons notamment, avec notre porte-conteneurs Saumaty, une liaison hebdomadaire entre Marseille et Alger. C'est un marché qui ne cesse de se développer et pour lequel nous garantissons à nos clients un départ à jour fixe » souligne Guillaume Vidil.

MASSIFICATION FLUVIALE

Propriétaire de huit navires, Marfret opère des lignes conteneurisées vers le Pacifique (NASP), la Guyane-Amazone, les Antilles Nord et la Caraïbe depuis la Méditerranée (MedCar, Ferry-mar Atlantique). Ses lignes courtes desservent le Maghreb (Algérie, Tunisie) et l'intra caraïbes (Ferry-mar Caraïbes).

Engagée dans le report modal depuis plus de 15 ans avec sa filiale Fluviofeeder Armement, la compagnie opère sur la Seine des navettes fluviales (Le Havre-Rouen, Rouen-Nogent-sur-Seine, Rouen-Gennevilliers) ôtant chaque année l'équivalent de 20 000 poids lourds à la route. La compagnie maritime, qui emploie 300 collaborateurs dont 80 au siège à Marseille, réalise plus de 200 M€ de chiffre d'affaires en 2021.



Le Marfret Niolon va progressivement être doté de quatre voiles permettant un gain de 10 à 15% de la consommation de carburant



PHOTO MARFRET

15 M€ pour transformer le MIN de Saumaty en pôle de commerce des produits de la mer

Le MIN de Saumaty s'est transformé avec le temps en friche industrielle sur laquelle travaille encore aujourd'hui une poignée de patrons pêcheurs. A la faveur d'un changement de statut en 2019, le MIN de Saumaty pourrait devenir un pôle majeur de commerce de produits de la mer en 2023 au terme de deux années de profonde métamorphose.

Grandeur et décadence au fil des ans pour le MIN de Saumaty... En 1972, le marché de la Criée aux poissons quitte le Vieux-Port pour s'installer sur 8 ha au nord de Marseille, à quelques encablures de l'Estaque. Le MIN de Saumaty n'a cessé de périr avec le regroupement des mareyeurs, la montée en puissance de la grande distribution et la disparition des poissonneries de quartier. Seulement 25 patrons pêcheurs travaillent quotidiennement sur le site tombé en désuétude avec sa boîte de nuit et son restaurant « Le poisson qui marche » désormais fermés.

« La décroissance de ces activités a entraîné pour la collectivité des difficultés financières croissantes dans la gestion du site et une dégradation des conditions d'exploitation pour les occupants », écrit la Métropole Aix-Marseille-Provence dans une délibération du 17 décembre 2020. Premier signal fort d'une renaissance avant l'adoption d'un vaste plan de transformation, le changement de statut. Passé de la régie à la gestion directe, le MIN de Saumaty est désormais sous la coupe de la Somimar, société d'économie mixte également gestionnaire du MIN des Arnavaux et dont la Métropole Aix-Marseille-Provence est le principal actionnaire. Fort de la réussite de la rénovation des Arnavaux, Marc Dufour, directeur de la Somimar, devient également directeur général du MIN de Saumaty avec pour mission de métamorphoser le site.

UN INCUBATEUR AGROALIMENTAIRE

Premier signal fort, la tenue le 30 septembre dernier de la nuit de l'immobilier sur le site pour braquer les projecteurs sur la métamorphose annoncée. Fort d'un budget de 15 M€ voté par la Métropole, Marc Dufour peaufine son plan de restructuration. « Le site offre un potentiel extraordinaire. J'ai proposé de l'ouvrir à de nouvelles activités pour y mettre de la vie avec des restaurants, un bar et pourquoi pas un hôtel de luxe. Je souhaite détruire deux entrepôts pour bâtir à la place

« Le site offre un potentiel extraordinaire. J'ai proposé de l'ouvrir à de nouvelles activités pour y mettre de la vie avec des restaurants, un bar et pourquoi pas un hôtel de luxe »

Marc Dufour, directeur de la Somimar et directeur général du MIN de Saumaty



Aménagé sur 8 ha le MIN de Saumaty va se transformer sous deux ans en pôle de commerce des produits de la mer

PHOTO DR

une marée de 3 000 m² au sol et de 4 m de hauteur avec au-dessus des bureaux pour la partie commerciale du mareyage. Vieillissante, la tour à glace sera remplacée par 1000 m² dédiés à la congélation répartis en trois box. Les cabanes des pêcheurs seront reconstruites. Je veux développer un pôle transformation des produits de la mer et travailler en lien avec l'Algérie, le Maroc et la Tunisie pour faire du codéveloppement. Actuellement, seulement 20% du poisson est pêché localement. L'essentiel des volumes provient d'Atlantique, de Rungis et de Sète. Avec le classement du Parc des Calanques, pêcher autour de Marseille devient de plus en plus contraignant », détaille-t-il.

Particulièrement intéressé par les pépites du Carburateur de la Cabucelle, Marc Dufour souhaite offrir aux start-up de l'agroalimentaire un espace pour se développer au sein du MIN de Saumaty. Le projet, qui n'est pas totalement finalisé, représente un investissement de 15 M€. Qui plus est, les activités doivent répondre aux ambitions de la Métropole tout en étant compatibles avec la stratégie du Grand port maritime propriétaire du foncier. Un appel d'offres doit être lancé dans les tout prochains mois. Après deux ans de travaux, la réhabilitation devrait s'achever à la mi-2023.

► Nathalie Bureau du Colombier

Plaisance

Le sud principal port d'attache en France

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur abrite le premier port de commerce français, de nombreux ports de pêche et un tiers de la plaisance nationale avec 55 000 anneaux répartis le long du littoral, de Carry à Antibes en passant par Cassis. Une activité florissante sous le signe des investissements et de la transition énergétique en prévision des JO de 2024.



135 ports de plaisance hissent la Région sud à la première place européenne en termes de capacité d'accueil avec 55 000 anneaux pour accueillir les navigateurs. Premier pôle de plaisance de France, l'aire métropolitaine marseillaise concentre 34 ports répartis sur 125 km de façade littorale. Une longue liste (Sausset, l'Estaque, le Frioul...) dans laquelle figure l'incontournable Vieux-Port qui aligne aujourd'hui 3 200 places, dont 30 pour les marins en escale.

Juste avant de franchir la passe du Vieux-Port, en contrebas du Palais du Pharo, un site vierge voué à abriter un pôle d'excellence autour de la plaisance traditionnelle axé sur la charpente marine et des boutiques d'accastillage. Un investissement de 8 M€ en prévision des

JO de 2024 porté par la Métropole et la Soleam. À proximité, l'Anse de la Réserve, port dont la gestion a changé de main en 2018.

Après 136 ans de gestion l'Union Nautique de Marseille a cédé sa place à la CCI Aix-Marseille Provence dans le cadre d'une délégation confiée par la Métropole AMP. Depuis 2019, la CCI investit pour tenir la corde dans l'accueil de grands événements nautiques avec la création d'un village de plaisance. L'enjeu ? Permettre la montée en gamme de la filière et renforcer l'attractivité autour du nautisme.

La forte activité des ports de plaisance génère des externalités négatives en particulier sur la qualité des eaux avec le déversement des eaux grises et noires, des huiles de vidange, des peintures et autres solvants. L'association

marseillaise V2E (Voiles de l'Énergie) entend ainsi inciter aux bonnes pratiques et parvenir à édicter une charte afin de réduire l'impact environnemental des compétitions de voile et créer un référentiel d'éco régates.

Au rang des préoccupations du secteur : les motorisations, les déchets, les flux logistiques, qualité de l'air, qualité de l'eau, les smart-grids, mais aussi la chasse aux bateaux non utilisés et le vieillissement des plaisanciers qui raccrochent les aussières vers 75 ans. Coût d'acquisition et d'entretien du bateau et prix annuel de la place découragent les jeunes qui se tournent vers les plates-formes de location.

► **Nathalie Bureau du Colombier**

Dans la tempête, le pilotage Marseille-Fos garde le cap

Bien qu'étant très impacté par la crise sanitaire, le Syndicat professionnel des pilotes de Marseille-Fos a su gérer les turbulences en soudant ses équipes autour d'un vrai rapport de confiance.

« Une solide cohésion sociale au sein de l'entreprise, pas un licenciement alors qu'au plus gros de la crise Covid, 68% de nos effectifs se sont retrouvés au chômage partiel, un syndicat qui a été un vrai partenaire pour passer cette période au mieux », explique Jean-Philippe Salducci. Le président du Syndicat professionnel des Pilotes de Marseille-Fos tire une note positive d'une situation sanitaire qui impacte particulièrement le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) du fait de sa très forte activité croisières... Et, conséquence directe, le pilotage qui accompagne 24h/24 les entrées et sorties des navires dans les bassins Est. « Ce port intra-méditerranéen dessert le Maghreb, la Corse, la Turquie... Il accueille aussi beaucoup de croisières. Sur ce créneau, notre activité atteint 20% de ce qu'on réalisait en 2019, le redémarrage est timide. En octobre 2019, on comptait 144 escales pour... une soixantaine en octobre 2021 », précise-t-il.

Côté Fos-sur-Mer où travaillent deux tiers des pilotes, 8 535 opérations sont comptabilisées cette année, contre 8 800 en 2019. Non seulement le volume de bateaux fait défaut, mais de plus les grands porte-containers sont aux abonnés absents. « On est une grosse métropole adossée à un port qui l'alimente. A titre d'exemple, 80 camions par jour la livrent en capsules Nespresso ! ».

Si avec la croissance dopée, il estime que la reprise du fret devrait être au rendez-vous en 2022, il reste sceptique sur les croisières : « De nombreuses compagnies sont fragilisées, vont-elles arriver à se maintenir d'autant qu'elles avaient investi lourdement pour rendre leurs navires encore plus propres ? Et quid du futur sanitaire ? » Malgré ces incertitudes, Jean-Philippe Salducci reste optimiste car « le transport maritime, à la tonne de marchandise transportée, reste le moins polluant, sans comparaison avec les camions ».

PASSÉ, PRÉSENT ET... AVENIR

Ancré depuis 1821 dans le Vieux-Port de Marseille où son ponton « Phocée » abrite construction, entretien et réparation de ses bateaux, le pilotage de Marseille-Fos, seul au monde à concevoir ses propres pilotines, intervient sur tout le département. De jour comme de nuit, par mer calme comme démontée, les pilotines sont toujours en attente de départ, prêtes à effectuer leur mission essentielle de service public.



Jean-Philippe Salducci

Ce métier qui existe depuis l'antiquité, devenu « corps officiel des pilotes » sous Louis XIV, n'en n'est pas moins tourné vers l'avenir. « On a construit ici la première pilotine électrique qu'on a livrée au port de Sète car son utilisation est impossible à Marseille. Nous réfléchissons à une pilotine à hydrogène en recherchant des entreprises mécènes pour nous parrainer. Nous travaillons sur le filtre à particule et le biocarburant pour de nouvelles pilotines qui pourraient être opérationnelles en 2024 ».

LE SYNDICAT DU PILOTAGE MARSEILLE-FOS EN CHIFFRES

- 48 pilotes et 46 salariés
- 11 pilotines
- 2 stations : Marseille-Frioul et Fos-Port-de-Bouc
- 18 638 rotations (2019)
- A ce jour : 13 595 rotations
- 22,4 M€ de CA (2019)
- Objectif 2021 : 19,2 M€



PHOTO RENÉ ROSSI

Face à la mer

Tourisme, hôtellerie, restauration... Le développement et l'attrait du territoire se tournent vers le littoral.



DES CALANQUES EN CURE DE DÉMARKETING

Réparties de Marseille à Cassis, nos vingt-sept calanques (nom dérivé du provençal *cala*, crique) s'étendent sur plus de vingt kilomètres de côtes. Elles culminent jusqu'à 563 mètres de hauteur (Mont Puget). De la Calanque de Saména à celle de Port-Miou, trois millions de visiteurs par an parcourent ces massifs de la chaîne pyrénéo-provençale gérés, depuis avril 2012, par le Parc National des Calanques.

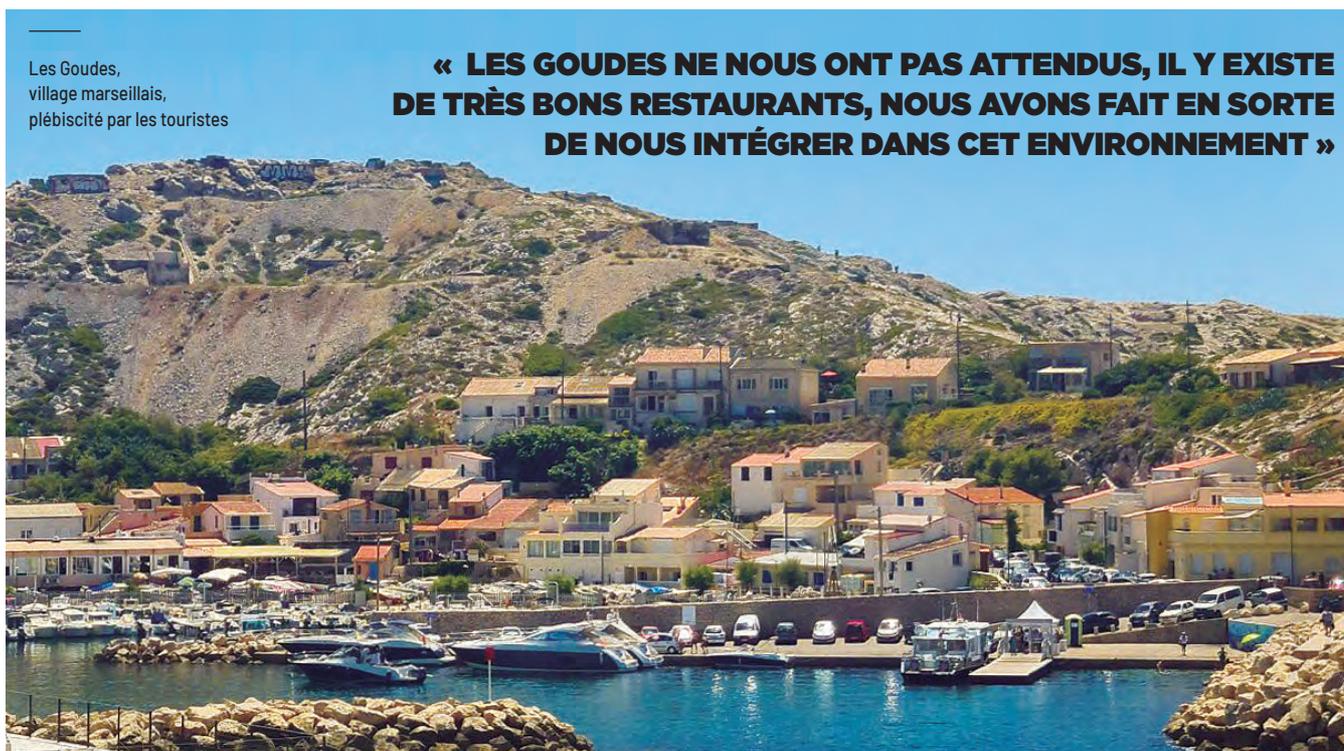
En 2020, lors du confinement, les sentiers et les anses ont été littéralement envahis avec 60% de fréquentation en plus. Au point que la mairie de Marseille a prescrit à l'Office métropolitain de tourisme et des congrès, une première !, une cure de démarketing. Avec comme remède l'abstinence de toute promotion de la cité phocéenne durant l'été. Une ordonnance relayée sur le site du Parc national avec le remplacement d'un beau cliché des calanques par une image d'une plage bondée accompagnée de messages peu incitatifs comme « quelques sites très populaires sont particulièrement pris d'assaut » ou « si la promiscuité ne vous fait pas peur... »

► Frédéric Dubessy



L'esprit marseillais gagne du terrain

Place to be, Marseille attire largement. Certains établissements assurent le rôle de locomotive dans la cité.



Les Goudes, village marseillais, plébiscité par les touristes

« LES GOUDES NE NOUS ONT PAS ATTENDUS, IL Y EXISTE DE TRÈS BONS RESTAURANTS, NOUS AVONS FAIT EN SORTE DE NOUS INTÉGRER DANS CET ENVIRONNEMENT »

Selon les chiffres de l'OMTC si la surfréquentation de l'été 2020 ne s'est pas reproduite, le cru 2021 a enregistré de très bons scores. « Dès la mi-juin la progression enregistrée sur les arrivées touristiques dépassait les 50% par rapport à l'an dernier » annonce Maxime Tissot directeur de l'OMTC. Touristes hexagonaux, mais aussi belges, allemands et suisses se pressent à Marseille. Résultat des courses sur le territoire, l'hôtellerie enregistre une forte hausse de 24,1% du chiffre d'affaires réalisé grâce à un taux d'occupation global de 82,6%. La restauration ne dépareille pas avec des taux de croissance des réservations de 81% en juillet et de 54% en août par rapport à 2019. Mieux, certains établissements jouent un véritable rôle de locomotive sur le secteur. Pour preuve la saturation de l'accessibilité... C'est le cas du restaurant « Ciel » de The Babel Community, rue Saint-Ferréol qui, malgré ses 200 couverts affiche complet à deux mois. Même constat sur le littoral. L'hôtel Restaurant Les Bords de Mer a valeur d'exemple. Les 19 chambres de l'établissement repris en 2016 par Frédéric Biousse et Guillaume Foucher, fondateurs du domaine de Fontenille dans le Vaucluse en 2016 et après un lifting complet de l'ancien Richelieu, sont prises d'assaut. La situation, à deux pas de la plage des Catalans et la vue imprenable sur le Frioul y sont pour beaucoup, ainsi que le positionnement d'un hôtel signature qui mise sur une décoration soignée et un minimalisme en vogue signé de l'architecte marseillais Yvann Pluskwa. Non loin, la collaboration engagée par Le Cercle des Nageurs de Marseille entre août et octobre avec le cuisinier étoilé Mory Sacko corrobore l'engouement. Le concept a fait carton plein malgré une jauge conséquente. Plus de 600 couverts assurés tous les soirs et une clientèle qui sort largement des frontières du club. Aux Goudes, le restaurant Tuba

et ses 5 chambres ont également la faveur du public. Cet ancien club de plongée repris en 2019 par Fabrice Denisot, Jean-François Kaujolle et Grégory Gassa a focalisé l'attention sur ce village du bout de la ville. Avec 90 couverts et 5 cabanons, il a séduit une clientèle venue de la France entière, amatrice de cette coolitude marseillaise défendue par le collectif fondateur. « L'attrait pour la ville ne date pas d'hier, le vrai décollage s'est fait en 2013 » note Grégory Gassa revenu à Marseille en 2014. Son objectif ? Renouveler les codes de la restauration phocéenne. Il enchaîne dans ce but, les projets novateurs autour de la « good food ». Ce seront Burger's Banquet, Le Réfectoire, Charbon, le Sweet Lady et maintenant Tuba. Le lieu a la faveur de la presse nationale et des influenceurs venus en nombre. Grégory Gassa en développe les atouts. « Une cuisine traditionnelle, un accueil soigné et un esprit start up ». Tuba s'adjoint aussi une touche culturelle avec une résidence d'artistes. « Cette année cela a été le bateau Rocher, mais tous les ans, nous soutiendrons un nouvel artiste ». Quid des us et coutumes locaux ? « Les Goudes ne nous ont pas attendus, il y existe de très bons restaurants, nous avons fait en sorte de nous intégrer dans cet environnement ». Et pour faciliter l'accès, nous permettons avec le loueur de bateaux ZeBoat et avec Didier Tani de l'Esplai des Goudes - qui y réfléchit depuis plusieurs années - de transiter par la mer afin d'éviter les embouteillages... Aux détracteurs qui reprochent de privilégier une clientèle d'happy few - comprendre de parisiens, - Grégory Gassa répond. « En 2020 nous avons été un peu débordés par la surfréquentation. Cette année nous avons été vigilants pour permettre aussi aux marseillais de profiter de leur bord de mer ».

► Fabienne Berthet

Croisières De 8 500 passagers à 1,8 million en trois décennies

Ancrées depuis une vingtaine d'années dans le panorama du port de Marseille, les croisières prennent à nouveau le large après dix-sept mois d'amarrage forcé de leurs navires pour cause de crise sanitaire.

Le début des croisières à Marseille date des années 1960 avec la Compagnie de Navigation Paquet souhaitant se diversifier pour lutter contre la concurrence de l'aviation sur ses lignes régulières. Son programme de croisières culturelles et gastronomiques «Cap sur Dakar» reliant Marseille au Sénégal via Casablanca est proposé d'abord sur l'Ancerville (1962), puis le Renaissance (1966), construit pour capter la clientèle américaine de Floride et des Antilles. Viendront ensuite le Jean Mermoz, dédié exclusivement à la croisière à partir de 1969 et rebaptisé Mermoz en 1970 après une rénovation complète. Persuadé que Marseille a un avenir dans la croisière, Jacques Truau, capitaine au long cours puis pilote du port, - qui se trouvait en poste à bord de l'Ancerville en 1963 - fonde en 1996 le Club de la croisière Marseille-Provence pour fédérer toutes les énergies (Chambre de

commerce, Office de tourisme de la ville, Port et professionnels). Un véritable visionnaire. À l'époque, en 1992, la cité phocéenne compte 8 548 croisiéristes et seulement vingt escales. À partir de 2007 avec 436 000 passagers, les croisières prennent le large avec des progressions à deux chiffres chaque année. Ce trafic sera multiplié par cent en vingt ans. Et le million atteint en octobre 2013. En 2019, le Port de Marseille a accueilli 1,85 million de croisiéristes (pour 2,76 millions maritimes et fluviaux en France) avec 497 escales réalisées par soixante-treize navires différents de vingt-trois compagnies. Une fois la parenthèse de la pandémie refermée, le premier port français et le quatrième en Méditerranée sur cette activité devrait reprendre sa croisière. Jacques Truau est aujourd'hui, et depuis janvier 2015, président d'honneur du Club de la croisière.

LA CROISIÈRE S'ANCRE DANS LA DIMINUTION DE SON EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE

Interdites par l'État, pour cause de Covid-19 jusqu'à fin juin 2021, les croisières ont pu reprendre le 4 juillet, après dix-sept mois d'arrêt, mais sous conditions drastiques. Test obligatoire avant l'embarquement et en cours de croisière, réduction de la capacité passagers à 70 % pour garantir la distanciation à bord, respect des gestes barrières et désinfection renforcée des espaces communs, prise de température quotidienne, suppression du temps libre pendant l'escale, mise en place des excursions bulles (35 personnes maximum encadrées par un guide) pour éviter tout risque de contagion, « un protocole sanitaire très strict, plus contraignant que le pass sanitaire », souligne Hélène Lebas, déléguée générale



Le ciel se dégage pour la croisière à Marseille

« LES COMPAGNIES DE CROISIÈRES FONT DE LA PRÉSERVATION DE LA BIODIVERSITÉ ET DE LA DIMINUTION DE LEUR EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE UNE PRIORITÉ PARTOUT OÙ ELLES ESCALENT »

Jean-François Suhas, président du Club de la croisière

PHOTO: F. DUBESSY



La Croisière version avant Covid-19

rale du Club de la croisière Marseille-Provence. Six compagnies (MSC Croisières, Costa Croisières, TUI Cruises, Hapag Lloyd, Club Med, Ponant) ont assuré trente-deux escales entre juillet et août 2021 avec des passagers essentiellement européens.

«L'été ne représente pas le plus important trafic. En 2019, les pics se situaient au printemps et en automne», précise Hélène Lebas. En octobre, une soixantaine d'escales était ainsi programmée. « Entre septembre et décembre, 136 escales de croisières seront annoncées », indique la déléguée générale qui attendait un retour des Américains dès fin septembre.

UNE CHARTE BLEUE POUR RESPECTER L'ENVIRONNEMENT

Souvent décriée pour la pollution qu'elle engendre dans les villes, l'activité croisière veut se montrer vertueuse. Sous l'impulsion du Club de la croisière Marseille-Provence, une Charte bleue a vu le jour le 17 octobre 2019. Ses signataires s'engagent, au-delà de la réglementation en vigueur, sur le respect de quatre principes : utilisation du branchement à quai dès 2025, utilisation du carburant désulfuré à 0,1% ou de toute autre solution permettant de réduire l'empreinte environnementale comme les scrubbers, le GNL ou les pots catalytiques dès l'entrée dans la zone de régulation du port, accueil des escales de navires propulsés au GNL et développement d'une filière dédiée, réduction de la vitesse à dix nœuds dès l'entrée en zone de régulation du port. Le tout est contrôlé par le pilotage et la capitainerie du port de Marseille-Fos.

Un message réitéré lors d'un atelier «Croisière & biodiversité» durant le Congrès mondial de la Nature (début septembre 2021 à Marseille).

«Le territoire Marseille Provence (...) abrite un écosystème endémique fragile qu'il convient de préserver au quotidien, notamment pour les générations futures. Les compagnies de croisières font de la préservation de la biodiversité et de la diminution de leur empreinte environnementale une priorité partout où elles escales», déclarait Jean-François Suhas, président du Club de la croisière, mais aussi du Conseil de développement du Port de Marseille Fos.

Costa Croisières a positionné ici son navire Costa Smeralda, propulsé au GNL, tous les dimanches de juillet à novembre. Un second navire de ce type, le futur Costa Toscana fera également escale à Marseille en 2022. Directeur du Développement durable et secrétaire général de la Fondation de Costa Croisières, Davide Triacca assurait, lors de l'atelier au Congrès mondial de la nature, «nous sommes prêts pour l'alimentation électrique des navires à quai dès que cette technologie sera disponible à Marseille et nous poursuivons les recherches sur l'utilisation du bioGNL et des piles à combustible». La compagnie travaille aussi sur un projet de navire à zéro-émission d'ici 2030 qui utiliserait différentes technologies dont les énergies éolienne, solaire, venant de batteries, et dérivée de l'hydrogène.

Chaque croisiériste rapporte en moyenne à Marseille 45€ (159€ pour ceux en tête de ligne, soit 25% des croisiéristes) pour un impact économique direct de 375 M€. 2 000 emplois sont liés aux escales et 3 000 avec l'écosystème (sièges sociaux des compagnies et réparation navale).

► Frédéric Dubessy

LE TOURISME PROVENÇAL SAUVÉ PAR LES FRANÇAIS

24,1% d'augmentation du chiffre d'affaires pour les hôtels avec un taux d'occupation global de 82,6% et 81% de taux de croissance des réservations en juillet et 54% en août par rapport à 2019 pour les restaurants. L'été 2021 a été excellent pour Marseille et Aix-en-Provence. «Le tourisme est une activité résiliente», commente Marc Thépot, président de l'Office de tourisme et des congrès de Marseille (OMTC). «Une très belle saison que tout le monde nous envie», lance en écho son directeur Maxime Tissot. Selon lui, «Marseille affiche le meilleur taux d'occupation hôtelière de l'été des grandes villes françaises».

TheFork (la Fourchette - site de réservation de restaurants) note que la cité phocéenne a affiché les meilleures performances de France sur l'été 2021.

Si la Covid-19 est venue perturber l'année 2020, n'empêchant pas les embouteillages de touristes sur des sites comme Notre-Dame de la Garde ou les calanques, Marseille aura tout de même accueilli 3,5 millions d'entre eux. La taxe de séjour a ainsi apporté 5,71 M€ soit moins d'1 M€ de moins qu'en 2019. Ce révélateur de la fréquentation ne cesse de progresser depuis 2015 (2,73 M€ à l'époque).

L'activité numéro un de notre région, avec un impact économique évalué à 8% de l'économie locale en 2019 et forte de 22 798 emplois directs (9,1% de l'emploi salarié total de la ville), semble donc belle et bien repartie. La cité phocéenne compte 3 436 établissements touristiques dont quatre-vingt-trois hôtels classés (6 576 chambres).

Les deux poumons d'apport de touristes que sont les croisières (voir ci-contre) et l'aéroport Marseille-Provence repartent également après des mois difficiles. Philippe Bernand, président de la plateforme phocéenne, s'avoue «relativement optimiste sur la sortie de crise. (...) Nous retrouverons nos résultats historiques (NDLR : plus de 10 millions de passagers en 2019) à l'horizon 2023», prédit-il.

► Frédéric Dubessy

LE CLUB DE LA CROISIÈRE MARSEILLE PROVENCE, ACTEUR DE LA CROISIÈRE DURABLE POUR LE TERRITOIRE.

1^{er} port de croisière en France, Marseille Provence est une place incontournable dans le paysage touristique international avec **375 M€/an de retombées économiques** et **2 000 emplois** pour l'ensemble des acteurs du territoire.

Si la **promotion de la destination Marseille Provence**, des ports maritimes (1,9M de passagers en 2019) et fluviaux (95 000 passagers en 2019), pour confirmer et renforcer leur positionnement unique en Méditerranée est une des missions du Club, nous agissons au quotidien en faveur d'une adaptation en profondeur de la filière croisière.

En effet, depuis sa création en 1996 et au service de l'intérêt général, **le Club de la Croisière Marseille Provence (constitué en association loi 1901) est l'expert des activités portuaires et touristiques de la croisière.** à ce titre, il fédère l'essentiel de l'écosystème local de la croisière.

Fort de cette position et soutenu par un réseau de 65 adhérents, acteurs clés privés et institutionnels de la vie économique locale, nos enjeux prioritaires visent, tout particulièrement depuis 2017, à **encourager la transition éco-énergétique de la filière** et développer les retombées économiques pour le territoire. **Plus sécurisée, plus verte et plus qualitative, la croisière à Marseille a repris, encadrée par la Charte Bleue.**



LA CHARTE BLEUE : DES ENGAGEMENTS CONCRETS QUI VONT PLUS LOIN DE CE QUE LA LOI IMPOSE

Cette charte, signée en 2019 par le Port de Marseille Fos, les autorités locales et nationales et les principaux armateurs de croisière accueillis à Marseille (représentants 85% des escales annuelles -Costa Group, MSC Croisières, Royal Caribbean Cruises Limited et Ponant-) prévoit le **respect de 4 règles contraignantes**, qui vont au delà de la réglementation en vigueur :

- Utilisation du branchement à quai dès 2025.
- Utilisation du carburant désulfuré à 0,1% ou de toute autre solution permettant de réduire l'empreinte environnementale comme le GNL ou les pots catalytiques dès l'entrée dans la zone de régulation du port.
- Accueil des escales de navires propulsés au GNL et développement d'une filière dédiée.
- Réduction de la vitesse à 10 nœuds dès l'entrée en zone de régulation du port.

L'application de la Charte Bleue est contrôlée par le pilotage et la capitainerie du port de Marseille Fos. Ces contrôles donnent lieu à un signalement auprès de la Direction des Affaires Maritimes lorsque les conditions ne sont pas remplies. Avec la reprise des croisières, la Charte Bleue est entrée en application le 20 juin 2021 et 6 nouvelles compagnies l'ont signée.

**Marseille
Provence**
Cruise Club 

Si vous souhaitez en savoir plus :
www.marseille-cruise.com

Immobilier le littoral a la cote

Attractivité phocéenne oblige, les prix grimpent dans la cité.
Détails des secteurs séduisants pour les acquéreurs.



Les prix de l'immobilier en bord de mer ne cessent de grimper à Marseille

PHOTO FB

Une maison de 100 mètres carrés, au Roucas Blanc ? Un bien qui se vend en quelques visites à condition qu'il y ait une vue. Les bords de mer de la cité phocéenne ont, plus que jamais la côte. Dans le 7^e, il devient même difficile d'établir un prix au mètre carré. C'est en fonction du produit. Pour une maison récente avec vue et un parking de 100 à 120 mètres carrés, les prix peuvent grimper au-delà de 6000 euros le mètre carré. Ce qui se vend le mieux ? Les biens avec extérieur dans le 6^e arrondissement, autour de Vauban, dans le 7^e, à Saint Victor et Endoume ainsi qu'autour du 8^e dans le Carré d'Or. L'engouement post covid pour les villes littorales et la généralisation du télétravail, ont changé la donne dans la cité phocéenne. « Nous assistons à une progression mensuelle des prix de vente dans la cité phocéenne (+10% en 6 mois). 60% de nos clients à Marseille sont des Parisiens », développe Amandine Coquerel, fondatrice d'ARCHIK. Longtemps en déficit d'image, Marseille et son littoral cumulent de nombreux atouts, dont celui non des moindres d'afficher des prix au mètre carré très en-deça des grandes métropoles françaises avec notamment un prix au mètre carré trois fois inférieur à celui de Paris. Résultat des courses ? Des prix qui peuvent grimper aujourd'hui de 5 à 15 % en fonction de la possibilité de stationner et de l'état du bien. Une tendance qui va de pair

« NOUS ASSISTONS À UNE PROGRESSION MENSUELLE DES PRIX DE VENTE DANS LA CITÉ PHOCCÉENNE (+10% EN 6 MOIS). 60% DE NOS CLIENTS À MARSEILLE SONT DES PARISIENS »

avec la raréfaction des offres. « Le stock de biens tend à s'amenuiser, difficile de trouver des mandats » note Caroline Contoz de Maison à Marseille. Les quartiers de Vieille Chapelle et la Pointe Rouge sont particulièrement recherchés. « Un bien des années 60 se vend plus de 5 000 euros le mètre carré, soit 15 % de plus que l'année précédente », note Caroline Contoz. Autre quartier en vue, à la Pointe Rouge, en bord de plage, une maison XIX^e siècle avec un jardin de 550 mètres carrés peut monter jusqu'à 2,5 millions euros. Même chose aux Goudes, quartier très visité malgré son accessibilité réduite où un cabanon de pêcheurs ou un appartement en bord de mer se vend sans attendre, dans les 200 000 euros. Le neuf suit la même voie. « Avec une croissance des prix de 4,5 % en raison de la faiblesse de l'offre essentiellement concentrée sur les arrondissements tels que le 9, 10, 11 et

12^e arrondissements » insiste Nathalie Marchetti, responsable Région sud d'Ikory. Le programme Art'Chipel de Nexity Région sud situé dans le 8^e derrière le SMUC, voit d'ailleurs les prix s'échelonner entre 5700 et 7300 euros le mètre carré. Ils peuvent même grimper jusqu'à plus 10 000 euros notamment dans les programmes qui sortent de terre entre le Cercle des Nageurs de Marseille avenue Charles Livon et la plage des Catalans. Du jamais vu dans la cité !

► Fabienne Berthet



PHOTO FB

Des projets neufs sortent de terre aux Catalans

Cercle des Nageurs de Marseille

L'argument nautique

100 ans pile ! Cette année le Cercle des Nageurs de Marseille assume son centenaire. Ce lieu emblématique de la cité a accueilli en son sein nombre de nageurs et de poloïstes émérites dont les succès ont franchi les frontières de l'hexagone. Au-delà c'est aussi et surtout un lieu d'apprentissage de la natation pour les petits marseillais et de vie pour ses 4 000 membres.

Le Cercle ? Personne à Marseille ne peut ignorer la présence de l'institution. Déjà par sa présence physique et son emprise au sol au bout du boulevard Charles Livon. Dans le détail, ce sont 7 000 m² et 3 piscines dont un bassin olympique. Si 4 000 membres ont fait le choix d'y adhérer c'est aussi et surtout, une fabrique à champions qui a, permis, à Marseille, de faire éclore le meilleur de la natation française. Dans une ville historiquement tournée vers le foot et l'OM, de grands noms comme Camille Lacourt, Frédérick Bousquet, Fabien

Gilot, Florent Manadou et avant lui Laure Manadou ont contribué, d'une manifestation à l'autre, dans les courses individuelles ou en relais, à faire briller la cité phocéenne au plus haut niveau. « *Clément Mignon et Fabien Gilot, Florent Manadou et Mehdy Metella ont incarné la suprématie des relais français champions du monde et olympique... L'équipe de France sacrée championne du monde du 4x100m à Doha en 2014, était composée à 100 % marseillaise* » note l'ancien journaliste Patrick Fancello auteur de deux ouvrages sur le CNM... La notoriété ne date pas d'hier. D'Alex Jany

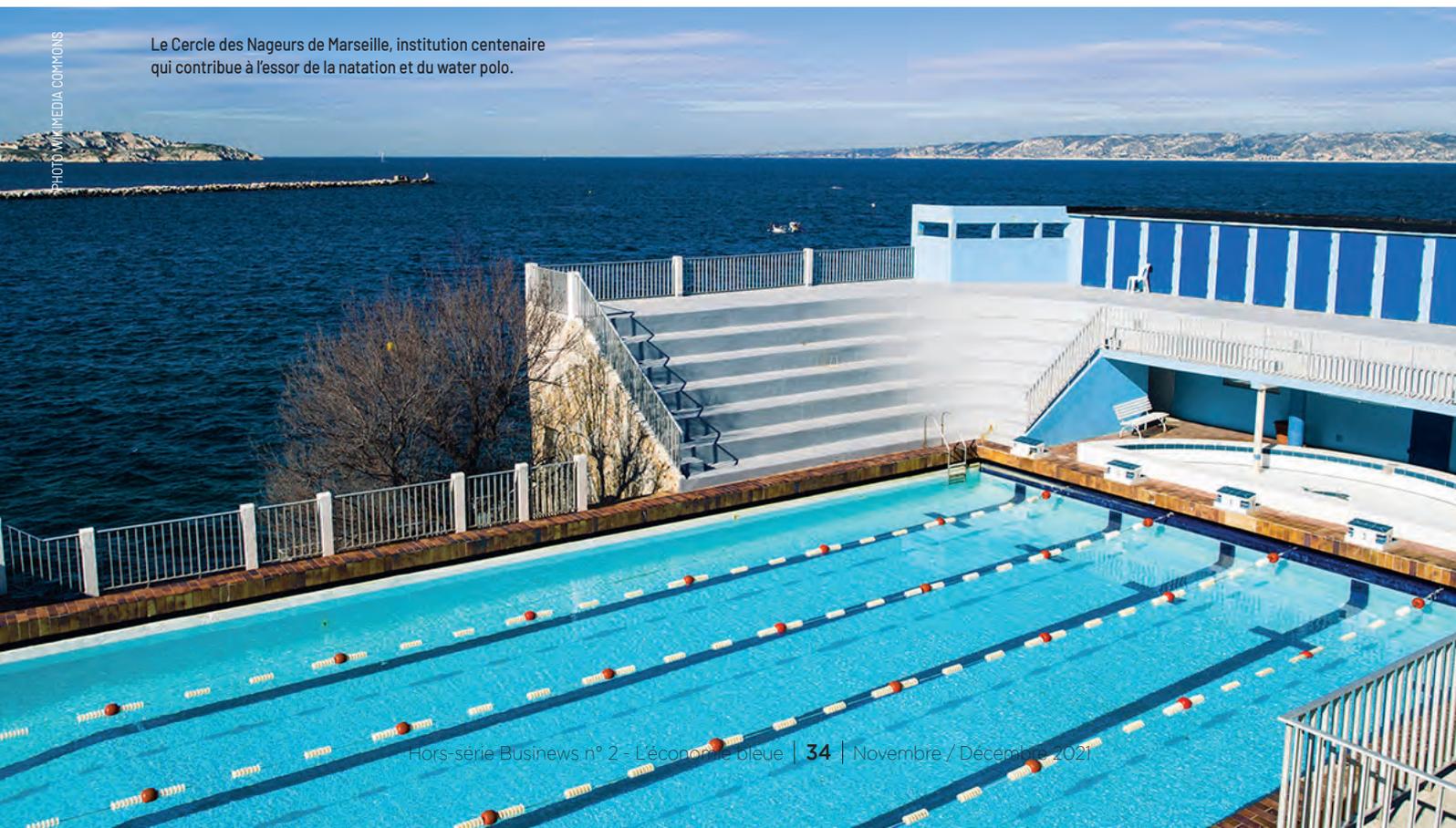
à Alain Mosconi, en passant par Danielle Dorleans, les champions ont marqué l'histoire du Cercle des Nageurs avec 47 sélections aux JO et 15 médailles engrangées. Côté Water polo, le CNM ne démérite pas, il s'affiche comme un club phare de la discipline en France. L'équipe Elite a même décroché le titre de champion d'Europe en 2018 et affiche 38 titres de champions de France. Aux derniers Jeux Olympiques, Florent Manadou a rapporté une médaille avec une pérennité rarement observée dans un club français. D'où l'ambition de continuer dans cette voie et de faire encore mieux aux prochaines Olympiades de 2024. Reste, une priorité, la volonté de transmettre, « *l'apprentissage de la natation, du water polo et des valeurs sportives arrive en tête de nos missions et s'avère inscrite dans les statuts de l'association* » aime à dire Paul Leccia, président depuis plus de 30 ans du vaisseau amiral des Catalans.

« L'APPRENTISSAGE DE LA NATATION, DU WATER POLO ET DES VALEURS SPORTIVES ARRIVE EN TÊTE DE NOS MISSIONS ET S'AVÈRE INSCRITE DANS LES STATUTS DE L'ASSOCIATION »

Paul Leccia, président du CNM

► Fabienne Berthet

Le Cercle des Nageurs de Marseille, institution centenaire qui contribue à l'essor de la natation et du water polo.



Le J1

nouvel emblème de la capillarité ville-port



Une perspective du futur J1
esquissée par l'urbaniste Bernard Reichen

PHOTO RRA

Après les Docks, le Silo, un ancien bâtiment vestige de l'âge d'or du port de commerce prépare sa mue. Le J1, hangar Eiffel posé sur les quais aux abords de la place de la Joliette, s'apprête à reprendre vie sous la houlette d'un groupement associant Vinci Construction et la Banque des Territoires.

Leur programme lauréat de l'appel à projets lancé par le GPMM en juin 2017 a pour ambition d'ouvrir le J1 sur la ville en y intégrant des fonctions urbaines : sont annoncés un hôtel Marriott 5 étoiles de 130 chambres, des bureaux (7.000 m² + un spa de 1.500 m²), un incubateur et un pôle de formation aux métiers maritimes (2.500 m²), un centre de remise en forme, des restaurants, une brasserie, etc.

A la manœuvre, l'urbaniste Bernard Reichen a prévu de créer une capillarité avec la ville.

Cette ouverture aura pour emblème une grande canopée accolée à ce bâtiment aux dimensions monumentales (260 m x 34 m x 23 m de haut). Cet ouvrage métallique abritera un parvis destiné à l'accueil de grands événements : un « jardin du retour », un espace végétalisé avec des plantes des pays de la rive sud de la Méditerranée.

Pour le port, les enjeux de ce projet sont d'abord financiers : lors du lancement de la consultation en 2017, le GPMM ne cachait pas sa volonté de valoriser son foncier. Dans le règle-

ment de l'appel à projets, il était indiqué que les opérateurs devaient s'acquitter d'un droit d'entrée de 9 millions d'euros HT minimum et lui verser une redevance d'occupation longue durée (70 ans). Les futurs occupants du J1 seront eux aussi mis à contribution en versant au port un pourcentage de leur chiffre d'affaires. A l'époque, les dirigeants de l'établissement portuaire évoquaient un investissement global « de 150 à 200 millions d'euros ».

► Jacques Poulain

Horizon 2024

Les épreuves de voile des Jeux olympiques de 2024 se dérouleront à Marseille où seront créés un stade nautique au Roucas-Blanc et un village olympique aux Plages du Prado.

> Le futur stade nautique du Roucas-Blanc deviendra le cœur des JO de 2024



L'histoire n'a pas retenu si des Massaliens, en bons Grecs issus d'une Cité-État, participèrent aux premiers concours pentétériques (tous les quatre ans) dès 776 av. J.-C. qui inspirèrent le Baron Pierre de Coubertin pour la renaissance des Jeux Olympiques en 1896. Mais, pour la première fois de sa très longue histoire, Marseille se prépare à accueillir ses premiers Jeux Olympiques en 2024. Enfin, pas tout à fait. Plutôt une partie des épreuves de ceux organisés par Paris (26 juillet au 11 août 2024) : la voile et quelques matchs de football.

La cité phocéenne va devenir pendant presque un mois la rade de la capitale. Dix séries (voir encadré ci-dessous) se dérouleront sur la Mer Méditerranée. En juin 2021, le CIO a décidé de ne finalement pas retenir la Course au large (donc longue distance) mixte, un temps évoquée, portée (depuis 2018), et beaucoup espérée par la Fédération Française de Voile (FFV). «Ce «marathon des mers» avait un potentiel d'images très

important et sa déclinaison virtuelle permettait d'engager des centaines de milliers de joueurs», regrette Jean-Luc Denéchau, président de la FFV.

Alors que le village olympique prendra place sur les pelouses du Prado, les régates auront pour décor la rade marseillaise. Ce stade naturel aura pour épigone la base nautique du Roucas Blanc. Une installation aménagée par Gaston Defferre, grand passionné de voile, à la fin des années 1960, que la ville compte moderniser à l'occasion de l'olympiade.

Le projet scindé en deux volets, un maritime, l'autre terrestre, aborde la fin de son parcours administratif. Après le feu vert délivré fin juin 2021 par la Commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS), le grand lifting orchestré par deux groupements de maîtrise d'œuvre attend désormais le sésame de la Commission d'enquête publique* et les ultimes autorisations administratives (permis d'aménager pour le volet maritime et permis de construire pour la base terrestre).

LE PLUS GRAND BANC DU MONDE COMME GRADINS

Piloté par la Ville, le chantier terrestre sera réalisé par le groupement associant Les Travaux du Midi (groupe Vinci) et les agences d'architectes Rougerie-Tangram et Carta & Associés par le truchement d'un marché de conception-construction de 21,4 M€ HT. Il vise à moderniser ce site de 6,5 hectares jouxtant les plages du Prado avec des aménagements temporaires pour les épreuves d'août 2024 et d'autres pérennes appelés à durer au-delà des JO. Après démolition des vieux ouvrages, cinq bâtiments seront reconstruits sur l'emprise du bassin pour l'accueil du pôle France Voile, de l'école de voile municipale, des locaux associatifs et le stockage du matériel. De son côté, le bâtiment Courbet, implanté au nord du bassin, sera réhabilité pour accueillir l'Unité de Surveillance et de Protection du Littoral

LES 10 ÉPREUVES DE VOILE DES JO DE PARIS 2024

- Planche à voile à foil (iQFoil) hommes
- Planche à voile à foil (iQFoil) femmes
- Dériveur solitaire Laser hommes
- Dériveur solitaire Laser Radia I femmes
- Dériveur Glisse en double femmes (49erFX)
- Dériveur Glisse en double hommes (49erFX)
- Dériveur Glisse en double hommes (49er)
- Kiteboard Formula Kite mixte
- Dériveur double mixte (470)
- Catamaran à Foils mixte (Nacra 17)



ILLUSTRATION : CARTA & ASSOCIES/ROUGERIE-TANGRAM

(USPL, dépendant de la Police Nationale), ainsi que les bureaux du Parc National des Calanques.

Cette cure de jouvence sera aussi l'occasion d'ouvrir le site au public. Grâce à la suppression de la majorité des clôtures enserrant la base actuelle, le sentier littoral pourra se prolonger depuis les plages du Prado à travers le stade nautique vers la promenade Georges Pompidou pour rejoindre la Corniche.

Des aménagements provisoires sont également au programme, comme des travaux sur le plan d'eau et les berges (dragage du bassin, construction d'une nouvelle digue intérieure, création d'un quai central et aménagement de nouveaux mouillages...). Piloté par le tandem Ingérop / 331 Corniche architectes, ce volet maritime est estimé à quelque 12 M€.

Si la nouvelle municipalité a décidé de renoncer à la tribune temporaire de 5 000 places qui devait se dresser sur la Corniche, une plus modeste verra tout de même le jour. Les spectateurs bénéficieront toutefois aussi, et surtout, en guise de gradins, du plus grand banc du monde (certifié par le Guinness Book des records) en surplomb de la mer.

UN CALENDRIER SERRÉ

Pour les constructeurs, le compte à rebours est extrêmement serré : le stade nautique devait théoriquement être opérationnel dès l'été 2023 pour le Test Event, la compétition qui servira de grande répétition générale aux épreuves olympiques.

La durée estimée des travaux terrestres est de

vingt-huit mois, en deux phases, la première correspondant à la réalisation des ouvrages pour les JO (de fin 2021 à fin 2023), la seconde à la finalisation des travaux dans les bâtiments livrés pour les JO (d'octobre 2024 à mai 2025). Les travaux maritimes se dérouleront en parallèle sur une durée de seize mois (de l'hiver 2022 à l'été 2023).

Reste enfin une inconnue : le bouclage du plan de financement. La Ville de Marseille aimerait que l'État augmente sa participation au budget de l'opération. Dans le tour de table initial, Paris avait prévu d'octroyer une enveloppe de 3,6 M€, le solde étant pris en charge par les collectivités : Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, Métropole Aix-Marseille-Provence et Ville de Marseille.

À l'heure où nous rédigeons ces lignes, les arbitrages ne sont pas encore arrêtés.

* L'enquête publique s'est déroulée du 8 septembre au 7 octobre 2021

► Frédéric Dubessy & Jacques Poulain



UNE VISIBILITÉ SANS PRÉCÉDENT

Rassemblant respectivement 10 500 et 4 350 athlètes, les Jeux Olympiques et Paralympiques sont suivis par plus de 13 millions de spectateurs et 4 milliards de téléspectateurs du monde entier à travers plus de 100 000 heures de diffusion télé. « Ils constituent, parmi tous les événements mondiaux, sportifs, économiques ou culturels, un événement inégalé, dont la puissance démultiplie les impacts », souligne le Comité d'organisation des JO de Paris 2024 (6,2 mrd€ de budget).

Il est difficile d'évaluer les retombées économiques d'un tel événement. Paris 2024 l'évalue entre 5 et 11 mrd€ avec la création de près de 250 000 emplois. N'accueillant que les épreuves de voile et une partie des matchs de football, Marseille et sa région ne devraient retirer qu'une part infime de cette manne.



ILLUSTRATION : CARTA & ASSOCIES/ROUGERIE-TANGRAM

Où sont passées les grandes régates ?

On se rappelle de l'arrivée triomphale de The Race en 2001 dans le Vieux-Port, des pré-régates de l'America's Cup en 2008, de l'Audi Med Cup durant trois années consécutives, du Marseille One Design avec ses bateaux volants ou du Sail GP. Mais que reste-t-il aujourd'hui des grandes régates dans la rade de Marseille ?

Alors que Marseille se prépare à devenir rade olympique en 2024, et que dès 2022 et 2023 des compétitions se dérouleront sur le futur site des JO, entraînements pour tester les lieux, la météo, etc., les grandes régates qu'on a pu connaître dans les années 2000 se font rares. Ainsi, après les confidentielles « Voiles du Vieux-Port » en juin dernier, suivies en septembre des manifestations emblématiques que sont la Juris'Cup (100 bateaux), plus importante régate corporate d'Europe, la Massilia Cup (90 bateaux) et la SNIM (120 à 130 bateaux), les beaux événements ne se bousculent pas dans la rade, pourtant connue pour être l'une des plus attractives. Pendant ce temps, un célèbre petit port du Var continue à attirer, fin septembre-début octobre, « les Voiles de Saint-Tropez », la plus grande régate de Méditerranée avec 250 bateaux venus du monde entier. « La municipalité de Saint-Tropez investit un budget considérable, environ dix fois celui de la SNIM ! Cela dit, depuis 10 ans, les caractéristiques de la course au large ont beaucoup évolué. La voile professionnelle, -le Vendée Globe, la Route du Rhum, la Transat Jacques Vabre-est ancrée à Lorient générant une création de 3000 emplois. Du coup, la voile amateur s'est surtout développée en Méditerranée avec un certain engouement, plombé depuis deux ans par la crise Covid », explique Yves Ginoux, vice-président du CNTL et de l'Union nationale des courses au large (UNCL).

RELANCER LA COURSE AU LARGE

« Nous souhaitons relancer la course au large au départ de Marseille, on a commencé en juin dernier avec la Corsica Med. On veut l'ouvrir en 2022 aux Class 40 avec l'aide du navigateur méditerranéen Kito de Pavant. Mais, nous avons besoin du sponsoring d'entreprises privées, ce n'est pas évident », poursuit-il. Avec une quinzaine de clubs de plaisance, environ 10 000 licenciés en voile, 70 athlètes de l'Equipe de France et du pôle Espoir qui s'entraînent dans la base nautique du Roucas-Blanc,



Le dernier Sail GP dans la rade de Marseille

PHOTO F.HABERT



Lors de la Juris'Cup en septembre 2021

PHOTO MOH

la cité phocéenne, dotée d'un climat favorable à la voile toute l'année, jouit indéniablement d'un certain potentiel. Mais cela ne suffit pas ! La volonté politique de faire de Marseille un point de passage obligé des grandes régates inshore est-elle là ? Rien n'est moins sûr dans cette grande ville pauvre où la voile continue de faire figure de sport élitiste et où les priorités sont ailleurs.

Commentaires de Denis Rebufat (CNTL), créateur de la Juris'Cup : « Il faut toute une dynamique : complémentarité entre un club et le soutien politique, subventions des pouvoirs publics, participation du secteur privé... En clair, il faut se défoncer pour organiser ce type de course ».

► Marie-Odile Helme

Des atouts, mais un manque d'ambition

Selon une étude sur la filière sport, réalisée en avril 2021 par la CCI Aix-Marseille-Provence pour la CCI Provence-Alpes-Côte d'Azur, «l'économie sportive bleue est de première importance pour la région et représente un atout fort auprès de la clientèle touristique, notamment internationale». Proposant 1 000 km de côtes, 350 sites de baignade, près de 4 700 sites de plongée en mer, 135 ports de plaisance et pêche (66 000 anneaux) et accueillant 40% de la flotte mondiale de yachts, notre région est la première destination française pour l'accueil de la plaisance et la pratique des sports et loisirs nautiques.



filer. Le CIO va tout décider. Aucune association, aucune entreprise, ne va s'y impliquer (...) les JO auraient dû être un déclencheur, une prise de conscience de ce que peut apporter la mer à la ville.»

CRÉER UN ÉVÉNEMENT ANNUEL

Pour résumer sa pensée, les atouts sont immenses, mais l'ambition ne suit pas. «Nous disposons de l'une des plus belles rades du monde, mais ceci ne suffit pas pour attirer de grands événements se répercutant sur tout le territoire. Il faut un vrai investissement public, politique et économique. Et nous n'avons jamais pu l'avoir ici, contrairement à la Bretagne», se désole-t-il. «Les plages du Prado, le Centre municipal de voile datent de Gaston Defferre. Marseille a perduré sur cet héritage, s'est reposée sur les clubs en oubliant l'événementiel», poursuit Christopher Pratt. «Beaucoup d'entrepreneurs sont des aficionados de la voile, mais la plupart ne cherchent pas à la développer pour le plus grand nombre et se contentent de sortir en mer», regrette-t-il.

Il milite pour créer un événement annuel, une grande course, à l'image du Vendée Globe qui a popularisé les Sables-d'Olonne et drainé dans la région des entreprises, des ingénieurs spécialisés dans la voile. Ou de Lorient avec la requalification d'une base de sous-marins en Sailing Valley et la création d'une Cité de la voile Eric Tabarly.

► Frédéric Dubessy

«**N**otre région doit devenir une référence. Nous devons développer l'attractivité de la filière pour les entreprises, les organisateurs d'événements, la sport tech, mobiliser les secteurs de la santé, du tourisme...», commente Jean-Daniel Beurnier, vice-président de la CCI et de

la Conférence régionale du Sport. S'il se félicite de l'organisation de l'ensemble des épreuves de voile des Jeux Olympiques en 2024 dans sa ville (voir p.36), Christopher Pratt regrette le caractère temporaire de cette visibilité. Comme lors de l'arrivée de The Race d'avril à mars 2001 ou des séries de régates exhibition (Louis Vuitton Cup) préludes de l'America's Cup en septembre 2004. Le navigateur et patron de Marsail, spécialisé dans l'événementiel nautique, reconnaît qu'il s'agit d'«un événement incroyable que Marseille a réussi à décrocher, mais nous sommes en train de le laisser

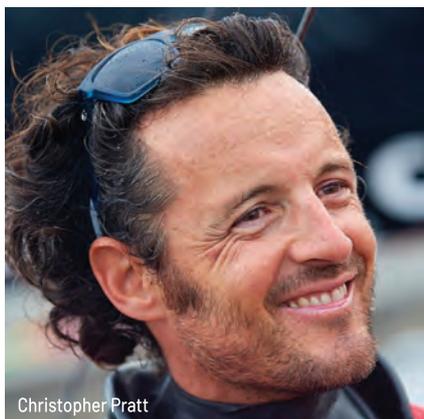


PHOTO MARSAIL

Christopher Pratt

« **MARSEILLE S'EST REPOSÉE SUR LES CLUBS EN OUBLIANT L'ÉVÉNEMENTIEL** »

La location de bateaux surfe sur la vague

A Marseille, destination très prisée des touristes, l'offre de location de bateaux est devenue pléthorique. Car louer un bateau est considéré comme le moyen idéal pour prendre le large, loin de la foule. Après un été 2020 historique, la tendance s'est confirmée cette année. Revers de la médaille ? Beaucoup de monde sur l'eau et... de nuisances qui vont avec.

A l'été 2020, c'était la folie ! A cause du Covid, une clientèle française qui avait les moyens est venue à Marseille et louait des bateaux, alors que d'habitude elle partait aux Baléares et en Corse. L'absence de clients internationaux a été compensée par cet apport haut de gamme. Cette année, il y a eu une bonne demande mais, dès qu'ils ont pu, ces clients sont retournés en Corse », explique Mathieu Morin, co-fondateur et dirigeant de Zeboat, l'un des professionnels de la vente et location de bateaux établis autour du Vieux-Port. Par ailleurs, président du Groupement professionnel du nautisme Métropole Provence, il note une nette augmentation de l'offre. « Je n'ai rien contre les plateformes de mise en relation entre propriétaires et clients, mais parfois les bateaux ne sont pas vérifiés, ni le diplôme du capitaine... Il y a peu de contrôles en mer. Sans parler de ces faux particuliers qui mettent en location six bateaux », déplore-t-il. Le résultat ? Du fait de l'explosion de la demande, un impact négatif avec trop de monde sur l'eau, trop de bruit et d'incivilités en tout genre. Du côté des entreprises, les demandes de location affluent

aussi car, privées d'événementiel pendant un an et demi, elles apprécient d'organiser en mer comités de direction et autres manifestations pour des groupes de 10 à 20 collaborateurs maxi. Pour sa part, Click&Boat, plateforme digitale de mise en relation cofondée par le marseillais Jérémy Bismuth, bat tous les records dans la cité phocéenne avec une offre de plus de 3 000 bateaux dans la région (1/3 de l'offre disponible en France). Après un été 2020 « historique », ce airbnb de la mer a enregistré cette saison + 26% de réservations en locataires français. Se disant « complémentaire » des loueurs traditionnels dont beaucoup relaient leurs offres sur le site, il affirme tout faire dans les règles et si celles-ci ne sont pas respectées, ne pas hésiter à « masquer une annonce ». Entretien de bonnes relations avec les Offices de tourisme, Click&Boat qui compte plus de 500 000 utilisateurs en France, via 600 ports, dont plus de 130 en Provence-Alpes Côte d'Azur, assure promouvoir les bonnes pratiques en direct, à travers blog et réseaux sociaux. « Marseille est une place stratégique, destination numéro un,

► SPÉCIAL ENTREPRISES

ZEBOAT A LANCÉ SES BATEAUX EN LOCATION LIBRE-SERVICE

A l'instar de Wiziboat, Dream Boat et autres applications, spécialistes de la location courte durée de bateaux partagés en libre-service, Zeboat Club propose depuis mai dernier la même facilité aux entreprises et à leurs salariés en mettant à disposition deux bateaux semi-rigides de 7 et 8 mètres. Une fois l'entreprise abonnée, les salariés n'ont plus qu'à réserver leur créneau via l'appli dédiée. Auparavant, ils auront bénéficié d'une mise en main expliquant le fonctionnement du bateau. Ensuite, check in avec réception des documents indispensables, démarrage et check out se font par téléphone portable. A l'issue de la balade, les salariés n'ont à se préoccuper de rien... Le nettoyage étant compris dans cette formule de location qui a déjà séduit une douzaine d'entreprises locales.

tous utilisateurs confondus », selon Adélaïde de Villaine, responsable des ventes et de l'antenne marseillaise.

► Marie-Odile Helme



**«MARSEILLE EST
UNE PLACE STRATÉGIQUE,
DESTINATION NUMÉRO UN,
TOUS UTILISATEURS CONFONDUS »**



PHOTO: F. SCORSONELLI - RÉGION FFESSM SUD

La plongée est née ici !

1^{ère} destination touristique française pour la pratique des activités subaquatiques, Provence-Alpes-Côte d'Azur en est également le berceau mondial avec l'invention des premiers équipements de plongée autonome (Cousteau et les Mousquemers, Beuchot, Aqualung...).

Une centaine de clubs de plongée dans les Bouches-du-Rhône, 6500 licenciés avant le Covid, plus une vingtaine de structures commerciales affiliées à la Fédération française d'études et de sports sous-marins (FFESSM)... Le secteur de la plongée est historique dans le département. « En 1948, des chasseurs sous-marins du GPES* de La Ciotat, plus ancien club de France, se sont regroupés avec d'autres, puis ont créé en 1955 la FFESSM (2 500 clubs) à Marseille avec son siège sur le Vieux-Port », explique Jean-Claude Jonac, président du Comité régional PACA-Sud de la fédération. En plein essor, mais pénalisée par la pandémie (perte de 30% de licenciés), la plongée séduit des amateurs de toute l'Europe. « A Marseille, nous avons des épaves renommées autour de Planier, les tombants les plus profonds de la Méditerranée (les Impériaux), le Parc national des Calanques où l'on peut approcher mérours, corbs, barracudas. Tout près, Niolon fut la Mecque de la plongée, il y a aussi Cassis, etc. », s'enthousiasme-t-il. Au-delà

des activités-phares (pêche sous-marine, plongée bouteille et apnée), la partie « culturelle » se développe : ainsi, le 40^e championnat de France de photo sous-marine s'est déroulé à Marseille fin août 2021. A noter : côté plongée professionnelle et essais de matériels, l'I.N.P.P** de la Pointe-Rouge est le seul centre certifié

en France qui forme (toutes classes et toutes mentions) les travailleurs en milieu hyperbare.

*Groupement de pêche et d'études sous-marines
**Institut national de la plongée professionnelle

► Marie-Odile Helme

► A MARSEILLE, L'AVIRON DE MER A LE VENT EN POUPE

Si l'aviron de rivière est le sport mythique pratiqué depuis des lustres par les étudiants d'Oxford et de Cambridge, l'aviron de mer a su peu à peu gagner ses lettres de noblesse. A Marseille, 600 à 700 licenciés sont répartis dans quatre clubs : le Cercle d'aviron de Marseille (le plus important), le Rowing Club (l'historique), - tous deux labellisés « Ecole française d'aviron » -, l'ASPTT, et AVI Sourire (handisport). Organisées par ces différentes structures, trois régates se déroulent chaque année dans les eaux de l'Estaque, du Château d'If et de la Pointe Rouge. Créé en 1910, seul club implanté en centre-ville, détenteur de l'autorisation de ramer dans le Vieux-Port et le GPMM, le Rowing Club compte cinq membres de l'Equipe de France, dont deux médaillés aux JO paralympiques de Tokyo (Nathalie Benoit et Rémy Taranto) et trois en Championnat du monde.



PHOTO: ROWING CLUB

Marseille future bateau-phare des capitales ?

Presque dix ans après la capitale européenne de la Culture, une équipe de passionnés et d'engagés se mobilisent pour permettre à Marseille de devenir la première capitale européenne de la mer. Mieux que ça, qu'elle pilote l'ensemble des projets et qu'elle se dote à terme d'un lieu référence, véritable ressource pour l'attractivité et l'économie locale.

Marseille, une capitale de la mer ? Cela peut sembler évident. La dynamique et très engagée équipe de l'association éponyme qui a vu le jour en 2019 en est pour tant la première à en porter le projet. Après la culture, l'amour et la gastronomie, le fait que la mer ne vienne qu'en quatrième position en dit long sur le rapport historique qu'entretient ce territoire avec son littoral. Un constat que se sont fait les deux co-fondateurs de l'association, Marie-Dominique Champloy et Patrick Fancello, après un parcours professionnel respectif en rapport avec les activités maritimes. Leur objectif ? Fédérer et mettre en œuvre des projets collectifs autour de la mer pour en faire une ressource urbaine. Car ils l'ont bien compris, c'est par le littoral et par la mer que viendront l'attractivité, les emplois, la culture et les loisirs de demain. En bref, c'est de là que viendra le développement économique nécessaire à l'avenir du territoire. Pour y parvenir, « Marseille, capitale de la mer » a su se trouver un accompagnateur et un ambassadeur de taille qui n'est autre que la CMA CGM via leur fondation. Un soutien qui permet aujourd'hui à l'association d'être hébergée dans l'espace de coworking du Phare, incubateur installé à l'Épopée (Sainte-Marthe) et de porter au plus haut niveau, par la voix de Rodolphe Saade, l'idée d'instituer une année Capitale Européenne de la Mer dont la première édition prendrait place à Marseille en 2024 et dont le siège resterait ensuite à demeure dans la cité phocéenne. Un message entendu par le président de la République qui a affirmé qu'il en défendrait le projet auprès de l'Europe. Pour autant, et en attendant le résultat des indispensables opérations de lobbying, l'association ne se repose pas sur ses lauriers.

UNE NÉCESSAIRE RECHERCHE DE MÉCÈNES

Pro-active, son équipe développe déjà trois grands projets : des bassins de nage pour « donner le goût de la mer aux habitants et notamment aux plus jeunes » (ndlr : 60%



« POUR DONNER UNE VRAIE CHANCE À CE TERRITOIRE, NOUS DEVONS AVOIR LES MOYENS DE CONCRÉTISER TOUT CE QUE NOUS AVONS DÉJÀ ENTREPRIS »

des élèves ne sauraient pas nager avant leur entrée au collège) et aussi pour pallier au manque de piscine publique dont pâtre la ville ; la production d'un festival de la mer, pour fédérer l'ensemble des acteurs et des structures ; et enfin la création d'un tiers-lieu dédié aux métiers de la mer et à la culture marine, avec un incubateur autour de l'économie bleue, portant des valeurs et des actions autour de la formation, de l'emploi, de l'inclusion, du sport et des arts. « Pour nous c'est une évidence, nous venons du terrain, nous portons une initiative citoyenne » martèle Marie-Dominique Champloy, « Ilya un besoin et nous comptons répondre à ce besoin en fédérant, en structurant, dans le seul but que tout le territoire fasse un pas vers la mer. Notre histoire et notre avenir y sont intimement liés. A nous de créer la rencontre ». Par le biais d'une tribune, plus de quarante signataires

de poids ont apporté leur soutien à l'association qui a désormais besoin de consolider son financement. « Nous souhaitons pouvoir recruter à moyen terme deux à trois salariés. Jusqu'à présent nous avons tout porté en fonds propres. Pour donner une vraie chance à ce territoire, nous devons avoir les moyens de concrétiser tout ce que nous avons déjà entrepris ». Si l'association bénéficie déjà d'un soutien matériel et juridique via la fondation de la CMA CGM, elle cherche encore son budget de fonctionnement. Première enveloppe à trouver : 100 000 €. Mécènes bienvenus ! Avec à la clef l'opportunité de se positionner sur un projet d'envergure qui pourrait réellement changer le rayonnement de la ville. L'association jette une bouteille à la mer...

► Orianne Olive

Mécénat

MPCULTURE REPREND DU SERVICE AVANT LES JO DE 2024

Association créée fin 2016* pour donner en 2018 une réplique artistique à MP 2013, MPCulture porte une proposition collective qui a été validée par le Comité des Jeux Olympiques. Objectif ? Une programmation réunissant sport et culture qui se déroulera sur deux saisons par an d'ici la tenue des épreuves olympiques de voile à Marseille. Rencontre avec Raymond Vidil, son président.

Comment est née cette idée d'Olympiade culturelle sur le territoire ?

Alors que l'association MPCulture avait clos l'année MP 2018, avec un solde positif (80 000 €), le Covid est arrivé. Début 2020, nous étions en contact avec le secteur de

la culture qui allait mal. Nous avons pris conscience qu'il existait dans le cadre des Jeux Olympiques le dispositif Olympiade culturelle devenu opérationnel depuis les JO de Londres (2012). Le Comité d'orientation artistique, représenté par Jean-François Chougnat et moi-même, a eu de nombreux échanges avec la direction culture du Comité des Jeux Olympiques (Cojo). Ce dernier a validé le principe d'une convention pluriannuelle permettant une démarche collective pour une programmation faisant le lien entre culture et sport. Quand on sait que les JO c'est une fois tous les 100 ans en France et que Marseille a la chance d'accueillir les épreuves de voile en 2024, on comprend qu'il s'agit d'une occasion unique pour le territoire de montrer, bien au-delà des clichés, ses talents, ses innovations, son patrimoine. En un mot, de rayonner !

Comment comptez-vous procéder ?

En amont de 2024, nous allons créer des passerelles entre art et sport, et aller à la rencontre du public, notamment des jeunes et des familles. L'Olympiade culturelle a déjà montré un modèle avec Bleue, événement dédié à la mer et orchestré par la compagnie Karwan qui s'est déroulé le 10 octobre à Marseille. Jusqu'à la tenue des JO, des programmations artistiques seront proposées au printemps (prochain rendez-vous aux vacances de Pâques 2022) et à l'automne dans tout le département et au-delà. Vu notre expérience de 2013 et 2018, nous avons une compréhension de ces sujets. Nous avons déjà trois validations : le Cojo, la DRAC et le Département des Bouches-du-Rhône (qui a confirmé lors de la récente assemblée générale de MPCulture).

Au cours de cette AG, la Ville de Marseille, la Métropole Aix-Marseille Provence et la Région ont également validé le principe du projet. Le tout sous réserve de la validation de chacune des assemblées politiques.

Budget : 5 M€ ?

En effet, le budget a été estimé à 5 M€ dont les 2/3 seraient apportés par le secteur public et 1/3 par le privé. Pour MP 2018, le budget était de 7 M€, dont la moitié provenait de 80 entreprises. La règle n'est pas la même pour les JO car il existe des partenariats exclusifs, et des partenariats officiels. Lorsque la liste de ces derniers sera bouclée, on démarchera les partenaires nationaux solidement installés ici. J'ai ouvert un autre champ de négociation avec le Cojo afin d'associer les PME (et autres) qui deviendraient mécènes. Il ne s'agit pas que de financer mais d'adhérer au projet, d'animer, de montrer son savoir-faire. Les branches professionnelles seront également mobilisées afin que leurs entreprises affichent leurs innovations. Nous prévoyons 150 à 200 événements dont une centaine pourrait être coproduite par MPCulture qui va lancer un grand appel à



PHOTO: PHILIPPE HOUSSIN - KARWAN-BLEUE

QUATRE THÈMES POUR CINQ SAISONS

Au printemps 2022, 2023 et 2024, et à l'automne 2022 et 2023, quatre thèmes transversaux marqueront l'Olympiade culturelle sur tout le territoire :

- « Ici commence la mer » (il n'y a pas que le littoral, mais aussi l'étang de Berre, le lac de Serre-Ponçon, etc.)
- « Des cultures urbaines à la mer » (sports de glisse, nouveaux publics, quand les cultures de la ville descendent vers la mer...)
- « Des balcons aux vigies » (présentation d'œuvres depuis les belvédères et points de vue sur la mer)
- « Prendre soin de sa baie » (dimension environnementale, prise de conscience de la pollution, des changements climatiques, etc.)



PHOTO: PHILIPPE HOUSSIN - KARWAN-BLEUE



Raymond Vidal,
président de MPCulture

PHOTO ORIANNE OLIVE

“ **QUAND ON SAIT QUE LES JO C’EST UNE FOIS TOUS LES 100 ANS EN FRANCE ET QUE MARSEILLE A LA CHANCE D’ACCUEILLIR LES ÉPREUVES DE VOILE EN 2024, ON COMPREND QU’IL S’AGIT D’UNE OCCASION UNIQUE POUR LE TERRITOIRE DE MONTRER, BIEN AU-DELÀ DES CLICHÉS, SES TALENTS, SES INNOVATIONS, SON PATRIMOINE** ”

projets. D’autres événements seront apportés par les structures artistiques et labellisés avec leur propre budget.

Sur quel territoire se déroulera l’Olympiade culturelle qui comprendra quatre thèmes ?

Au-delà des villes partenaires de MPCulture, - Arles, Aubagne, Istres, Marseille, Martigues, Miramas, Salon-de-Provence, Vitrolles -, d’autres villes sont sollicitées comme Berre, Cassis, La Ciotat, Hyères, Embrun... La liste n’est pas clôturée. Quant à l’Etang de Berre, c’est un territoire très porteur en matière d’apprentissage de la voile, ses villes ont le label Terre de Jeux et accueilleront équipes, entraînements, etc.

MPCulture associe désormais trois collègues et un comité sportif ?

En effet, les collectivités et l’Etat, la quinzaine d’acteurs culturels avec les nouveaux arrivants (Le Citron Jaune, Seconde Nature, le CIAM), les acteurs économiques (entreprises et tourisme), et nous intégrons une quatrième catégorie : les acteurs sportifs. Dans le domaine de la voile bien sûr, mais aussi du kite surf, de l’aviron, du canoë-kayak, de la break dance, du rollerskate, bike, e-sport (jeux vidéo), surf et para-olympisme. Dans un principe de réciprocité les résidences artistiques se dérouleront sur différentes bases nautiques.



PHOTO PHILIPPE-HOUSSIN-KARWAN-BLEUE

«Bleue», manifestation dédiée à la mer, s’est déroulée en octobre dernier à Marseille



PHOTO PHILIPPE-HOUSSIN-KARWAN-BLEUE

Vous souhaitez sortir de cette image un peu élitiste de la voile ?

Oui, de cette réputation de sport cher et réservé à une élite. On ne peut pas le résumer à la rade sud de Marseille ! Il s’agit surtout d’un sport porteur de messages forts, en prise avec les éléments naturels, la mer. D’ailleurs, on sortira beaucoup du littoral pour avoir une représentation bien plus large.

Une association marseillaise porte le projet de « Marseille, capitale de la mer » et pourrait être inaugurée en 2024...

Je soutiens cette initiative très utile, notamment en direction des jeunes, j’en attends beaucoup. MPCulture ne peut pas tout faire ! On va voir les principaux acteurs du territoire pour qu’ils pensent leur programmation dès maintenant. Pour la grande expo Art et & Sport en 2024 coproduite par le Mucem et le Frac, le délai est déjà tendu.

* Membres fondateurs : CCIAMP, Top 20, Mécènes du Sud, Aix-Marseille Université

► Propos recueillis par Marie-Odile Helme

Ces lieux de découverte culturelle maritime

A Marseille, de l'ambitieuse restitution en cours de la Grotte Cosquer dans la Villa Méditerranée, en passant par le musée subaquatique, immergé au large de la plage des Catalans, jusqu'au projet de musée de patrimoine maritime... Les initiatives culturelles liées à la mer se développent. Enfin !

Projet-phare initié par la Région Provence-Alpes Côte d'Azur en 2016 afin de mettre en valeur un patrimoine en péril, -la Grotte Cosquer avec ses magnifiques peintures rupestres datant de plus de 30 000 ans, immergée à 37 mètres sous l'eau dans une calanque marseillaise-, et de redonner une vocation à la Villa Méditerranée qui se mourrait, la restitution de la grotte s'ouvrira au public en juin 2022. Attribuée au groupe Kléber-Rossillon (associé à Eiffage Construction Provence) qui gère le site via une DSP jusqu'en 2045 (il gère déjà une douzaine de lieux culturels en France dont la réplique de la Grotte Chauvet qu'il a réalisée), l'affaire a nécessité un investissement de 24 M€, dont 9 M€ émanent de la Région : « Nous misons sur 800 000 visiteurs la première année pour un CA de 13 M€. Cette restitution d'une grotte en milieu urbain



PHOTO EIFFAGE THIERRY LAVERNOS

est une première, tout comme les modules d'exploration permettant aux spectateurs d'admirer les gravures et peintures avec diffusion sonore dans leur casque audio. Nous démarrerons avec le grand public, puis dès mars 2023 avec les scolaires », explique Frédéric Prades, directeur de Cosquer Méditerranée.

« LA RESTITUTION DE LA GROTTTE COSQUER EST UN TÉMOIN »

Lors de la dernière visite de presse, les journalistes ont été bluffés par l'ampleur et l'avancée du chantier. Dans le détail, des « chips », grilles qui composent l'ossature, fabriquées d'après les modèles 3D créés in situ sont recouvertes de métal, puis de béton projeté, avant d'accueillir les reproductions des 500 peintures, le tout réparti sur 1 700 m² (3 000 m² pour l'original). Trois entreprises : l'aixoise Perspectives pour la 3D, la toulousaine Déco Diffusion et Arc&Os, société de Dordogne, sont chargées de la réalisation de la grotte. Quant aux spectateurs, ils y accéderont par un ponton extérieur sinueux imaginé par l'architecte marseillaise

« NOUS MISONN SUR 800 000 VISITEURS LA PREMIÈRE ANNÉE POUR UN CA DE 13 M€ »

PHOTO KLEBER ROSSILLON & RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR/SOURCES 3D MC

500 reproductions de peintures rupestres réparties sur 1 700 m²

**« UN PARCOURS
ARTISTIQUE ACCESSIBLE
GRATUITEMENT À TOUS,
UN HABITAT-REFUGE
POUR LA FAUNE MARINE,
UN OUTIL DE PRÉSERVATION
DE L'ENVIRONNEMENT »**

Poséidon est l'une des 9 sculptures géantes immergées à 100 m de la plage des Catalans

Corinne Vezzoni, débouchant dans le club de plongée d'Henri Cosquer. Après cette mise en ambiance, ils emprunteront une cage de descente simulant la plongée sous-marine avec ses écrans vidéo, pour s'asseoir ensuite dans des modules de 6 places. A l'issue d'un périple de 35 minutes, l'amphithéâtre conservé offrira une projection spectaculaire sur la découverte de Cosquer. Puis, montée vers le porte-à-faux, dans le centre d'interprétation archéologique avec son exposition permanente dédiée à la préhistoire et la hausse du niveau des mers. Commentaires de Laurent Delbos, responsable de la restitution chez Kléber-Rossillon : « *On est bien dans l'esprit de la grotte, il ne faut pas rater cette restitution, car c'est un témoin* ».

**HORS NORMES, LE MUSÉE
SUBAQUATIQUE DE MARSEILLE...**

Antony Lacanaud est intarissable ! En 2017, cet ex-restaurateur a imaginé un espace sous-marin dédié à l'art, la biodiversité marine et la protection de l'environnement, qui s'est concrétisé à l'automne 2020. Le concept ? 9 sculptures géantes (10 en 2022) et figuratives (ours polaire, oursin, Poséidon...) d'artistes de renom sont immergées à moins de cinq

mètres de profondeur... à 100 mètres au large de la plage des Catalans, constituant un récif artificiel pour les espèces marines du littoral.

« *Il s'agit d'un parcours artistique accessible gratuitement à tous, d'un habitat-refuge pour la faune marine, d'un outil de préservation de l'environnement. Nous avons immergé une statue connectée, laquelle grâce à des capteurs et caméra HD mesurera la qualité de l'eau, les images étant diffusées en direct sur « Gardien des Océans » appli dédiée et gratuite, un projet mené avec les élèves de l'Ecole Centrale Marseille et des partenaires privés* », s'enthousiasme-t-il. Soutenue par la Région et la Ville de Marseille (100 000 € chacune au démarrage), cette aire muséale hors normes l'est aussi par plusieurs entreprises locales, le plus souvent en mécénat de compétences. « *C'est un musée avec sa collection permanente et ses événements, comme a pu l'être l'immersion éphémère en septembre dernier de l'Aquabulle de Jacques Rougerie. Sa vocation n'est pas que culturelle ! Elle est créatrice de lien social, de pédagogie, de sport. Pour développer ce merveilleux outil, nous avons besoin de subventions des collectivités et de mécénat privé. Cet hiver, nous sensibilisons les écoles afin de préparer des visites scolaires en juin prochain. Avec le GRASM, on a déjà organisé 70 baptêmes de*

**UN MUSÉE DU PATRIMOINE MARITIME
À L'HORIZON 2025 ?**

« *J'ai été appelé, il y a cinq ans, à la rescousse de l'association de la réparation navale, installée sur un site marseillais inaccessible, pourtant rempli de maquettes, livres, collections. Avec des citoyens, associations, experts, professionnels, passionnés, nous travaillons à la création d'un espace unique voué au patrimoine maritime de Marseille, qu'il soit passé, futur, présent, matériel et immatériel* », explique Bruno Terrin, président de l'association La Navale. Porté par la SCIC Patrimoine Maritime, le projet espère s'implanter sur une surface d'environ 12 000 m², proche du GPMM dont il attend avec impatience le feu vert. Ayant rassemblé un grand nombre de partenaires publics et privés, un business plan a été établi : investissement de 16 M€ dont 13 M€ de subventions (Europe, Etat, Région, Département, Métropole...) seront consacrés aux équipements, création de 16 emplois directs, prévision de 120 000 visiteurs par an. Bruno Terrin, qui ne ménage pas sa peine, a décroché, entre autres, un partenariat avec le musée naval de Monaco dont la collection unique au monde comprend un millier de maquettes marines (collection Pallanca).

plongée », insiste-t-il. Et d'estimer à 5 000 le nombre « d'explorateurs » ayant effectué cette balade sous-marine peu ordinaire. Des communes du Var se montrent intéressées pour dupliquer l'expérience.

► Marie-Odile Helme

La Ciotat Shipyards, champion du refit toutes catégories

Retenez bien la date. Retenez bien le nom. En septembre 2022, La Ciotat Shipyards tournera une nouvelle page de sa grande histoire maritime avec la mise en service d'Atlas, une plateforme dotée d'un ascenseur à bateaux de 4 300 tonnes, entièrement dédiée à la mise à sec de mégayachts. Avec cet investissement de 70 M€, La Ciotat Shipyards (LCS), le spécialiste du refit et de la maintenance de grands yachts, renforce ainsi son attractivité dans le yachting de luxe, un marché de niche structurant pour la filière régionale qui emploie déjà plus de 1 000 personnes.



Patrick Ghigonetto,
président de
La Ciotat Shipyards

PHOTO: F.

Yachts, super yachts et mégayachts... ! À l'automne 2022, La Ciotat Shipyards qui concentre déjà 8 à 10% du marché mondial du refit et de la réparation de yachts, améliorera ses capacités d'accueil sur le segment des grandes unités grâce à la livraison d'Atlas. Une plateforme de levage automatisée, capable de sortir hors de l'eau des unités de 4 300 tonnes, de 80 à 115 mètres de long et de les guider sur zone sur trois lignes de rails, soit 750 mètres de stationnement à sec disponibles. Les travaux - divisés en quatre lots (génie civil, construction de l'ascenseur, du poste de pilotage et VRD) - ont débuté en mars 2020. Les premiers essais opérationnels sont programmés à l'été 2022 pour une mise en service de l'ouvrage à la prochaine saison de refit, en septembre 2022.

Cet équipement, structurant pour le rayonnement économique du territoire provençal, positionne ainsi La Ciotat comme un champion mondial du refit et de l'entretien toutes catégories.

« L'AVENIR EST AU BLUE YACHTING »

« Il faut investir pour rester dans la course et offrir des installations adaptées à l'accroisse-

ment de la taille des yachts tout en consolidant nos parts de marché. Nous avons besoin d'outils modernes et écologiquement irréprochables. L'avenir étant au « blue yachting » nous consacrons 5M€, sur un investissement global de 70 M€, à la réduction de l'empreinte écologique du site et à l'intégration environnementale de l'outil de manutention », souligne Patrick Ghigonetto, président de La Ciotat Shipyards.

Cette activité, génératrice de richesse et d'emplois doit être bien intégrée dans son environnement tout en restant rentable. Adossée au nouveau village entreprises, livré en 2021, la nouvelle infrastructure va contribuer à la création de près d'un millier d'emplois directs et indirects. Pour exemple, une quinzaine d'agents supplémentaires seront nécessaires au sein de LCS pour renforcer la sécurité du site et manœuvrer l'ascenseur. « Notre chantier naval doit être un des principaux moteurs du développement économique de la ville », complète Patrick Ghigonetto.

Amodiataire de la plate-forme, MB92 La Ciotat, investira aux côtés de La Ciotat Shipyards et

des collectivités territoriales partenaires : Département des Bouches-du-Rhône, Métropole Aix-Marseille-Provence, Région Sud et Ville de la Ciotat. Le futur opérateur de la plateforme va engager 45 M€ pour exploiter 6 des 7 places de stationnement. La dernière sera attribuée au terme d'une mise en concurrence.

Le site de 40 ha abrite en effet des chantiers de premier rang : Monaco Marine, Nautech, Classic Works, ou encore le spécialiste de la conception d'engins sous-marins autonomes, iXblue.

LE « YACHTING VILLAGE » AFFICHE DÉJÀ COMPLET !

Au terme de deux années de chantier, le « Yachting village » a accueilli ses premiers locataires en 2021. Cette nouvelle zone de 8 000 m² affiche déjà complet avec l'arrivée de 18 nouveaux sous-traitants portant à 45 le nombre d'entreprises œuvrant au pied des bateaux. Ce nouveau pôle d'expertise intervient de la quille à la pomme du mât : menuiserie, sellerie, hydraulique, peinture, climatisation, chaudron-



La plateforme Atlas
va contribuer à la création
de près d'un millier
d'emplois directs
et indirects

PHOTO: LCS



À compter de septembre 2022, la plate-forme de levage automatisée Atlas-4300t complètera les équipements de La Ciotat Shipyard

nerie, mécanique, aménagement d'intérieur, services aux équipages. Aujourd'hui, l'enjeu réside dans l'augmentation de capacité de ce village. « Sur un marché compétitif et concurrentiel, nous avons besoin de nouveaux espaces. Je souhaite réhabiliter des zones occupées par des équipements obsolètes. Nous devons conserver des traces du passé tout en préparant l'avenir », appuie Patrick

IMPACT POSITIF SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA BIODIVERSITÉ

La Ciotat Shipyards s'engage à avoir un impact net positif sur l'environnement et la biodiversité de la baie de la Ciotat (élue plus belle baie du monde en 2019) et du Parc National des Calanques en investissant 5 M€ dans le cadre du projet Atlas-4 300t.

Dès la conception du projet de construction de la plate-forme, les sujets environnementaux ont été intégrés comme par exemple le réemploi des matériaux de concassage, le dragage et le retraitement de 3 600 m³ de sédiments pollués.

L'installation de roselières artificielles, fixées aux quais longeant l'ascenseur, favorisera la reproduction des espèces marines.

Afin de protéger les posidonies, le mouillage des yachts a été repensé. Dernière initiative en date, l'installation d'un dispositif de filtration et de traitement des eaux de carénage pour réduire les rejets en mer.

La Ciotat Shipyards exploite, sur 40 ha, un ascenseur de 2 000 t (17 emplacements), une grande forme de 200m (2 à 4 emplacements), un grand portique de 600 t (6 emplacements), et un élévateur à sangles de 300t (24 emplacements).



Ghigonetto. Prescripteurs vis-à-vis des propriétaires de yachts pour les arrêts techniques, les capitaines de navires sont non seulement sensibles à l'outil industriel, à la compétence des chantiers mais également à la qualité de vie en ville. Les équipages, susceptibles de séjourner de 3 à 12 mois pour les plus gros travaux, contribuent largement au choix du chantier et à la prospérité des nombreux restaurants et commerces de La Ciotat.

Localisé à moins de 100 miles nautiques de la Côte d'Azur et inscrit sur les itinéraires des plus grands yachts du monde,

La Ciotat Shipyards occupe une position stratégique. « Nous sommes entre Monaco, la Sardaigne et Saint-Tropez. Si certains yachts repartent naviguer l'hiver dans les Caraïbes, d'autres hivernent chez nous », complète Patrick Ghigonetto. Très dynamique, le marché de la construction des yachts progresse de 10% par an depuis trois ans avec des perspectives réjouissantes pour les chantiers navals qui reçoivent 150 navires par an. En 2021, La Ciotat Shipyards a réalisé un chiffre d'affaires dépassant les 10 M€ (amodiations). Le chiffre d'affaires consolidé de l'ensemble des entreprises atteint quant à lui les 150 M€.

La mer des possibles

La Méditerranée a toujours des ressources à faire valoir pour le futur, comme le montrent les réalisations dans la thalassothérapie, les projets sur l'éolien offshore ou les hydroliennes... Mais à force d'avoir considéré qu'elle pouvait être le réceptacle infini de toutes les activités humaines, terrestres ou maritimes, les villes côtières s'aperçoivent qu'elle est un espace pollué, fragilisé, dont la survie exige des mesures radicales de surveillance, et d'innovation, garante d'une attractivité durable. Marseille se veut en pointe sur le sujet et de nombreuses entreprises et solutions s'emploient à lui redonner sa vitalité. Une tâche de longue haleine où chaque avancée compte...

C'est l'un des exemples les plus marquants en Provence du peu de considération accordée à la Méditerranée depuis des siècles et des effets de la montée des préoccupations environnementales dans la société. Entre 1966 et 2016, l'ex-usine Péchiney, fabricante d'aluminés de spécialité à Gardanne, a rejeté au large de Cassis, dans les calanques, par une canalisation de 47 kilomètres de long, près de 30 millions de tonnes de résidus de bauxite qualifiés de « boues rouges » en raison de leur teneur en fer, sans tenir compte de leurs impacts potentiels sur la faune et la flore sous-marines. Sous la pression des restrictions réglementaires françaises et européennes, des reportages plus ou moins orientés et des procédures conduites par les associations environnementales, l'industriel, devenu Alteo, aura investi plusieurs dizaines de millions d'euros pour cesser ces rejets solides et épurer définitivement en 2020 ses effluents liquides des traces menaçantes (plomb, cadmium, fer, mercure...) pour la qualité des eaux... Mais si un suivi scientifique étudie désormais l'évolution du milieu marin, les conséquences d'un demi-siècle de rejets perdureront longtemps, comme celles que laissent en surface et sur les fonds les plas-

tiques de toutes sortes, les débordements intempestifs des émissaires des communes littorales et de systèmes d'épuration sous-dimensionnés, les incidents des industriels (fuite en mer en 2020 d'un bac de stockage de Kem One à Lavera), les dégazages illégaux de navires, la surfréquentation des plages, les incivilités des plaisanciers, la surpêche qui a mis en péril les stocks de thon rouge... Cette multiplicité d'usages trop souvent



La réimplantation d'algues dans les ports restaure la biodiversité

Chiffres-clés

(Source ministère de la Mer)



La Méditerranée, c'est :

- 46 000 kilomètres de littoral dont 2 000 km en France
- 800 km² d'herbiers de posidonie, dont les 2/3 recensés en Provence-Alpes-Côte d'Azur
- 50% des 6 200 navires de grande plaisance de plus de 24 mètres recensés dans le monde croisent en Méditerranée pendant l'été

PHOTO JCB



L'éolien en mer est mis en débat en France alors qu'il tourne depuis longtemps au nord de l'Europe

PHOT P6L

anarchiques suscite l'inquiétude lorsqu'émerge l'éventualité d'en ajouter d'autres, ainsi qu'en attestent les échanges du débat public sur l'éolien offshore en Méditerranée et les projets de fermes à quelques kilomètres des côtes languedociennes ou bucco-rhodaniennes. « Cette mer est déjà très fragilisée, de nombreuses zones sont sous protection, et pourtant, on veut y installer encore des éoliennes gigantesques, sans attendre les résultats des fermes pilotes... Est-ce bien opportun ? » a-t-on entendu plusieurs fois lors du premier bilan du débat, le 29 septembre à Marseille. L'impératif de protéger la mer n'est plus contesté, l'exploitation de ses ressources est aussi mieux appréhendée au regard des enjeux environnementaux, mais l'on voit aussi de plus en plus d'expérimentations destinées à trouver des solutions pour restaurer la qualité des milieux.

UNE MER RESSOURCE ÉNERGÉTIQUE

Sur Euroméditerranée, la volonté de développer des quartiers durables a abouti à l'implantation de deux projets d'ampleur s'appuyant sur les ressources marines pour chauffer et climatiser logements, bureaux et entreprises. Engie y a positionné en 2016 Thassalia, qualifiée de « première centrale française de géothermie marine » en exploitant l'énergie calorifique de la mer pour approvisionner 500 000 m² de bâtiments, en rédui-

« LES TERRASSES DU PORT SONT LE VÉRITABLE LABORATOIRE DU GROUPE SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL POUR RÉDUIRE AU MAXIMUM NOTRE EMPREINTE ÉNERGÉTIQUE »

Jean-Philippe Mouton, président d'Hammerson France



Les pompes KSB font tourner Thassalia

PHOTO ENGIE

sant les émissions de gaz à effet de serre. En juillet dernier, Hammerson y a raccordé les 62 700 m² de son centre commercial des Terrasses du Port pour l'alimenter en eau chaude et en eau glacée. L'opération est vue par les deux partenaires comme un modèle à généraliser. « C'est un grand pas dans la transition énergétique du territoire et un signe d'en-

couragement vis-à-vis d'autres acteurs pour se rapprocher de la neutralité carbone dans les années à venir » soulignait alors Yann Rolland, directeur général de Engie Solutions Villes et Collectivités. « Les Terrasses du Port sont le véritable laboratoire du groupe sur le plan environnemental pour réduire au maximum notre empreinte énergétique » ajoutait de son côté Jean-Philippe Mouton, président d'Hammerson France. EDF, à travers sa filiale Dalkia Smart Building, exploite depuis 2017 le réseau de thalassothermie Massileo pour la production de chaud et de froid. Après l'éco-quartier Smartseille d'Eiffage (58 000 m² de bâtiments à vocation tertiaire, résidentielle, commerciale et hôtelière) sur Euroméditerranée 2, c'est le nouveau quartier des Fabriques (bureaux, commerces, logements... sur 18 îlots et 250 000 m²) qui est raccordé aux 9 km de boucle d'eau tempérée et ce, jusqu'en 2054, à la suite d'un accord signé en juillet 2020 entre XXL Marseille (Linkcity France/UrbanEra Bouygues Immobilier) et Dalkia Smart Building.

EN MATIÈRE D'INNOVATION, MARSEILLE JOUE DE SES ATOUTS ET DE SON ACCÈS À LA MER

Nerf de la guerre, la digitalisation s'avère un enjeu d'avenir. Au nombre des grands hubs mondiaux constituant des points d'atterrissement des câbles sous-marins sur terre et en passe de se positionner dans le Top 5, la ville permet désormais une hyper connectivité grâce à ses câbles nouvelle génération qui favorisent l'accès à internet. Rappelons que 99% du trafic mondial de données internet et téléphonie est assuré par des câbles sous marins. L'occasion d'assurer l'inscription dans un écosystème de l'innovation et de favoriser l'implantation des data centers. Sur le campus d'Interxion à Marseille, un dernier câble sous-marin relie l'Europe, l'Afrique et l'Asie positionne ses équipements de terminaison et d'interconnexion. Ce système PEACE « Pakistan and East Africa Connecting Europe », doit permettre de relier le Pakistan aux plages du Prado, et fournira la route haut débit la plus directe de l'Asie vers l'Europe. ... Au final ce sont 4,5 milliards d'utilisateurs mobiles accessibles depuis Marseille grâce aux câbles de télécommunication. Mais l'accès à la mer place aussi Marseille en place forte en matière d'énergies renouvelables. Ce sont les atouts de l'éolien en mer, de l'hydrogène, mais aussi du dessalement d'eau de mer pour fournir une énergie verte à moindre coût (voir article). C'est dans ce contexte que fleurissent des dispositifs d'accompagnement à l'innovation. Helix + pensé par la CCIAMP encourage le développement de projets liés à l'économie maritime de start ups et PME, l'incubateur Zebox dans le giron de CMA CGM vise le développement d'une industrie 4.0 et des secteurs du transport et de la logistique maritime. Un écosystème en pointe !

► FB

EOLIEN FLOTTANT : UNE FILIÈRE D'EXCELLENCE À CONSTRUIRE

A Port-Saint-Louis-du-Rhône, EDF poursuit son projet « Provence Grand Large » pour 2023 d'une ferme de trois éoliennes de 8,3 MW, appelée à préparer le déploiement de l'éolien offshore flottant.

Face aux inquiétudes et critiques exprimées lors du débat public, Philippe Veyan qui suit depuis une dizaine d'années le projet pour EDF Renouvelables, insiste sur l'enjeu pour une région et un pays qui martèlent leurs ambitions de transition énergétique, évoquant « une technologie d'avenir France et dans le monde ». Dans toutes les concertations menées depuis l'origine du dossier, il argue prendre soin des aspects environnementaux, même s'il manque parfois des études, comme sur les couloirs aériens qui seraient empruntés par les oiseaux migrateurs. Au nom de BW Ideol, Paul de la Guérivière qui a contribué depuis La Ciotat à la seule éolienne actuellement en service en France (Floatgen), près du Croisic, sur l'Atlantique, insiste pour sa part sur le risque de laisser d'autres pays et opérateurs internationaux investir dans ces technologies alors que la France qui a tant mesuré ses pertes de souveraineté industrielle durant la crise sanitaire peut jouer son rôle. « Floatgen produit quasiment tout le temps, elle a été construite en France, à Saint-Nazaire... L'enjeu principal, c'est la création d'une filière, d'emplois dans les métiers de la mer, d'opportunités de concep-

tion et de fabrication d'équipements dans les ports... » rappelle-t-il. Principe Power qui dispose d'une implantation à Aix s'inscrit dans la même lignée : « Le pays a déjà loupé le coche sur l'éolien fixe, ne prenons pas le risque de loupé l'éolien flottant. Il faut y aller pour espérer constituer une filière d'excellence. Plus on attend, plus les éoliennes entreront en service tardivement » ose Nicolas Boutin, chef de projet. Fin septembre, Equinor qui exploite le 1^{er} parc éolien flottant lancé au monde, Hywind Scotland, en Ecosse (30 MW) et en construit un autre de 88 MW en Norvège (Hywind Tampen), s'est associé avec RES et Green Giraffe pour combiner leurs expertises industrielles, techniques et financières, au sein de l'entité Océole, afin de se positionner sur les appels d'offres que lancera le gouvernement pour le littoral français dont la Méditerranée. Aucune des solutions de transition énergétique ou de réduction des émissions de CO² ne peut satisfaire à 100% simultanément des obligations écologiques, économiques, paysagères, sociales... Nul doute que, demain, l'éventualité de déployer des hydroliennes houlomotrices qui produisent de l'énergie à partir des mouvements de l'eau,

comme l'envisage la start-up VH93, née à La Ciotat, se heurtera aux mêmes débats et oppositions, même si elle s'engage à privilégier des matériaux biosourcés... Mais le souci de respecter l'environnement « drive » désormais l'innovation. C'est l'un des fondements de Pytheas Technology (Meyreuil), soutenue dans le cadre du Plan France Relance, pour développer son unité-pilote de génératrices piézoélectriques. Cette solution de conversion en électricité de l'énergie générée par les mouvements lents et variables de vents, vagues, courants marins et fluviaux est une alternative propre et durable aux aimants en néodyme-fer-bore, dévastateurs pour les terres rares... Dans la région, au sein du pôle Mer Méditerranée, du pôle Ea Eco Entreprises, dans les missions de l'Ifremer (institut de recherche en sciences marines), des Parcs (Parc National des Calanques, Parc Marin de la Côte Bleue, Parc Naturel Régional de Camargue...) ou encore du GIPREB sur l'étang de Berre, de multiples projets de recherche ciblent ces ressources potentielles de l'économie bleue, mais prennent aussi en compte le besoin de préserver la mer et de trouver des moyens de restaurer son état écologique.

Earthship Sisters, agissantes et pédagogues



L'expérience se veut collective, transformatrice et mémorable

en voilier en équipage sur trois semaines pour promouvoir et renforcer des valeurs d'entraide, de coopération, d'humilité, mais aussi la confiance en soi, la communication et l'écoute, Earthship Sisters a déjà permis la création d'une quinzaine d'entreprises et embarqué dans son aventure une trentaine de « sisters » (entrepreneuses, en insertion professionnelle...), une soixantaine de partenaires privés et publics et 2 500 scolaires. L'événement le plus retentissant pour valoriser ses intentions et actions : son parcours de navigation. Planifié du 29 septembre au 17 octobre derniers, l'opération de cet « accélérateur de leadership environnemental » s'est déclinée dans les ports de quatre villes-escales dont trois dans les Bouches-du-Rhône (Port-Saint-Louis-du-Rhône, Marseille et La Ciotat) et une en Corse (Saint-Florent). Le voyage se veut « une expérience transformatrice partagée mémorable ». A chaque escale, un « village » a proposé animations, tables rondes (lien Rhône-Mer pour une meilleure gestion du territoire, tourisme soutenable en Méditerranée, la diminution des rejets en mer par les plaisanciers, la qualité des eaux de baignade), et solutions, et des rencontres avec des élèves de primaire et de collège. Les candidatures pour constituer la 3^e promotion des « Earthship Sisters » sont ouvertes jusqu'au 29 novembre 2021 sur le site web www.earthship-sisters.fr pour un programme prévu de janvier à décembre 2022.

► Jean-Christophe Barla

Fondé en 2018 à Marseille sous l'impulsion de Deborah Pardo et Nathalie Ille, Earthship Sisters s'est fixé une ambition : accroître la place des femmes dans la transition écologique et sociale, en les encourageant et en les accompagnant dans un projet professionnel pouvant aller jusqu'à la création d'une entreprise à « impact environnemental ». Mêlant sur un an, pour une vingtaine de participantes par session, coaching individuel, mentorat, réunions digitales, stages de formation en pleine nature et séjour

DES MILIEUX MARINS À RÉHABILITER

Car si l'on comprend bien la nécessité de ne pas ajouter des dégradations à des milieux déjà altérés, la tendance peut-elle s'inverser ? La mer est-elle « réhabilitable » par la mise en œuvre de technologies novatrices ? Certaines entreprises s'y attèlent. A Marseille, SERAMM (Suez), chargée de la gestion et de l'exploitation du réseau d'assainissement, a mis en œuvre des pistes de solutions pour prémunir la ville de rejets de déchets en mer. La plus récente : la connexion des avaloirs en partenariat avec Greencityzen, afin de mieux détecter les plus encombrés et les nettoyer avant que les détritiques ne dévalent les rues et finissent sur les plages et les côtes. « C'est une brique du système d'assainissement intelligent de demain » pour Manuel Nivet, directeur général de SERAMM. Mais l'entreprise œuvre aussi sous l'eau avec « Re-Cyst » pour réimplanter des algues locales, les cystoseires, qui constituent des indicateurs de l'état écologique des fonds côtiers. Des nurseries artificielles équipent aussi le port de plaisance de la Pointe-Rouge pour permettre aux juvéniles de poissons de s'abriter et grandir... Veolia avec « Bioestore » et « Biohut » déve-

loppe des initiatives similaires de restauration écologique des habitats marins sur les côtes varoises, après avoir expérimenté le procédé aux côtés du Grand Port Maritime de Marseille et d'Ecocéan, entreprise spécialisée dans la biodiversité aquatique, dans le cadre du projet collaboratif « Girel ». Lors du Congrès Mondial de la Nature, SERAMM présentait les stations de mesures acoustiques sous-marines Otosea, conçues par Suez, pour évaluer en temps réel l'état de la biodiversité marine et les impacts des activités humaines. Une méthode, BEEST, a même été développée dans le cadre du projet Marsbiocity, pour mieux évaluer les interactions entre terre et mer depuis 150 ans sur le littoral marseillais⁽¹⁾. Dans le cadre du Contrat de Baie de la Métropole Aix-Marseille-Provence, Orange a pour mission d'enlever des fonds marins jusqu'à 17 mètres de profondeur, là où ils présentent le plus d'inconvénients, les câbles de télécommunications désactivés et abandonnés dans le périmètre du Parc Marin de la Côte Bleue. Les opérations n'ont pas commencé, mais elles devraient se dérouler d'ici la fin 2021, espère le parc qui compte, parmi ses mécènes, la Fondation d'Entreprise du Crédit Agricole et est ouvert à en accueillir d'autres

pour mener ses actions de préservation des milieux marins littoraux. Enfin, avec le Parc National des Calanques, EcoAct (groupe Atos), Interxion et Schneider Electric France se sont associés sur la mise au point d'une méthodologie de certification des mesures de conservation et préservation des herbiers de posidonie. Le projet « Prométhée-Med », qualifié d'unique en France, permettra aux entreprises de compenser localement leurs émissions carbone en finançant la protection et la revitalisation d'un habitat marin indispensable en Méditerranée, puisqu'ils ont reculé, selon les endroits, de 13% à 38% depuis les années 60, et abritent entre 4 et 18% des espèces marines. Or, ils stockent jusqu'à 1500 tonnes de carbone par hectare, soit 3 à 5 fois plus qu'une forêt tropicale, selon les porteurs du projet. Les résultats seront dévoilés début 2022. L'espoir d'une Méditerranée plus propre à long terme peut renaître...

⁽¹⁾ <https://www.seram-metropole.fr/wp-content/themes/seramm/images/MarsBioCity%20-%20150%20d'histoire%20mer-terre%20-%20v2019mini.pdf>

► Jean-Christophe Barla

Plastic Odyssey se propulsera aux déchets plastiques recyclés

En 2019, Simon Bernard, cofondateur de Plastic Odyssey, originaire de Concarneau et ex-étudiant de l'École de la Marine Marchande de Marseille, avait présenté au Technopôle de Château-Gombert son grand projet : une expédition en mer sur trois ans, avec des escales dans une trentaine de pays touchés par la pollution plastique avec un catamaran de 25 mètres alimenté grâce à un procédé de pyrolyse embarquée transformant les déchets plastiques en carburant. Le prototype de 6 mètres, « Ulysse », avait été dévoilé quelques mois plus tôt à Marseille. Depuis, son programme

a bien évolué puisque le catamaran imaginé a été remplacé par un ancien navire d'océanographie de 40 mètres acheté, désamianté, rénové et transformé, puis mis à l'eau dans sa nouvelle configuration de « laboratoire scientifique », à Dunkerque en mars 2021 après un an et demi de travaux, avant l'implantation à bord des machines de recyclage des matières plastiques, de production de carburant et d'analyse ! Fin août, un « Village Plastic Odyssey » s'est lancé vers différentes villes de Dunkerque à Marseille (Rouen, Le Havre, Brest, Concarneau et Bordeaux) pour sensibiliser sur les pollutions plastiques à travers une exposition itinérante, des conférences et des animations. Simon Bernard a exposé les plus récentes avancées du projet lors du Congrès Mondial de la Nature de l'UICN à Marseille, début septembre. C'est de la cité phocéenne que Plastic Odyssey finalisera les derniers préparatifs d'un voyage expérimental qui doit le conduire d'abord vers le Maghreb, puis en 2022 le long des côtes ouest-africaines et d'Amérique latine, en 2023 vers le Pacifique et l'Asie avant un retour en France en 2024. Le groupe L'Occitane est le partenaire principal de l'initiative...

► Jean-Christophe Barla

Le navire de Plastic Odyssey parcourra le globe jusqu'en 2024

PHOTO PLASTIC ODYSSEY



Des robots sous-marins dévoilent les secrets de la mer

Oil & Gas, Défense, Energies marines, Environnement et Biodiversité... Les engins d'exploration conçus par Alseamar, Subsea Tech ou Notilo Plus recouvrent de multiples applications qui améliorent la connaissance du milieu marin et séduisent des usagers dans le monde.

Berceau des civilisations, la « Mare Nostrum » demeure un environnement encore méconnu, malgré les études scientifiques menées ou en cours. En Provence, plusieurs sociétés conçoivent, fabriquent et commercialisent des engins d'exploration de plus en plus sophistiqués, aptes à plonger à des profondeurs inimaginables il y a une décennie à peine et à ouvrir des perspectives de découvertes inédites pour la compréhension du monde marin. A Marseille, Subsea-Tech et Notilo Plus, à Rousset et Toulon, Alseamar innove avec des drones sous-marins et des technologies qui répondent aux besoins de marchés historiques (oil & gas, défense, recherche océanographique, archéologie...) et en expansion (protection de l'environnement, énergies marines...).

ALSEAMAR TOUJOURS PLUS PROFOND

Avec son « Sea Explorer » qui plane dans l'eau comme un avion dans l'air, Alseamar (groupe Alcen) peut collecter sur des centaines de kilomètres des données en toute autonomie dans une colonne d'eau jusqu'à 1 000 mètres de profondeur depuis la surface, mais l'entreprise s'emploie à aller encore plus loin avec son « Deep Explorer », à l'état de prototype, pour pousser jusqu'à 3 000 mètres, et confie développer un projet susceptible de descendre jusqu'à 6 000 mètres. « Dès qu'il a quitté la surface, le "Sea Explorer" n'est plus relié à rien et mène librement la mission qui a été programmée, même sur de très longues durées, jusqu'à 3 mois, grâce à sa batterie rechargeable », explique Marc Boissé, président d'Alseamar. « Il peut embarquer plusieurs capteurs, parmi une trentaine disponibles



Le Sea Explorer d'Alseamar descend jusqu'à 1 000 mètres mais ses futures versions pourront plonger encore plus profond

PHOTO DR

(physiques, chimiques, acoustiques, biologiques...) et est particulièrement adapté au monde du pétrole, de la défense ou des sciences qui cherchent à mieux comprendre les océans et les effets du réchauffement climatique, les impacts des bruits des activités humaines sur la faune sous-marine ou encore les nuisances des stations d'épuration sur la qualité des eaux de baignade du littoral méditerranéen. Dans nos activités de services, nous pouvons collecter, analyser et traiter nous-mêmes les données recueillies pour nos clients. Savoir interpréter ce que l'engin remonte est fondamental, nous avons recruté et développé une forte expertise sur cet enjeu-là ». Alseamar a également mis au point un « Seabed Explorer », télé-pilotable depuis un bateau et relié par 60

km de fibre optique fixée à une bouée ou un navire d'opportunité, pour remonter en temps réel des images, mesures et données 3D et haute définition acquises à 3 000 m de fond, notamment dans l'inspection de pipelines ou même de coraux. Elle souhaite l'industrialiser avec un partenaire. « Nous essayons de proposer des technologies très différenciantes car la concurrence dans le monde se développe rapidement » ajoute Marc Boissé, à la tête d'une équipe de 95 personnes. L'international représente la moitié des ventes de la société.

SUBSEA TECH EN SOLUTION 3 EN 1

Du côté de l'Estaque, Subsea Tech développe ses robots et drones sous-marins et de surface pour des opérations d'inspection et maintenance d'infrastructures (plateformes pétrolières, piles et chaînes d'ancrage d'éoliennes, nettoyage de concrétions, barrages...), ainsi que le ramassage

« NOUS ESSAYONS DE PROPOSER DES TECHNOLOGIES TRÈS DIFFÉRENCIANTES CAR LA CONCURRENCE DANS LE MONDE SE DÉVELOPPE RAPIDEMENT »

«NOUS ŒUVRONS POUR UNE ÉCONOMIE BLEUE DURABLE, EN APPORTANT DES SOLUTIONS TECHNOLOGIQUES SIMPLES, ADAPTÉES AUX PRÉOCCUPATIONS DU TRANSPORT MARITIME, DE L'ÉNERGIE OFFSHORE, DE L'AQUACULTURE...»

PHOTO ROMAIN LAMARCHE

Notilo Plus mise sur des marchés industriels et environnementaux pour grandir

de déchets plastiques en mer. La société de 20 personnes s'emploie, elle aussi, à accroître la valeur ajoutée de ses engins, à travers notamment l'un de ses produits-phares, le Tortuga, lancé en 2019, opérable jusqu'à 500 mètres de profondeur, même dans des conditions de mer et de courants très perturbées, ou le SeaCat plus récent qui permet de combiner un drone de surface (USV), un robot sous-marin (ROV) et un drone aérien (UAV) pour des opérations offshore dans le pétrole et demain dans l'éolien, piloté par Wifi, le tout, en autonomie, et à des coûts financiers et écologiques incomparables avec la mobilisation d'un navire et de son équipage. La praticité du système pour les clients a été particulièrement soignée puisqu'il peut entrer dans un conteneur de 20 pieds. « Nous avons longtemps développé dans nos gammes des petits ROV, légers, pour l'observation en eaux intérieures, côtières et portuaires, mais notre stratégie s'oriente vers une montée en gamme de nos produits pour se démarquer de la concurrence. Nos secteurs principaux sont toujours l'oil & gas, les ouvrages d'art et les travaux sous-marins ; toutefois nous sommes

convaincus que les énergies marines vont s'accroître et prendront progressivement le relais. Nous voulons être présents quand le marché sera là » confie Grégory Maurin, directeur marketing de Subsea Tech. La PME double la superficie de ses installations pour se préparer à cette croissance.

NOTILO PLUS, LA POLYVALENCE MADE IN FRANCE

Quant à Notilo Plus, née en 2016 et installée dans l'accélérateur Zebox de CMA CGM pour qui elle a développé des engins d'inspection des coques de navires, elle poursuit son évolution, après avoir mis à profit la crise pour peaufiner sa stratégie. La PME avait beaucoup misé à son lancement sur les activités « loisirs » (prise de vidéos sous-marines), avec son iBubble, pour commercialiser ses drones sous-marins. Sans abandonner ce secteur « vitrine » pour son savoir-faire, elle a décidé de se focaliser sur les usages plus industriels, accessibles grâce à son SeaSam. « Notre apport y est plus impactant pour nos clients puisqu'il contribue à démocratiser

l'accès aux données sous-marines », explique le dirigeant et cofondateur Nicolas Gambini. « Nous œuvrons pour une économie bleue durable, en apportant des solutions technologiques simples, adaptées aux préoccupations du transport maritime, de l'énergie offshore, de l'aquaculture... Nos engins et plateformes de données Notilo Cloud s'adaptent aux cas d'usages précis, en surveillance, maintenance, mesures ou même détection et nettoyage de déchets, comme nous l'avons fait avec le parc des calanques ». L'entreprise qui s'appuie sur près d'une trentaine de collaborateurs a déjà commercialisé 500 appareils dans le monde (50% de son chiffre d'affaires est à l'international). Elle revendique leur identité "made in France". « C'est un choix stratégique assumé », affirme Nicolas Gambini. « On ne peut pas s'appuyer sur des ateliers à des milliers de kilomètres quand on veut maîtriser la qualité de ses matériels ». Une prochaine levée de fonds doit contribuer à amplifier ses moyens pour atteindre 10 millions d'euros de chiffre d'affaires à 5 ans.

► Jean-Christophe Barla

Les loisirs nautiques prennent le large

La montée en puissance des activités de loisirs sur un littoral qui s'y prête, va de pair avec la prise en compte d'enjeux environnementaux prégnants. L'innovation s'en mêle avec des solutions d'avenir.

Planche à voile, surf, kitesurf, paddle, snorkeling, kayak, plongée sous marine, balades en bateaux. N'en jetez plus... Le littoral départemental, 280 km et 22 communes littorales offre son lot de possibilités. Certaines zones possèdent leur spécificité, le kite surf sur les plages de Beauduc en Camargue lieu atypique et sauvage bien desservi par les vents, le paddle ou la plongée dans les Calanques entre Marseille et Cassis. La volonté, de répondre aux enjeux environnementaux a donné lieu à de nouvelles façons d'envisager le sport nautique. C'est d'ailleurs tout le sens de la stratégie de marketing des calanques pensée par la Ville de Marseille craignant, à l'aube de l'été 2021, l'assaut de touristes dans ce site protégé qui accueille 3 millions de visiteurs par an. Dans le secteur, de nombreuses initiatives innovantes voient le jour. C'est la trottinette des mers blue wave créée par Hubert Thomas en 2017 fondateur de la start up Next Blue Tech. Pensée comme une alternative au scooter des mers, elle entend permettre une exploration maritime respectueuse de l'environnement avec une vitesse de croisière volontairement réduite à 7 km/h. L'ambition est clairement éco-responsable avec une planche 100% recyclable conçue sans mousse à l'intérieur et dépourvue de colle, sa motorisation silencieuse et sans émission, son sillage très discret... Sans oublier le côté pratique : son autonomie de 7 heures et sa grande stabilité/maniabilité. Après une première année de commercialisation, la start up voit plus loin avec un centre de production à Aubagne. Autre innovation, le whimisfoil planche gonflable et dotée d'une motorisation électrique qui permet d'évoluer en toute quiétude au-dessus de l'eau, portée par Pascal Raoust co-fondateur de la start up Whimisitech. «*Le principe ? L'alliance d'une technologie existante depuis 30 ans, le foil, soit une aide profilée se déplaçant dans l'eau et transmettant une force de portance à son support et un système de déplacement électrique, qui ne génère ni nuisance sonore ni émission de gaz à effet de serre*», relève le co-fondateur, Etienne Mombereau d'un engin qui s'adresse avant



Mathieu Morin aux manettes de Zeboat

PHOTO FB

tout aux professionnels des clubs de loisirs. Les fondateurs travaillent à son optimisation et à sa diversification. «*Il nous tient à cœur de développer des technologies de rupture*». Les loueurs de bateaux vont dans le même sens. Mathieu Morin aux manettes de Zeboat créé il y a 10 ans note d'ailleurs un vrai engouement pour Marseille, qui ne s'avère plus un passage entre deux destinations mais devient plébiscitée par une clientèle des Alpilles, du Luberon et de la France entière. Le professionnel qui enregistre un volume de locations de plus d'un million d'euros, manage une flotte large de 4 yachts et une quarantaine de semi-rigides entre 5 et 10 mètres.

Il intervient auprès des hôtels les plus prestigieux de la région (Intercontinental, Roches Blanches, etc...) et a mis en place une conciergerie pour une clientèle haut de gamme. Il propose dans son concept store un arsenal de Toys nautiques, surf et pagaie électriques, wakeboard... Après avoir digitalisé son activité, il travaille désormais à une transition de la flotte, avec des bateaux hybrides ou à hydrogènes. «*Nous avons déjà engagé le changement, mais il nous faut du temps pour le mettre en place*». Une écologie innovante. La voie d'avenir pour les activités nautiques.

► Fabienne Berthet

Le dessalement : une révolution à venir...

Urgence climatique, sécheresse, croissance démographique... La quête de l'eau potable devient un enjeu de santé publique majeur. D'où l'intérêt pour les start ups régionales de se saisir du sujet. C'est le cas de la marseillaise Seanergy qui vient de déposer un brevet pariant sur une technologie assurant le dessalement à un moindre coût énergétique, avec des infrastructures légères et surtout avec aucune nuisance environnementale. Détails avec son co-fondateur, Hubert Montcoudiol.



PHOTO DR

Hubert Montcoudiol

Dessaler l'eau de mer ? L'idée n'est pas neuve. Depuis une bonne cinquantaine d'année, diverses propositions plus ou moins abouties œuvrent dans ce sens. Mais à l'heure où une personne sur 3, à l'échelle de la planète, manque d'eau, elle s'impose comme un enjeu d'avenir. Si les technologies existantes basées très majoritairement sur l'osmose inverse consistent à filtrer de l'eau à travers des micro-membranes pour obtenir de l'eau potable, en revanche, la question de la saumure rejetée reste intacte.

« Ce très haut concentré de sel s'avère un ennemi de l'environnement. Il détruit la vie marine et crée des zones mortes au fond des océans »

insiste Hubert Montcoudiol, co-fondateur avec Hervé de Lanversin et David Lam de la start up Seanergy dont le siège social est basé à Marseille. La technologie dont le brevet vient d'être déposée permet d'enlever tous les ions « sels » de l'eau de mer et générer ainsi de l'eau d'une pureté extrême (moins de 225ppm). Une production basée sur une technique de flux et non de stocks permettant une gestion de volumes importants, avec des infrastructures peu volumineuses et peu consommatrices d'énergie.

« NOTRE SOLUTION OFFRE LA GARANTIE D'UNE FLEXIBILITÉ QUI PERMET DE TRAITER DES VOLUMES ILLIMITÉS ET PERMET DE S'ADAPTER AUX RÉGIONS LES PLUS ARIDES SANS ENGENDRER AUCUNE POLLUTION ENVIRONNEMENTALE »

« Cela représente moins de 1,5 kWh par M³ pour une eau pure de qualité. Notre solution offre la garantie d'une flexibilité qui permet de traiter des volumes illimités et permet de s'adapter aux régions les plus arides sans engendrer aucune pollution environnementale » reprend Hubert Montcoudiol. En plein déploiement, la start up en phase de réalisation de son prototype, travaille sur une application dédiée à la production d'hydrogène vert grâce à sa technologie. En effet, en plus de pouvoir s'installer dans des régions riches en ENR et pauvres en eau douce, l'extrême pureté de l'eau dessalée permet de travailler sur la mise au point d'une nouvelle génération d'électrolyseur qui permettrait une forte augmentation de leur productivité. Des premières études avec un fabricant d'électrolyseurs européen donnent d'excellents résultats.

Et concrètement ? « Nous visons à court terme, l'implantation d'un prototype dans le grand Sud avec une unité de production d'hydrogène vert déclinée sur l'unité de dessalement d'eau de mer ». Objectif quantitatif ? Un site pilote d'une capacité de 1,2 MW, avec le dessalement de 20 m³ d'eau de mer pour une production de 6 m² d'eau pure et une production d'hydrogène de 30 KG par heure. L'objectif à terme, avec l'intégration d'électrolyseurs nouvelle génération, rendrait possible la sortie de terre d'une usine 120 MW à l'horizon 2025. La mobilisation de la Région Sud très impliquée sur ces questions via divers acteurs régionaux, nationaux, voire européens, doit permettre de finaliser le tour de table nécessaire à la finalisation de la solution.

► Fabienne Berthet

► EUROMARITIME ACCOMPAGNE LES START UPS

L'espace SEAnnovation sur le Salon Euromaritime dont la 5^e édition se déroulera en février prochain à Marseille, au Parc Chanot, présentera une quinzaine de start-ups proposant des technologies innovantes dans un des quatre secteurs phares de la croissance bleue : les activités de construction et de réparation navales, les activités portuaires, le transport maritime et fluvial et les technologies maritimes d'avenir (Environnement, Énergie, Bioressources, protection et préservation). Durant 3 jours, les start-up sélectionnées bénéficieront d'un espace d'exposition, d'opportunités d'échanges et de rencontres avec des industriels du maritime et des investisseurs. Objectif : assurer une bonne visibilité auprès de l'ensemble des acteurs économiques et institutionnels du maritime.

► Fabienne Berthet



**VOUS
GAGNEZ
À ÊTRE
CONNU**

**RELATIONS PRESSE
STRATEGIE DE CONTENUS
MEDIA TRAINING**

PRESSVOX

SOLUTIONS EN NOTORIÉTÉ

04 91 57 71 84 contact@pressvox.com



**61 000 EMPLOIS
6 400 ENTREPRISES**

1^{ER}

**PORT MARITIME DE FRANCE
PORT DE CROISIÈRES
DE FRANCE**

**PÔLE MONDIAL
DE RÉPARATION DE MEGAYACHTS**

1^{ER}

**PORT DE MÉDITERRANÉE
POUR LE BRANCHEMENT ÉLECTRIQUE
DES NAVIRES À QUAIS**

**PORT DE FRANCE
DISPOSANT D'UNE STRUCTURE D'ATERRAGE
DE CÂBLES SOUS-MARINS**

**1^{ER} PORT
AU CŒUR DE LA TRANSITION
ÉNERGÉTIQUE ET NUMÉRIQUE**

**1 PÔLE DE COMPÉTITIVITÉ
1 PÔLE MER MÉDITERRANÉE**

LE FRENCH SMART PORT IN MED