

# montée et descente

Mardi 11 Mai dernier, en début d'après-midi, rendez-vous était donné sur le Quai des Belges en face de la Samaritaine à tous ceux qui voulaient en savoir un peu plus sur ce qui se passe derrière les façades de cette « nouvelle » rue de Marseille. Parmi eux, des habitants de la rue, des membres de l'association Un Centre-Ville pour Tous, un ex-directeur à l'urbanisme de la Ville, des curieux, des architectes et un illustrateur. Nous rapportons ici des bribes des conversations passionnées qui se sont tenues sur les trottoirs, sous les porches, dans les appartements où nous étions invités, et qui nous ont permis de voir autrement ce qu'on oublie souvent de regarder.



PROMENADE ARCHITECTURALE DERRIÈRE NICOLAS MÉMAIN ORGANISÉE PAR VENTILLO ET ILLUSTRÉE PAR RENAUD POULARD, SUR UNE PROPOSITION D'ALEXANDRE FIELD.

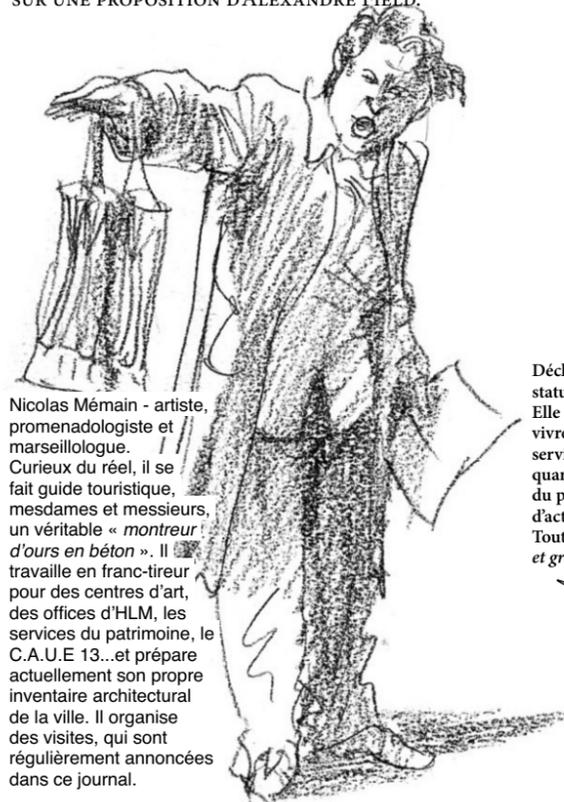


**C-V.P.T.** : « ... Mais tout le monde ne fait pas faillite aujourd'hui. Le PDG de Marseille République déclarait dans 20 minutes, en 2005 : "Nous sommes là pour changer la physionomie de la ville et devons réaliser 18 % de taux de profit par an", ils l'ont fait avant de partir, ont revendu à d'autres... Un Centre-Ville Pour Tous a été sollicité par un petit groupe de population, des gens effrayés de recevoir du jour au lendemain des fins de baux avant leur terme. Et ils se sont regroupés pour dire oui à la rénovation mais non à l'exclusion. »

**N.M.** : « ... Ces bâtiments, ce sont des maisons monumentales, il y a un parti-pris pour l'ensemble de l'îlot, deux étages nobles puis deux étages courants dessinant un jeu de grandes horizontales puis un attique<sup>(1)</sup> en retrait. Du haut vers le bas, dans la lignée des bâtiments construits vers la Joliette par Mirès. S'il a été question que la grande bourgeoisie s'y installe... elle a préféré bien vivre, loin d'ici. C'est une belle faillite. »

Sur le trottoir, aux pieds des immeubles, on nous rappelle que la rue est une opération immobilière « jamais aboutie, toujours recommencée », construite selon les canons haussmanniens à la fin du XIX<sup>e</sup> et destinée tout autant à relier le Vieux-Port à la Joliette qu'à faire revenir la bourgeoisie marseillaise au centre-ville. Ce à quoi elle échouera, à l'époque, conduisant à la faillite les entrepreneurs et spéculateurs. Elle est alors habitée par des travailleurs dont l'activité est liée au port tout proche ainsi que par des classes moyennes, qui y trouvent une adresse flatteuse. Décolonisation et désindustrialisation finiront d'achever le projet et la rue de continuer à offrir des logements à des prix très abordables. Ses habitants sont de plus en plus hétérogènes et les logements se dégradent jusqu'à ce que la rue devienne, aux dires de tous, un « parc social de fait ». Une opération de réhabilitation est alors engagée — après son rattachement au périmètre Euroméditerranée, la « plus grande opération de rénovation urbaine de France » — dans un cadre qui permet aux propriétaires privés de percevoir des subventions publiques en échange d'un plafonnement des loyers...

Tout cela, et plus encore, est à retrouver dans Marseille, Ville & Port de Jean-Lucien Bonillo et René Borruet, un classique très illustré, et Marseille entre Ville et Ports, Les destins de la Rue de la République, de Pierre Fournier et Sylvie Mazzella.



Nicolas Mémain - artiste, promenadologue et marseillologue. Curieux du réel, il se fait guide touristique, mesdames et messieurs, un véritable « montreur d'ours en béton ». Il travaille en franc-tireur pour des centres d'art, des offices d'HLM, les services du patrimoine, le C.A.U.E 13... et prépare actuellement son propre inventaire architectural de la ville. Il organise des visites, qui sont régulièrement annoncées dans ce journal.

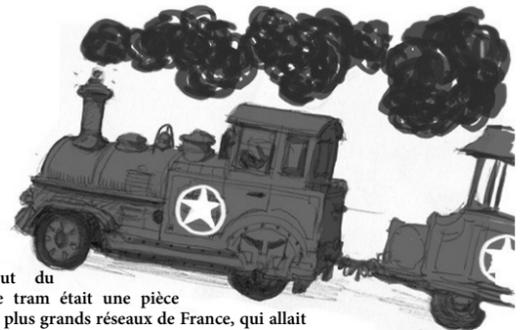
Déclarée en Préfecture le 25 novembre 2000, l'association aurait pu mettre dans ses statuts de « faire des affaires de l'un les affaires de l'autre ».

Elle organise son action pour : Faire respecter par les pouvoirs publics le droit à vivre en centre-ville de Marseille / Faire respecter le droit à un logement décent, des services et espaces publics de qualité, et plus généralement la qualité de vie dans les quartiers centraux / Obtenir la transparence dans les opérations de réhabilitation du point de vue de l'habitant, de l'usager et du travail / Utiliser tout moyen public d'action, de défense juridique, de formation pour « réhabiliter avec l'habitant ». Toute sa jeune histoire est résumée dans Un Centre-Ville Pour Tous, Petites histoires et grandes batailles et sur le très vaste site: [www.centrevillepourtous.asso.fr](http://www.centrevillepourtous.asso.fr)<sup>(2)</sup>

**N.M.** : « Une des premières esquisses du tramway avait un toit en bois, décapotable, une esquisse qui n'est pas passée... Ça aurait eu une autre gueule... Dans les premiers projets, le tram devait être un complément au métro, puis lentement les rails se sont incurvés pour passer rue Colbert, au dessus du métro, rendant les deux moins rentables... Mais le tramway, ça change une image et on s'est mis dans la position de foutre en l'air le projet de dessiner une ville cohérente juste pour une image. »

« De 2004 à 2008, Marseille République s'est également lancée dans une opération systématique de non-renouvellement des baux des commerçants, des professions libérales et des associations locataires de ses murs, portant ainsi atteinte à une base essentielle du lien social. En augmentant considérablement le montant des loyers commerciaux, cela va aujourd'hui dans le même sens. Elle élimine ainsi les petits commerces pour faire place aux enseignes franchisées.

Dans une certaine mesure, elle a « réussi » son projet dans la partie qui va du vieux Port à la place Sadi Carnot. Mais pour combien de temps, si le reste de la rue de la République est en panne ? Marseille République a largement profité des nuisances dues aux travaux de parking et de tramway, qui ont plombé les chiffres d'affaires des commerçants, les poussant à abandonner la place après indemnisation. L'objectif d'implanter des commerces de « luxe » était cohérent avec la volonté affichée de changer la population. Mais qu'en est-il aujourd'hui et qu'en sera-t-il demain ? De la place Sadi Carnot à la place de la Joliette, des immeubles entiers sont vidés de leurs occupants. Le paysage est celui d'un désert commercial aux rideaux baissés où quelques commerces survivent avec beaucoup de difficulté, dans l'attente de nouveaux habitants. » (in Numéro spécial Rue de la République de la revue éditée par Un Centre-Ville Pour Tous)



Créé au début du siècle, le tram était une pièce d'un des plus grands réseaux de France, qui allait jusqu'à Aix et Aubagne, parcourant la ville de l'Estaque à la Pointe Rouge. Une belle infrastructure reliant les lieux et les hommes à leur ville. « Inutile de dire que c'est incroyable, avec un réseau aussi extraordinaire, qu'on en soit arrivé où on en est (...) Ce qui nous rend militants, c'est que ce réseau de 1914, on l'a cassé. C'est quand même étonnant que, presque un siècle après, on soit en train de le refaire. » (Charlie Bové, designer & urbaniste, associé de l'agence marseillaise Stoa qui a redessiné une partie du parcours, in Marseille, énergies et frustrations de Baptiste Lanaspéze).



**N.M.** : « Ici, c'est le seul endroit où on peut avoir deux H&M l'un en face de l'autre, la célèbre confrontation entre H&M et H&M. »

« Le "salon de café" Starbucks, installé dans les locaux du Réverbère, un ancien café des années 40, s'inscrit dans le projet de réhabilitation de la Rue de la République, axe majeur du chantier de transformation du centre-ville. "Je suis heureux que vous soyez installés ici", leur a dit vendredi le maire Jean-Claude Gaudin venu l'inaugurer. » (Le Parisien, 07/05/10)

« La ville franchisée est devenue hégémonique (...) Parce que la ville doit se vendre, les élus sont peu enclins à proposer des projets urbains et territoriaux, sources potentielles de hausses d'impôts, de contentieux et parfois de conflits avec l'électeur. Ils acceptent donc facilement des produits clés en main en centre-ville... » (in La Ville Franchisée de David Mangin - pp 158-160)

« ... Mais tout ça fait partie du jeu, on ne peut pas continuer en disant "Ce n'est pas bien, c'est moche, ne venez pas..." Et puis quoi faire à la place ? Comment faire plus sain, plus agréable et joli ? Parce que la critique est facile, mais il faut faire des propositions aussi. Faire de la politique, c'est ça. Mais c'est aussi comprendre le sens de ce qui s'est fait, parce qu'il y a des répétitions pénibles. Marseille fait peur aux gens, et aux personnes qui pourraient s'y installer. Faisons des propositions... **C-V.P.T.** : J'ai envie d'en faire une... Sur ces 18 %, il y aurait sans doute une possibilité de récupérer une partie de la valeur, soit pour baisser les loyers, soit pour améliorer les prestations de la restauration. Si la rénovation doit se faire par un appel aux investisseurs, il faut qu'en contre-partie elle soit contrôlée et avec une politique de modération des prix. Le tramway et les parkings payés par les contribuables, qui ont œuvré pour la valorisation et la défiscalisation, se sont faits à leurs bénéfices. Et puis il y a aussi les conditions de relogement et les méthodes utilisées, on n'a toujours pas parlé des habitants... Ce n'est pas en supposant que les gens vont s'évaporer qu'on va régler le problème. « Ils vont s'évaporer ». On l'a entendu cette phrase, je ne l'invente pas. **N.M.** : Le problème de la non-évaporation des pauvres, on ne l'a pas résolu ...



<sup>(1)</sup> Etage placé au sommet d'une construction, et de proportions moindres que l'étage inférieur.

<sup>(2)</sup> Nous les remercions ici d'avoir enrichi cette promenade et donné matière à cette retranscription