RAPPORT
Marseille en vrai

MANUEL BOMPARD
ET **SÉBASTIEN DELOGU**,
DÉPUTÉS DES BOUCHES-DU-RHONE

01/12/2025



GROUPE LA FRANCE INSOUMISE À L'ASSEMBLÉE NATIONALE

SOMMAIRE

INTRODUCTION **4**

COMPÉTENCES **6**

1. Des « chicayas » ou un problème institutionnel ? 7
2. Un rejet largement partagé par les élus locaux et nationaux 8
3. Préconisations concernant les institutions de coopération intercommunale .. 10

LOGEMENT **12**

Introduction 13

1. La rénovation urbaine : entre objectifs proclamés et impacts de leur mise en œuvre 14
2. De l'inertie au choc, vers l'action : tirer les leçons de la lutte contre l'habitat indigne 25
3. Grandes copropriétés dégradées et ORCOD-IN 34

Conclusion et recommandations 40

TRANSPORTS **43**

1. Maillage territorial et niveau de service 44
2. Gouvernance, pilotage et financement 52
3. Accessibilité et tarification sociale 56

ÉCOLES **60**

Introduction 61

1. Le bâti : en finir avec « la honte de la République » 62
2. La cantine et la pause méridienne, angles morts de Marseille en Grand 70
3. Les carences de recrutement du personnel scolaire 78

SÉCURITÉ **82**
1. Vidéosurveillance 83
2. Transversalité de la sécurité 88

CULTURE ET VIE ASSOCIATIVE **95**
1. Bilan et critique des mesures cinéma 96
2. Audit sur le bâti culturel municipal 106
3. Garantir l'autonomie et la pérennité des projets culturels et associatifs et l'accessibilité pour toutes et tous 112
4. Permettre aux travailleur·ses de l'art de vivre et travailler à Marseille 115
5. Refonder les choix budgétaires, notamment à partir du budget participatif 117

CONCLUSION **120**

Introduction

Le 2 septembre 2021, depuis le Palais du Pharo à Marseille, le président de la République, Emmanuel Macron, annonçait le lancement de l'initiative « Marseille en Grand ». Ce discours, emblématique, formulait un ensemble d'engagements visant à répondre aux difficultés structurelles que rencontrent la ville de Marseille et ses habitants.

Le volet du logement prévoyait la mise en œuvre de mesures destinées à lutter contre l'habitat indigne, à résorber les copropriétés dégradées et à poursuivre les politiques de renouvellement urbain. En matière de sécurité, identifiée comme l'un des trois axes prioritaires de l'action présidentielle, des annonces ont été faites concernant le renforcement des effectifs de police à Marseille, le soutien accru aux moyens de la police judiciaire et de la justice, ainsi que la pérennisation de deux compagnies de CRS. En juin 2023, de nouvelles mesures sont venues compléter ce dispositif, telles que la création d'une compagnie CRS de type CRS 8, la construction d'un commissariat de police dans les 13e et 14e arrondissements de Marseille, ainsi que l'installation de cinq cents caméras de vidéoprotection.

Concernant l'éducation, la priorité a été donnée à la rénovation du bâti scolaire, souvent dans un état de dégradation avancée. Le président de la République a également exprimé sa volonté de promouvoir des écoles dites innovantes, dans lesquelles les directeurs auraient la possibilité de choisir leur équipe pédagogique et de bénéficier de financements supplémentaires attribués sur la base d'appels à projets.

Dans le domaine culturel, les efforts ont été concentrés sur le secteur cinématographique, avec l'annonce de la création d'une école de formation et d'une base logistique provisoire dédiée aux tournages. S'agissant des mobilités, le président a insisté sur la nécessité de désenclaver les quartiers nord de la ville et de favoriser l'accessibilité aux transports en commun. D'autres mesures ont également été annoncées, notamment la création de carrefours de l'entrepreneuriat pour favoriser l'insertion professionnelle, ainsi que la rénovation de l'Assistance Publique – Hôpitaux de Marseille et l'amélioration de l'offre de soins dans les quartiers situés au nord et au sud de la ville.

Dans la vision défendue par le chef de l'État, ce plan devait reposer sur une coopération étroite entre l'État et les collectivités territoriales. L'État entendait jouer un rôle de médiateur entre des institutions locales parfois en conflit, accusées de freiner la bonne exécution des politiques publiques. L'une des promesses du plan était ainsi de rétablir un cadre de travail commun entre les différents niveaux de gouvernance.

Ce programme, annoncé en période pré-électorale, fait l'objet du présent rapport, qui propose une analyse critique de ses méthodes de mise en œuvre, de ses objectifs et des résultats observés. Il ressort que le plan Marseille en Grand a été lancé sur la base d'annonces de campagne, sans véritable planification, ni coordination avec les services déconcentrés de l'État. La suite du processus s'est déroulée sans concertation avec les acteurs associatifs, les collectifs citoyens, les syndicats, les habitants ni même les services territoriaux de l'État. La Cour des comptes, dans

son rapport d'octobre 2024, souligne à ce sujet que ce n'est qu'en juillet 2021, soit moins de deux mois avant le discours du Pharo, que les administrations déconcentrées de l'État ont été informées de la visite présidentielle et du projet de plan. Elle précise que la préfecture de région, l'agence régionale de santé et le rectorat de l'académie d'Aix-Marseille n'ont été associés que tardivement à la construction de cette initiative, essentiellement pilotée à l'échelle gouvernementale.

Dans le cadre de leur mission parlementaire de contrôle de l'action gouvernementale, telle que définie à l'article 24 de la Constitution de 1958, Manuel Bompard et Sébastien Delogu, députés des Bouches-du-Rhône, ont engagé un travail d'évaluation du plan Marseille en Grand. Ils ont souhaité mener cette démarche selon des méthodes participatives, transparentes et rigoureuses, en opposition avec l'approche verticale et centralisée qui a caractérisé la mise en œuvre initiale de ce programme.

Les rapporteurs ont ainsi lancé l'initiative Marseille en Vrai, conçue comme une enquête de terrain s'appuyant sur la participation directe des acteurs locaux. Une trentaine de militantes et militants de la France insoumise à Marseille ont été mobilisés pour rencontrer les associations, syndicats, collectifs et habitants concernés. Plus de cent entretiens ont été réalisés, dont une cinquantaine avec la participation directe des rapporteurs.

Des parents d'élèves ont été auditionnés pour mieux cerner les besoins en matière scolaire. Un syndicat représentatif de la Régie des Transports Métropolitains a été consulté afin d'évaluer les défis et les perspectives d'amélioration du réseau de transports en commun. Des habitants d'immeubles concernés par les opérations de renouvellement urbain ont été rencontrés pour recueillir leurs témoignages sur les conditions de relogement.

La participation des citoyens sollicités a été forte. La majorité des personnes contactées a répondu favorablement aux demandes d'entretien. Les habitantes et habitants rencontrés se sont montrés intéressés, curieux, et volontaires pour donner leur avis sur les politiques publiques menées. Cela traduit une réelle énergie disponible au sein de la population pour participer à l'élaboration des réponses aux besoins du territoire. Ce rapport en constitue la preuve tangible.

Cependant, une limite importante a marqué la réalisation de cette enquête. Si l'objectif était également de recueillir l'avis des institutions locales, la grande majorité des sollicitations adressées aux élus de la Ville de Marseille et de la Métropole Aix-Marseille-Provence sont restées sans réponse. Seule la préfecture a fait parvenir une réponse, ce qui témoigne d'un déficit notable de transparence de la part des exécutifs locaux. Malgré cette difficulté, l'enquête a pu se poursuivre et a permis de dresser un état des lieux des réalisations et des manquements du plan Marseille en Grand.

Le président de la République déclarait : « Des milliards, on en a souvent entendu ici, de Premiers ministres, de Présidents, ça n'est jamais arrivé. En tout cas, ça n'a pas changé les choses. Et donc, j'en ai tiré la conviction qu'il ne fallait ni faire un chèque ni faire un plan. Et qu'est-ce que serait un plan proposé depuis Paris qui descendrait ? ». Force est de constater que le président de la République n'a pas établi un plan structuré et octroyé très peu de moyens directs sous forme de dotations. Il s'est contenté d'annonces, souvent financées par des prêts ou des dispositifs préexistants au plan. À la question qu'il posait lui-même sur la pertinence d'un plan conçu depuis Paris, l'enquête Marseille en Vrai apporte une réponse claire : Marseille en Grand n'est pas un plan décentralisé. Il est issu directement de l'Élysée et de son locataire.

Ce travail de collecte d'informations, d'analyses et de rencontres des acteurs s'est fait par thématique. Ainsi, six sections composent cette enquête : Compétences, Logement, Transports, Écoles, Sécurité et Culture.

COMPÉTENCES

1. Des « chicayas » ou un problème institutionnel ?

Dans son discours du 2 septembre 2021 à Marseille, Emmanuel Macron s'attaque de front à l'inefficacité des institutions locales en pointant la multiplication des conflits politiques de terrain – ce qu'il appelle les « *chicayas* » – comme source majeure de paralysie. Il insiste sur le fait que, même lorsque l'État engage des milliards pour accompagner les territoires, « *si toujours l'action publique est divisée et les chicayas locaux bloquent l'avancée, ces milliards n'arrivent jamais sur le sol* ». Cette déclaration traduit une dénonciation claire d'un système bloqué, incapable de définir un intérêt général partagé, et donc inapte à produire une action publique efficace. Macron ne cible pas seulement des comportements individuels mais un blocage structurel, une impuissance institutionnalisée : une fragmentation des responsabilités, une dilution des compétences, une architecture institutionnelle qui favorise les rivalités et les logiques de territoire au détriment de la coopération.

La Métropole Aix-Marseille-Provence, créée en 2016 par fusion forcée de six intercommunalités, incarne ce dysfonctionnement. Rejetée par 90 % des communes dès sa création[1], elle souffre d'un déficit de légitimité initial qui a favorisé la persistance des divisions locales. Ce rejet originel continue d'alimenter les querelles politiques et institutionnelles que Macron dénonce. Les exemples concrets de dysfonctionnements sont multiples. Le découpage tarifaire du réseau RTM, par exemple, est hérité des anciennes intercommunalités : la zone bleue intègre Marseille et les alentours d'Aubagne… Mais exclut Aubagne elle-même, pourtant passage obligé vers La Ciotat. Cette incohérence, liée à la gratuité des transports à Aubagne, illustre l'absence de vision unifiée à l'échelle métropolitaine.

La gestion des services publics essentiels renforce cette impression de chaos. L'eau est gérée de manière totalement éclatée : régie publique à Aix, régie différente à Martigues, Veolia à Marseille. Même constat pour les déchets, où coexistent régies publiques, délégations privées et absence totale de pilotage centralisé. Fos-sur-Mer incarne parfaitement l'absurdité du système : bien que membre de la métropole, elle est exclue du périmètre d'intérêt métropolitain pour la voirie. Cette décision révèle à quel point les compétences sont encore définies en fonction des anciens périmètres territoriaux, sans logique opérationnelle ni souci d'efficacité. À Aix, on retrouve la même logique de cloisonnement : la ville maintient une gestion autonome de ses réseaux, au nom d'une tradition locale mais aussi d'une méfiance face à la métropole.

La taille du conseil métropolitain, avec ses 240 membres (dont 102 pour Marseille), ne fait qu'accentuer ce déséquilibre. Cette structure surdimensionnée ne favorise ni l'efficacité ni le consensus : elle cristallise les logiques d'opposition, la surenchère politicienne, et entretient le flou des responsabilités. Le modèle est ainsi fait pour institutionnaliser les rapports de force plutôt que de les dépasser, ce que Macron déplore lorsqu'il affirme que l'action publique est « empêchée de s'organiser ».

1. *Aix-Marseille Provence unis contre le projet de métropole*, La gazette des communes, 12 juin 2013

Il y a enfin une forme d'ironie dans le positionnement du président de la République. Il dénonce un système qu'il contribue lui-même à maintenir, voire à renforcer. La métropole qu'il critique est l'héritage de réformes imposées par ses propres alliés ou prédécesseurs (François Hollande, Marie-Arlette Carlotti…). Il constate l'échec d'un cadre institutionnel sans en tirer de réformes profondes. Le plan « Marseille en Grand », s'il affiche des ambitions fortes, n'a pas modifié cette architecture déséquilibrée.

Le constat est donc clair : Macron dénonce les blocages de l'architecture institutionnelle locale, mais reste prisonnier d'un cadre qu'il refuse de remettre en cause. Il critique des « *chicayas* » sans s'attaquer au système qui les rend inévitables. Son discours apparaît dès lors comme un aveu d'impuissance : il voit les limites de l'action publique dans la région, mais ne donne pas les moyens politiques ou institutionnels de les dépasser.

2. Un rejet largement partagé par les élus locaux et nationaux

La métropole Aix-Marseille-Provence, créée en 2016 par décret[2] et sans débat démocratique local, est née dans la défiance. Imposée par le haut, contre l'avis de la quasi-totalité des communes concernées, elle incarne aujourd'hui une construction technocratique déconnectée des réalités du terrain. Le discours présidentiel sur les « *chicayas* » entre élus masque mal le fond du problème : l'architecture institutionnelle elle-même est inadaptée. Et ce ne sont pas seulement les élus de la France insoumise qui le disent, mais des maires de tous bords politiques et jusqu'aux plus hautes autorités administratives de l'État.

Une opposition constante et transpartisane des maires. Dès sa création, la métropole a été contestée, avec en décembre 2012 une manifestation d'une centaine d'élus dont Jean-David Ciot, maire du Puy-Sainte-Réparade et premier secrétaire de la fédération départementale du PS, la maire UMP d'Aix-en-Provence Maryse Joissains, mais aussi la sénatrice maire PS de Marseille Samia Ghali et le président PS du département Jean-Noël Guérini[3]. L'opposition se poursuivra, à l'image de la prise de position de Georges Cristiani en 2014, maire sans étiquette de Mimet et président de l'Union des Maires des Bouches-du-Rhône[4].

La maire actuelle d'Aix-en-Provence, Sophie Joissains, poursuit les critiques contre la métropole. Elle dénonce une recentralisation masquée et une perte de souveraineté pour les communes. La municipalité d'Aix, dans un courrier adressé aux rapporteurs, alerte sur la nécessité de conserver la liberté de choix et d'action au niveau communal. Elle y conteste les choix imposés par la métropole, notamment sur les parkings qui amputent la municipalité de sa politique commerciale.

Le maire de Fos-sur-Mer, Raymond Raimondi, va dans le même sens. Dans un courrier daté de décembre 2024, il dénonce une gouvernance verticale, ignorante des réalités locales et génératrice d'inégalités territoriales. La ville y exprime clairement son exaspération face à la perte de contrôle sur la gestion des déchets, et revendique une réforme structurelle qui redonne aux communes leur rôle décisionnaire.

Ces témoignages, parmi d'autres, démontrent une réalité : loin de mutualiser les compétences, la métropole les capte sans répondre aux problématiques locales.

---

2. Décret n° 2015-1085 du 28 août 2015 relatif à la création de la métropole d'Aix-Marseille-Provence
3. « Une centaine de maires manifestent à Marseille contre la métropole », 21 décembre 2012, *France 3*
4. « Georges Cristiani repart à l'assaut contre la métropole d'Aix-Marseille-Provence », 26 août 2014, *Gomet*

Une critique désormais actée par l'État lui-même. Ce rejet massif des élus locaux a désormais trouvé écho jusque dans les rapports d'État. En mai 2024, Eric Woerth a remis un rapport[5] sur l'organisation territoriale dans lequel un chapitre entier est consacré à la métropole d'Aix-Marseille-Provence. Le constat est limpide : *« impasse politique et financière »*, *« elle n'a pas encore fait la preuve de son efficacité en matière de développement économique et de services publics »*, *« les conditions de gouvernance et de fonctionnement sont aujourd'hui peu propices au développement de grands projets »*... Le rapport souligne que la métropole n'a pas permis d'améliorer la qualité des transports, de l'urbanisme ou encore de la lutte contre les inégalités territoriales. En d'autres termes : elle est un échec.

Le rapport Woerth écarte l'idée d'un éclatement en deux métropoles, selon lui tout aussi artificiel que l'assemblage initial, et propose deux pistes :

- une réduction du nombre de compétences obligatoires confiées à la métropole, avec restitution partielle aux communes ;
- et, en cas de blocage, l'adoption d'une loi spécifique pour redéfinir totalement l'organisation et le périmètre de l'institution.

Il propose également la création d'un syndicat de transports intercommunaux, condition *sine qua non* pour faire émerger enfin un projet de type « RER marseillais », aujourd'hui au point mort. Ces préconisations corroborent l'analyse réalisée ici et méritent un débat démocratique.

Une crise de démocratie locale. La métropole concentre les pouvoirs, dépossède les élus municipaux, et crée une confusion totale pour les citoyens. À Marseille, seuls 50 % des habitants savent que les transports relèvent de la métropole ; ils ne sont que 40 % à le savoir pour la propreté[6]. Qui décide ? À qui s'adresser ? Cette confusion n'est pas un hasard : elle profite à une caste technocratique qui n'a de comptes à rendre à personne. Le conseil métropolitain n'est élu par aucun citoyen. En 2020, la présidente, Martine Vassal, a perdu les élections municipales à Marseille mais continue de contrôler des compétences vitales pour les habitants.

Le débat existe aussi à gauche. Certains élus marseillais, dont Sébastien Barles dans son livre "Marseille 2030 : la ville des possibles"[7], défendent l'idée d'un suffrage universel direct pour désigner les conseillers métropolitains, dans l'espoir de légitimer cet échelon par l'élection. Cette proposition a le mérite de poser la question démocratique, mais elle ne résout pas l'essentiel : même avec des élus directement désignés, la métropole reste une structure qui éloigne la décision du terrain, uniformise les politiques locales et ne respecte pas la souveraineté communale. La politisation d'un outil conçu à la base comme purement technique ne répond pas aux attentes citoyennes.

L'enquête populaire « Marseille en Vrai » a permis de mesurer l'ampleur du rejet de cette institution.

5. Décentralisation : Le temps de la confiance, rapport d'Éric Woerth au président de la République, Mai 2024
6. Sondage Ipsos pour La Provence - France 3 et France Bleu du 15 décembre 2023.
7. *« Marseille 2030 : la ville des possibles »* - S. Barles - octobre 2024 - édition *L'Aube*

3. Préconisations concernant les institutions de coopération intercommunale

Les éléments précédents indiquent que la question métropolitaine est loin d'être tranchée et acceptée au niveau local. Les rapporteurs constatent que, loin d'améliorer les services publics, cette institution gargantuesque a éloigné la décision publique des citoyennes et citoyens. Il n'existe pas à ce jour d'unité métropolitaine, la gestion des compétences se fait au gré des accords et réalités locales sans cap clair global. Ils ne pensent pas que cet état de fait est lié à la personnalité ou à la couleur politique des élus, mais qu'elle est inhérente au fonctionnement et à la taille même de l'institution. Par exemple, la gestion de l'eau ou des transports urbains ne peut se faire que par les élus au plus près des populations.

Pour les rapporteurs, cette institution, imposée par le Parti socialiste sous le mandat de François Hollande, est une monstruosité idéologique laissant croire que l'on peut toujours faire « mieux » quand on est « plus gros ». Les conséquences concrètes sont visibles : une baronnie locale technocratique s'est installée, dans laquelle les élus municipaux doivent en permanence se placer en position clientéliste vis-à-vis de la présidence, ou tenter d'organiser un rapport de force épuisant. Il est nécessaire de rompre au plus vite avec cette logique.

Les rapporteurs formulent donc une préconisation globale, ainsi que deux préconisations de repli.

Préconisation globale : La première possibilité est évidemment de revenir sur l'architecture globale des lois de métropolisation, datant majoritairement des années Hollande. Les rapporteurs plaident pour une réorganisation complète des institutions locales, pour redonner toute sa place à la démocratie communale et permettre les associations libres entre communes pour gérer au mieux les services publics.

Si l'on veut sérieusement affronter la question politique de l'organisation territoriale, il est en effet nécessaire de remettre tout le cadre à plat. Cette possibilité ouvre un champ immense de questions d'organisations pratiques et politiques. En particulier, lorsque l'Association des Maires de France propose de revenir sur le transfert forcé de compétences[8], il est nécessaire de revenir sur la loi. C'est une volonté forte des élus locaux. Ceux-ci doivent retrouver des compétences fortes de gestion des services publics locaux.

La fin des métropoles et une remise en cause des intercommunalités auraient des conséquences massives pour des centaines de milliers de salariés et pour des dizaines de millions de citoyens, tout cela sous la responsabilité de milliers d'élus. Cela ne doit donc pas être pris à la légère. D'un point de vue législatif, le travail est colossal et dépasse de loin le seul cadre d'un rapport parlementaire. Mais il s'agit de la voie démocratique à suivre.

Première préconisation de repli : Dans l'immédiat, et de façon transitoire avant une remise à plat complète de la loi, les rapporteurs proposent de réorganiser complètement l'intercommunalité départementale par le biais d'une proposition de loi. Pour cela, ils proposent de sortir la Métropole d'Aix-Marseille de sa spécificité législative en abrogeant les articles L5218-1 à 11 du code général des collectivités. Ce faisant, la métropole actuelle n'existerait plus légalement. Une fois cette opération réalisée, la loi générale doit s'appliquer et une nouvelle organisation

8. Extrait de la résolution générale du 106e Congrès de l'AMF de 2024, dans laquelle il est indiqué que *« nous demandons la fin des transferts obligatoires pour entrer dans l'ère des compétences choisies. Chaque commune doit pouvoir décider de ce qui est le plus pertinent à mettre en commun au niveau intercommunal. »*

territoriale doit voir le jour dans le cadre de celle-ci. Cela implique alors la création de nouvelles intercommunalités ou métropoles sur le territoire, dont le nombre et le contour est à déterminer par les élus municipaux. Ce débat démocratique nécessaire doit être posé dans le cadre des prochaines élections municipales et dépasse les positions partisanes. Sophie Joissains, maire d'Aix-en-Provence, a publiquement proposé la constitution de plusieurs métropoles sur le territoire[9], et l'a confirmé dans un courrier qu'elle a adressé aux rapporteurs dans le cadre de l'enquête.

Pour préparer ces futures institutions, les rapporteurs proposent de fixer un calendrier suffisamment long pour organiser la concertation dans le cadre d'une conférence territoriale sous la responsabilité du préfet. Au cours de cette concertation, la métropole actuelle continue de fonctionner, en posant sans doute les premiers jalons de la réorganisation politique discutée dans la conférence départementale.

Il est à noter que l'absence de fusion des services publics au niveau métropolitain détaillée précédemment rend plausible cette proposition. Chaque nouvelle structure peut sans difficultés majeures récupérer les agences ou régies liées à son territoire. Il resterait un travail de gestion des ressources humaines concernant plus de 8 000 agents, mais la concertation politique laisse le temps d'organiser une concertation sociale dans le respect des agents et de leurs droits acquis.

Seconde préconisation de repli : Une autre orientation est le toilettage de la loi, c'est-à-dire étudier quelles compétences pourraient être transférées de la métropole vers les communes. Cela inclut systématiquement des problématiques de transfert de budget et de ressources humaines, et engendrerait à nouveau des rapports de force comme lors de chaque CLECT (commission locale d'évaluation des charges transférées). Une telle position ouvre un champ de difficultés. Il faut en effet se mettre d'accord avec les communes sur les compétences qu'elles souhaitent récupérer. Si Marseille peut récupérer des compétences structurantes comme la gestion des déchets ou de la voirie, cela serait plus compliqué pour les petites communes sans cadre de coopération intercommunal adapté.

Cette position est celle préconisée par le rapport Woerth précité[10]. Celui-ci insiste bien d'ailleurs sur la nécessité d'une concertation avant le passage éventuel par la loi.

Si une telle proposition était à l'ordre du jour, la démocratie élémentaire devrait donner la possibilité aux communes de quitter une métropole, ce qui est impossible aujourd'hui. Toutefois, cette possibilité ouvre les mêmes champs de discussion que le transfert des compétences : pour les petites communes, sortir de la métropole est rendu impossible en ce qui concerne l'organisation actuelle des services publics. Seule Marseille ou quelques grandes villes seraient peut-être en mesure de sortir, et avec des conséquences non maîtrisées.

Cette seconde préconisation de repli, formulée par d'autres, paraît peu plausible dans le cadre légal actuel. Pour être traitée sérieusement, elle nécessite au final de revoir l'architecture globale des lois concernant l'intercommunalité et reviendrait donc à la proposition initiale.

9. Courrier de Sophie Joissains à Elisabeth Borne du 20 juillet 2022

10. Décentralisation : Le temps de la confiance, rapport d'Éric Woerth au président de la République, Mai 2024.

LOGEMENT

Introduction

Marseille traverse une grave crise du logement, marquée par une **pénurie généralisée**, **une dégradation du parc existant et un marché tendu**. Plus de 50 000 demandes de logements sociaux sont en attente, alors que trois quarts des Marseillais y sont éligibles. Entre 2020 et 2022, les objectifs de production de logements sociaux n'ont été atteints qu'à 38 %[11]. Parallèlement, environ 40 000 logements sont indignes ou très dégradés, soit près de 10 % du parc résidentiel[12]. Cette crise se situe dans un contexte d'urgence écologique, où **l'enjeu n'est pas seulement de bâtir plus, mais de bâtir mieux,** en repensant nos modes d'habitat : privilégier la qualité, l'usage raisonné et une répartition équitable des logements. Cependant, cette exigence reste souvent négligée à Marseille : 57 000 habitations restent vacantes[13], et 60 % des logements sont détenus par seulement 10 % de la population[14]. Ces dynamiques s'intensifient, avec l'engouement croissant que suscite la ville. Il nourrit à son tour **la spéculation immobilière**, avec une augmentation des loyers et une explosion des locations saisonnières - près de 13 000 sont recensées en 2023, soit +45 % en un an[15]. Entre **logements inoccupés, indignes, inaccessibles ou inabordables,** la ville souffre d'une crise de l'adéquation du logement à la demande.

Cette crise découle d'un **héritage urbain complexe.** Depuis le XIX^{e} siècle, une urbanisation rapide autour du port a donné naissance aux quartiers populaires du centre-ville, délaissés dès les années 1970 au profit des périphéries. Sous la municipalité de Jean-Claude Gaudin, une politique néolibérale axée sur la rentabilité s'est intensifiée, notamment avec des stratégies de **gentrification** comme celle de la rue de la République[16]. Les partenariats public-privé se multiplient, les promoteurs privés prennent la main sur la production de logements, souvent sans contrôle de qualité, tandis que les marchands de sommeil exploitent la vulnérabilité des plus précaires. En **2018, le drame de la rue d'Aubagne** a mis en lumière cette crise, causant 8 morts, et une vague de relogements (jusqu'à 8 000 personnes déplacées aujourd'hui)[17], révélant l'échec d'un **urbanisme opportuniste et sans planification globale.**

Élue en 2020, la nouvelle municipalité souhaite s'engager contre le logement indigne, avec des mesures comme la charte du relogement et la régulation du marché locatif. Le plan Marseille en Grand (MEG) a été lancé dans ce cadre par l'État, avec un budget annoncé de 5 milliards d'euros, comprenant trois axes principaux sur le logement [18] :

1. **La réhabilitation** de 10 000 logements indignes sur 15 ans, via la Société Publique Locale d'Aménagement d'Intérêt National (SPLA-IN) ;
2. **Une rénovation urbaine** pour 10 quartiers prioritaires de la ville (QPV), via un accompagnement de l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU) ;
3. **Le traitement des copropriétés dégradées**, via les Opérations de Requalification des Copropriétés Dégradées d'Intérêt National (ORCOD-IN).

---

11. *Dans sa réponse au préfet sur le logement social, Benoît Payan charge la métropole*, Marsactu, mai 2023
12. *Rendez-vous annuels du logement 2023*, Site de la Ville de Marseille, https://www.lamarseillaise.fr/societe/habitat-indigne-trois-ans-de-lutte-a-marseille-PG15575965
13. *Analyse de la vacance des logements de la ville de Marseille*, CEREMA, janvier 2023,
14. *À Marseille, l'Insee montre la part gargantuesque des multipropriétaires dans l'habitat*, Marsactu, avril 2024
15. *La Ville de Marseille réduit la durée de location autorisée des résidences principales sur Airbnb*, La Provence, février 2025
16. *Marseille en quête de réhabilitation*, Politis, novembre 2023
17. RFI, *Drame de la rue d'Aubagne à Marseille: six ans après, les enjeux d'un procès hors norme*, novembre 2024
18. *Marseille en Grand : volet logement*, site de la préfecture des bouches-du-rhône : https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Marseille-en-Grand/Logement

Bien que présentées comme des avancées, ces actions relèvent davantage d'une logique d'intervention ponctuelle que d'une véritable stratégie globale pour le logement. Elles se chevauchent, manquent de cohérence et font l'impasse sur des priorités majeures telles que la production de logements sociaux ou la lutte contre la ségrégation urbaine, pourtant flagrante à Marseille. Le rapport de la Cour des comptes souligne cette approche fragmentée, et ce manque d'articulation entre les dimensions sociales, économiques et écologiques du logement. Ce rapport analyse l'état d'avancement des trois dispositifs cités plus haut, les obstacles rencontrés, et les différents leviers possibles.

1. La rénovation urbaine : entre objectifs proclamés et impacts de leur mise en œuvre

La rénovation urbaine est une démarche complexe et multipartenariale qui connaît une relance à Marseille entre 2023 et 2024, avec la signature de 9 projets sur 10 QPV (partie A). L'ambition affichée masque néanmoins des méthodes qui ne changent pas et se caractérisent par un manque d'implication des habitants (partie B), des risques liés à une privatisation progressive des politiques urbaines (partie C) et une injonction à la mixité sociale (partie D).

A. LA RÉNOVATION URBAINE : UNE DÉMARCHE MULTIPARTENARIALE, PARTICULIÈREMENT COMPLEXE DANS LE CONTEXTE MARSEILLAIS

a. L'ANRU : une agence multipartenaires au fonctionnement complexe

L'ANRU a été créée en 2003 par Jean-Louis Borloo, ministre délégué à la Ville[19]. Son objectif est de « restructurer, dans un but de mixité sociale et de développement durable, les quartiers classés en zones urbaines sensibles ». Pour ce faire, elle est chargée de piloter et financer une rénovation urbaine globale, visant à : transformer le bâti (démolition, reconstruction, et réhabilitation des logements), aménager des espaces publics (création de parcs, places, etc.), et appuyer le développement économique (création d'entreprises).
Ce projet d'ampleur repose sur l'alliance d'une **multiplicité d'acteurs** et de **financements publics et privés.** L'État, l'Union Sociale pour l'Habitat (USH)[20], et Action Logement [21] financent l'ANRU, qui soutient ensuite des projets de rénovation urbaine portés par les collectivités et les bailleurs sociaux.[22] À ce jour, deux programmes nationaux ont été lancés :

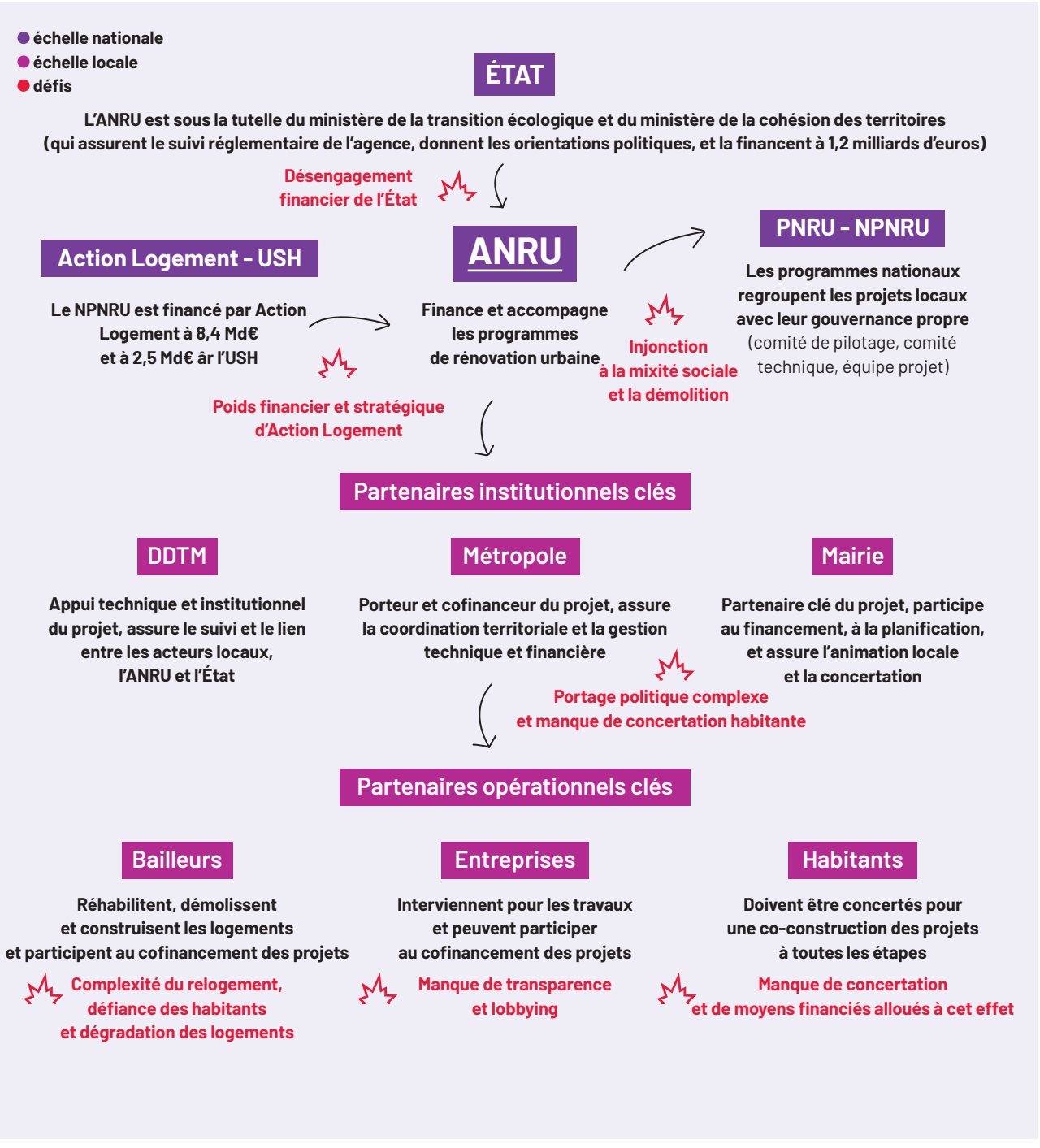
PRÉSENTATION DES DEUX PROGRAMMES NATIONAUX DE RÉNOVATION URBAINE[23]

PROGRAMMES	DATES	NOMBRE DE QUARTIERS	BUDGET ÉTAT	BUDGET AL	BUDGET AUTRES
Programme National de Rénovation Urbaine (PNRU)	2004-2021	546	1,2 Md €[24]	9,2 Md €	1,1 M € [25]
Nouveau Programme National de Rénovation Urbaine (NPNRU)	2014-2030	450	1,2 Md €	8,4 Md €	2,4 Md € (USH)

19. *Loi n° 2003-710 du 1 août 2003 d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine*, août 2003
20. L'Union sociale pour l'habitat est l'organisation représentative du secteur Hlm qui représente 593 organismes Hlm à travers 5 fédérations
21. Action Logement est un organisme privé qui finance des aides au logement pour les salariés du secteur privé, notamment en facilitant l'accès à la location, l'achat immobilier et la rénovation
22. Site de l'ANRU, https://www.anru.fr/presentation-de-lanru
23. Montants issus du site de l'ANRU dans la présentation du PNRU et NPNRU
24. *PNRU, Bilan quantitatif*, tableau p.9, site de l'ANRU, https://www.anru.fr/sites/default/files/media/downloads/2023-bilan_pnru_web_planches.pdf
25. Dont 796 millions de la Caisse de Garantie du Logement Locatif Social (CGLLS) et de la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC).

Les premières années, les collectivités saluent la création de cet outil, qui permet une mobilisation de moyens financiers inédits dans les quartiers populaires, via un guichet unique et des subventions pluriannuelles. Cependant, des **critiques émergent rapidement,** et s'intensifient particulièrement à partir des années 2010. Avec les premiers bilans des programmes, elles soulignent, entre autres, les difficultés liées aux **démolitions** des logements et leurs impacts sur le plan social, psychologique et écologique ; l'injonction à la **mixité sociale** et ses effets limités dans le cadre des projets ANRU ; et le **manque de concertation** avec les habitants. Le schéma ci-dessous présente les différents **partenaires clés** de l'ANRU, au niveau national et local, et les **défis principaux** identifiés lors de l'enquête, au sein du fonctionnement de la rénovation urbaine à Marseille, détaillés dans les sections suivantes de ce rapport.

FONCTIONNEMENT DE LA RÉNOVATION URBAINE, ACTEURS CLÉS ET OBSTACLES



b. Marseille : le plus grand chantier de rénovation urbaine de France ?

À Marseille, les enjeux illustrés dans le schéma ci-dessus sont particulièrement présents, et contribuent largement au retard de la ville en matière de rénovation urbaine. Le PNRU y démarre en 2005 avec son premier projet au Plan d'Aou, suivi de 14 autres, principalement dans les quartiers nord, pour un investissement global de 1,2 Md€[26]. De 2015 à 2019, aucun nouveau projet ne débute, et les critiques se multiplient concernant les retards de chantiers, le manque de concertation des habitants, et de coordination entre les différents acteurs (métropole, ville, bailleurs sociaux etc.). En 2021, le plan MEG annonce une relance de la rénovation urbaine, avec un concours de l'ANRU de 650 M€ dans le cadre du NPNRU. Mairie et métropole soulignent l'ampleur de ce programme, vanté comme le plus grand chantier de rénovation urbaine de France, avec 10 QPV ciblés, et 10 % des Marseillais concernés [27].

Cependant, sur le plan financier, le rapport de la Cour des comptes pointe des moyens nettement plus restreints :

- Sur les 650 M€ annoncés, 362 M€ (56 %) préexistaient au plan MEG au titre d'une convention de rénovation urbaine signée en 2019 ;
- Sur les 288 M€ additionnels, 100 M€ (15 %) correspondent à des octrois de prêts bonifiés par l'État, qui devront donc être remboursés par la mairie, et non à des subventions définitivement acquises, dont 66,1 M€ sont destinés à des opérations sur les écoles publiques ; [28]
- Seuls 122 M€ (19 %) sont donc additionnels, et directement fléchés sur les logements, et ce dans l'ensemble du plan MEG [29]. Or, comme le précise la Cour des comptes et la réglementation de l'ANRU : ces financements peuvent être retirés s'ils ne sont pas engagés avant juin 2026, un risque potentiel au vu de l'avancée opérationnelle des projets [30].

Ces financements soutiennent **9 projets qui ont été signés à Marseille entre 2023 et 2024 dans le cadre du NPNRU, et couvrent 10 QPV.** La tableau ci-dessous précise les budgets globaux par projet, et la part de financement de l'ANRU. Si la multiplicité des projets souligne une relance de la rénovation urbaine à Marseille, rien ne présage de leurs résultats. **Un regard critique sur les expériences passées, accompagné d'une rupture dans les pratiques de mise en œuvre,** est nécessaire pour répondre aux limites énoncées précédemment, concernant le manque de concertation avec les habitants, l'impact des démolitions, et l'injonction à la mixité sociale.

PROJETS ANRU SIGNÉS SUR 2023-2024 (À DATE DE MAI DE 2024)[31]

SITE	Castellane Bricarde	Kalliste La solidarité	Frais Vallon La Rose	Campagne Levêque	Castellane Crottes	La Savine Vallon des Tuves	Grand Saint Barthelemy	Grand Centre Ville	Airbel
ARRONDISSEMENT	16e	15e	13e	15e	15e	15e	14e	1, 2, 3, 14, 15e	11e
BUDGET (ANRU/Total)	114 M€ / 330 M€	47 M€ / 153 M€	33 M€ / 110 M€	41 M€ / 163 M€	19 M€ / 68 M€	36 M€ / 149 M€	100 M€ / 300 M€	100 M€ / 621 M€	61 M€ / 201 M€

26. *Le renouvellement urbain à Marseille, la solution pour les cités ?* Made in Marseille, février 2017,
27. *Marseille en Grand : Habitat, la métropole accélère en faveur d'un logement pour chacun*, Métropole, mai 2024, https://ampmetropole.fr/wp-content/uploads/2024/08/2024_MEG_Fiche_DGS_Pap_HD-1.pdf
28. *Marseille en Grand, Un premier bilan de la mise en œuvre du plan (2021-2023)*, p.136, Cour des comptes
29. *Marseille en Grand, Volet logement*, site de la préfecture des bouches-du-rhône, https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Marseille-en-Grand/Logement
30. *Marseille en Grand, Un premier bilan de la mise en oeuvre du plan (2021-2023)*, p.60, Cour des comptes,
31. *Marseille en Grand : Habitat, la métropole accélère en faveur d'un logement pour chacun*, Métropole, mai 2024, https://ampmetropole.fr/wp-content/uploads/2024/08/2024_MEG_Fiche_DGS_Pap_HD-1.pdf

C. LA PARTICIPATION DES HABITANTS : QUELLE VOLONTÉ POLITIQUE AU-DELÀ DU CADRE LÉGAL ?

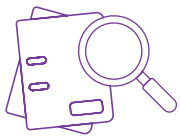
a. Temporalité, méthode, et gouvernance : les enjeux d'une véritable démarche de co-construction

La participation des habitants est obligatoire dans les projets de l'ANRU, et encadrée par plusieurs textes législatifs, notamment le code de l'urbanisme (1954)[32], la Loi Lamy (2014)[33], et spécifiée à l'article 1.3 du règlement de l'agence[34] : *« Les habitants et usagers du quartier (...) sont parties prenantes du projet de renouvellement urbain. Ils sont associés à toutes ses étapes, dans une dynamique de co-construction : partage du diagnostic préalable, élaboration du projet, suivi des réalisations, et évaluation des résultats ».*

Sur le terrain, ces cadres peinent à être pleinement mis en œuvre, à commencer par les concertations, souvent bien trop brèves et dont les résultats ne sont que rarement actualisés au fil de l'avancement du projet. Des témoignages ont été recueillis au sein de 5 différents quartiers à Marseille : Airbel, Castellane, Felix Pyat, Frais-Vallon et Campagne-Lévêque. Tous rapportent la réalisation d'une concertation en amont de la signature du projet, d'un mois seulement (durée minimum obligatoire). À Campagne-Lévêque, 5 permanences ont été mises en place mais n'ont touché qu'une trentaine de personnes[35], dans un quartier de plus de 4500 habitants, où près de 1000 logements sont concernés par le projet[36]. Le **délai et les moyens mobilisés pour ces concertations sont largement insuffisants** pour permettre aux habitants de s'approprier des projets d'une telle complexité, avec des enjeux multiples (logements, voiries, espaces publics etc.), des budgets à plusieurs centaines de millions d'euros, et des milliers de personnes concernées.

Une concertation plus approfondie intervient généralement au lancement de la démarche, lors de la phase de préfiguration. Cependant, **elle demeure rarement actualisée au fil du projet qui s'inscrit pourtant dans le temps long** — souvent plus d'une décennie. Bien que les étapes puissent varier selon les contextes locaux et les aléas rencontrés, le projet suit généralement le déroulé ci-dessous.

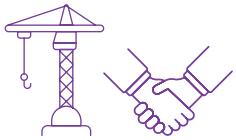
ÉTAPES CLÉ D'UN PROJET ANRU



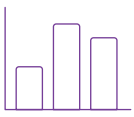
Phase de préfiguration (1 à 3 ans)
Diagnostic, concertation, élaboration du projet



Finalisation et convention (1 an environ)
Finalisation du projet et signature de la convention



Travaux et accompagnement (6 à 10 ans)
Mise en œuvre opérationnelle du projet et accompagnement social



Évaluation et bilan (1 à 2 ans)
Évaluation du projet menée en parallèle

32. *Article L103-2 du Code de l'urbanisme*
33. *LOI n° 2014-173 du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine (1)*
34. Règlement général de l'ANRU, 25 mai 2018, https://www.union-habitat.org/sites/default/files/dossiers-cr/documents/2018-07/rga-20180530-postca25mai2018-npnru.pdf
35. *Concertation réglementaire préalable relative au projet de renouvellement urbain de Campagne-Lévêque*, p.15, La métropole, octobre 2024, https://deliberations.ampmetropole.fr/documents/metropole/deliberations/2024/12/05/ANNEXE/108518_113110_Bilan%20concertation%20reglementaire%20CL_13_11_2024%20V2%201%201.pdf
36. Site de la métropole, https://www.marseillechange.fr/un-projet-ambitieux-pour-la-transformation-de-campagne-leveque/

Il est donc essentiel que les habitants puissent faire évoluer leurs demandes au fil des années, et que les partenaires (collectivités, bailleurs, etc.), dont les équipes sont soumises à des renouvellements réguliers, puissent également s'approprier le projet et l'ajuster en conséquence. À Airbel, les acteurs rencontrés déplorent les retards accumulés tout au long du projet et l'impact sur la participation. Initiée dès 2013 par des premiers ateliers avec les habitants, une nouvelle phase de concertation s'est ensuite déroulée entre 2017 et 2019, mais peu de propositions[37] issues de ces échanges ont été retenues dans le projet final, qui n'a été validé qu'en 2021.

Pour une véritable co-construction du projet, une présence régulière et durable sur le terrain est indispensable, et ne peut être assurée que par les acteurs locaux eux-mêmes (associations, collectifs, habitants etc.). Légitimes et experts de leur cadre de vie, ils jouent un rôle essentiel pour faciliter la compréhension des projets de rénovation urbaine, accompagner leur évolution, et maintenir un lien dans le temps entre les habitants du quartier et les institutions. Cela suppose une **coopération ouverte et une transparence totale de la part des équipes chargées du projet**, en particulier en ce qui concerne le partage des informations. Cependant, plusieurs acteurs soulignent un manque de collaboration à cet égard. À Félix Pyat, par exemple, concernant le projet de démolition de la tour B (un immeuble de 168 logements), Marseille Habitat, principal propriétaire, a commandé une étude d'options en lien avec le cabinet TDSO, sans jamais en informer les habitants ni le collectif citoyen mobilisé pour défendre leurs droits. Ces derniers n'en ont eu connaissance qu'à travers la presse, alors même que cette étude revêtait une importance majeure pour eux, puisqu'elle présentait notamment des alternatives à la démolition, telles que l'écrêtage ou la réhabilitation[38].

Par ailleurs, lorsque des **informations sont communiquées, elles sont souvent techniques, et obligent à un effort de vulgarisation**. Un appui extérieur, en architecture, urbanisme ou droit, est alors nécessaire pour décrypter les enjeux du projet, et ne pas voir l'expertise d'usage[39] balayée par un discours technocratique. À Air Bel par exemple, les habitants se sont fortement opposés à la création d'une route entraînant la démolition de logements en bon état, une augmentation de la pollution, et un risque de faciliter les déplacements liés aux trafics. Face à leurs inquiétudes, on leur a répondu par des arguments techniques formulés dans un jargon d'urbanisme peu compréhensible. Cette route, présentée comme un « invariant » du projet, était censée « désenclaver, dédensifier et pacifier » le quartier — des termes qui peinent à convaincre lorsqu'ils ne prennent pas en compte la réalité du terrain, et souvent repris par les chargés de projets de rénovation urbaine.

Les collectivités, les bailleurs, et l'ANRU, accordent pourtant une place limitée aux acteurs locaux. Ils ne sont pas intégrés aux instances décisionnelles des projets et disposent de moyens limités pour participer pleinement à leur co-construction. Même lorsqu'ils finissent par accéder aux informations clés du projet, les habitants demeurent largement exclus des décisions structurantes, comme l'illustrent la construction de la route à Air Bel ou la démolition de la tour B à Félix Pyat, évoquées plus haut. À l'issue de négociations, comme à Félix Pyat, ils intègrent parfois **le comité de pilotage,** mais celui-ci ne se réunit qu'une fois par an. En revanche, ils ne sont pas représentés au sein du **comité technique, ou de l'équipe projet,** qui suivent pourtant le déploiement opérationnel des actions sur un rythme trimestriel. Il en résulte un sentiment de **concertation de façade,** où la parole des habitants est sollicitée trop tard, une fois les grandes orientations déjà arrêtées – souvent sous l'impulsion de priorités fixées par l'ANRU : mixité sociale, désenclavement, dédensification, pacification, et recomposition de l'offre résidentielle.

---

37. *Cahier des propositions des habitants,* Robin des Villes, février-octobre octobre 2017, https://www.marseillechange.fr/wp-content/uploads/2021/06/2018_02-Cahier-des-Propositions-habitantes-BD.pdf
38. *« On n'est pas contre vous » : première réunion sur la démolition de la tour B de Bellevue*, Marsactu, janvier 2025
39. L'expertise d'usage, c'est la connaissance qu'ont les habitants de leur quotidien, de leur environnement et de leurs pratiques, parce qu'elles les vivent directement

Concernant les moyens alloués à la concertation, l'ANRU prévoit un budget d'environ 60 000 euros par an et par projet pour ce qu'ils appellent « communication, concertation, participation, histoire et mémoire »[40]. Les acteurs rencontrés regrettent que ces fonds soient majoritairement confiés à des **bureaux d'études ou associations extérieurs**, qui n'assurent qu'une présence ponctuelle sur le terrain, et manquent de légitimité auprès des habitants. Ils questionnent également la méthodologie de ces acteurs extérieurs, souvent éloignés des pratiques d'éducation populaire et usages locaux, nécessaires à la transmission d'informations. Ces derniers sollicitent alors souvent les habitants ou acteurs de quartier, pour avoir des contacts ou des informations, sans proposer de rétribution financière, soulevant ainsi la question de **la rémunération de l'expertise d'usage** mentionnée plus haut**.** Pour chaque quartier concerné, l'ANRU prévoit également la mise en place d'une maison de projet, imaginée comme « *un lieu vivant, ouvert, mutualisé (...) pour informer de manière évolutive et régulière sur l'actualité des projets* »[41]. Pourtant, sur les 9 projets conventionnés à Marseille, **aucun ne dispose d'une maison du projet,** espace pourtant primordial pour assurer un lien entre les habitants et les acteurs institutionnels. Même à Airbel, il a fallu attendre dix ans pour qu'une première maison de projet soit finalisée, pour finalement être incendiée en mars 2024[42].

b. Rôle des collectivités et des habitants face à ces enjeux

Bien qu'elles soient les principales garantes de la participation, la mairie et la métropole exercent un rôle limité à cet égard, entravé par des tensions entre les deux institutions et des rivalités de pouvoirs locaux. Le portage politique est crucial pour garantir le respect des modalités de participation et la prise en compte des intérêts des habitants. Plusieurs textes – tels que l'article 103 du code de l'urbanisme, la charte de concertation de l'ANRU ou les conventions de financement – soulignent la responsabilité des collectivités à cet égard [43]. Elles doivent organiser des dispositifs de concertation, garantir leur accessibilité et leur continuité, et promouvoir une démarche de co-construction tout au long du projet. À Marseille, toutefois, ce portage demeure particulièrement fragile, en raison des tensions entre la ville et la métropole, alors même que les projets de renouvellement urbain touchent à leurs domaines partagés tels que la voirie, l'habitat, les écoles et les espaces publics.

À cela s'ajoutent des enjeux de pouvoir locaux qui empêchent une vision d'ensemble et conduisent à des disparités entre les quartiers. À Frais-Vallon, le projet a été validé avec un budget de 33 M€, loin des 120 M€ espérés. Certains l'expliquent par l'absence de portage politique fort: « *ce secteur du 13e n'est le territoire politique de personne* », contrairement aux 15/16 où « *les cités où Samia Ghali est implantée concentrent l'essentiel des subventions promises* » [44]. Ce manque de pilotage global aggrave la fragmentation des politiques urbaines. Il peut aussi rendre plus difficile la participation des habitants, confrontés à une prolifération de projets, d'interlocuteurs et de réunions, comme dans le 3e arrondissement où se superposent une multiplicité d'acteurs et de dispositifs urbains sans cohérence globale : Euromed, PPA (Plan Partenarial d'Aménagement), NPNRU, plans de sauvegarde des copropriétés, etc.

Face à la fragilité du portage politique, le rôle des habitants est essentiel pour garantir le respect des modalités de participation. Le cas d'Air Bel en témoigne, avec une mobilisation

40. *Convention pluriannuelle de renouvellement urbain relative au NPNRU du Centre-Ville de Marseille,* p.55, décembre 2023
41. Ibid.
42. *La future maison de projets d'Air-Bel détruite dans un incendie volontaire à Marseille,* France Bleue, mars 2024
43. *Article L103-2 du Code de l'Urbanisme*
44. *Frais-Vallon, la grande cité oubliée de la rénovation urbaine,* Marsactu, avril 2022

habitante qui a permis, entre autres, de réduire le nombre de démolitions (de 279 à 169) et d'imposer une charte du relogement, assurant un reste à charge constant[45] et des propositions de relogement dans le quartier. Les acteurs rencontrés soulignent plusieurs bonnes pratiques issues de cette mobilisation :

- **une prise d'initiative rapide face aux institutions**, avec la rédaction de leur propre charte de relogement servant de base à la négociation ;
- **des échanges directs avec les institutions,** contournant les intermédiaires pour éviter les pertes d'informations ;
- **des actions de terrain efficaces** : porte-à-porte, groupe WhatsApp, pétition ;
- **une mobilisation ancrée dans un tissu local** déjà solidaire, renforcé par un précédent conflit avec les bailleurs autour de la légionellose ;
- **une représentation des habitants par plusieurs associations,** pour limiter les tensions internes et le pouvoir d'influence des institutions ;
- **le recours à des soutiens extérieurs** (architectes, avocats, chercheurs) pour préparer les réunions.

La participation des habitants demeure un enjeu central des projets ANRU, souvent entravée par le manque de moyens dédiés, l'absence de volonté politique et l'inadéquation des méthodologies employées. **Par ailleurs, ces projets sont aussi largement pilotés par l'agence, dont l'objectif fondateur — la mixité sociale — structure les orientations majeures de ses actions et mérite d'être interrogé.**

C. LES EFFETS INDUITS DES PROJETS ANRU : DE LA MIXITÉ SOCIALE À LA PRIVATISATION DES POLITIQUES URBAINES

a. Derrière l'objectif affiché de mixité sociale, quel impact social, psychologique et environnemental de la démolition ?

Inscrite dans la loi fondatrice de l'ANRU en 2003, la mixité sociale est « une visée continue entre PNRU et NPNRU, régulièrement questionnée et réaffirmée ».[46] Devenue un pilier des politiques urbaines françaises depuis les années 1980, elle repose sur l'idée que la concentration de populations pauvres, immigrées et/ou racisées engendrerait des difficultés sociales (échec scolaire, chômage, délinquance). Pour y répondre, l'agence mise sur la **diversification de l'habitat** (entre logement social, accession à la propriété et locatif libre ou intermédiaire) et la **transformation du cadre urbain** (création de commerces, voiries, espaces végétalisés). Ces interventions visent à « dédensifier et ouvrir » les quartiers et viennent justifier les démolitions au-delà de la seule vétusté des bâtiments. Nombre de logements sont en effet jugés non conformes aux normes actuelles (sécurité, isolation, accessibilité), ce qui, selon l'agence, légitimerait la démolition plutôt que la réhabilitation.

Certains habitants soutiennent ces transformations, espérant une amélioration de leur cadre de vie. Mais la démolition imposée sans réelle concertation suscite de nombreuses critiques, notamment des collectifs qui dénoncent **l'impact social** qu'elle peut avoir sur les populations.

---

45. Le reste à charge c'est (loyer+charge - APL) : ce montant doit rester le même pour le nouveau logement, pour une même surface.
46. *PNRU, Bilan quantitatif*, tableau p.9, site de l'ANRU, https://www.anru.fr/sites/default/files/media/downloads/2023-bilan_pnru_web_planches.pdf

Pour beaucoup, les quartiers populaires représentent un mode de vie avec des solidarités fortes, que la démolition vient briser. Elle entraîne souvent l'éclatement des liens sociaux, des relogements éloignés, une perte d'ancrage qui impactent aussi au niveau **psychologique** : sentiment de dépossession, de perte, et d'insécurité. La démolition engendre aussi des nuisances directes (bruit, poussière) et des coûts **écologiques** très lourds (déchets, consommation d'énergie, faible recyclage). Pour rappel, construire un immeuble nécessite soixante-dix fois plus de matériaux, et produit cinq fois plus de gaz à effet de serre qu'une réhabilitation.[47] Enfin, le **coût de la démolition** reste encore relativement élevé avec, selon le bilan 2023 du PNRU, 20 439€ d'investissement moyen par logement démoli, contre 17 250€ par logement réhabilité.[48] Comme le résumait un interlocuteur en fin d'entretien : « *La démolition, c'est comme une amputation* ». Bien que parfois nécessaire, cette approche demeure profondément violente. Si la majorité des acteurs rencontrés ne la rejettent pas complètement, ils s'opposent à son usage systématique et soulignent les effets dévastateurs sur les habitants si elle n'est pas accompagnée d'une concertation préalable.

b. Spéculation et dégradation : les risques derrière la stratégie de démolition des bâtiments

Malgré les nombreux impacts négatifs de la démolition, et les mobilisations[49] qu'elle suscite, elle reste largement subventionnée par l'ANRU. Si environ 400 000 logements ont été réhabilités dans le cadre du PNRU, 165 000 logements sociaux ont, en parallèle, été démolis[50]. Par ailleurs, l'agence couvre en moyenne 71 % du coût total d'une démolition, contre seulement 19,1 % pour une réhabilitation[51], le reste étant financé par les collectivités et autres acteurs locaux (entreprises, bailleurs). Présentée comme un levier de mixité sociale, prétendument choisie dans l'intérêt du quartier et des habitants, la démolition répond aussi aux priorités stratégiques des financeurs de l'agence, comme Action Logement qui contribue à hauteur de 72 % au NPNRU[52]. Une logique de privatisation progressive de la rénovation urbaine transparaît ainsi en filigrane, notamment à travers les orientations de l'article 6 du règlement général de l'ANRU : « *Les contreparties pour Action Logement : des apports en faveur de la mixité* », détaillé ci-dessous[53].

La première étape est la libération du foncier visant à favoriser la diversification résidentielle, la transformation du cadre urbain, et limiter la construction du logement social. De fait, 25 % du foncier revient à Action Logement, qui pourra développer *« tout type et gamme de produits (...) à l'exception de logements locatifs sociaux »*[54]. Concernant les 75 % restants, la reconstitution de l'offre locative sociale n'est pas non plus garantie. La dernière version du règlement de l'ANRU ne spécifie nulle part la règle du 1 pour 1 pour le logement social[55] qui est désormais *« adaptée au contexte local »*[56]. Et même lorsque cette règle était spécifiée, comme c'était le cas dans le cadre du PNRU,

47. « Démolir des logements pour rénover la ville : un modèle obsolète », Mediapart, mai 2023
48. *PNRU, Bilan quantitatif*, tableau p.9, site de l'ANRU, https://www.anru.fr/sites/default/files/media/downloads/2023-bilan_pnru_web_planches.pdf
49. *L'observatoire des projets urbains et contestés*, février 2024, APPUII, https://appuii.wordpress.com/2024/02/27/le-premier-rapport-de-lobservatoire-des-projets-imposes-et-contestes-est-sorti/
50. *PNRU, Bilan quantitatif*, tableau p.9, site de l'ANRU, https://www.anru.fr/sites/default/files/media/downloads/2023-bilan_pnru_web_planches.pdf
51. *PNRU, Bilan quantitatif*, site de l'ANRU, https://www.anru.fr/sites/default/files/media/downloads/2023-bilan_pnru_web_planches.pdf
52. Site d'Action Logement, https://groupe.actionlogement.fr/renouvellement-urbain-et-mixite-sociale
53. Règlement général de l'ANRU, Art 6. p.43, octobre 2023, https://www.union-habitat.org/sites/default/files/dossiers-cr/documents/2021-01/reglement_general_rga_npnru_2020_en_vigueur-avec-sommaire.pdf
54. Ibid.
55. La règle du 1 pour 1 : autrement dit pour tout logement social détruit, un logement était reconstruit
56. Règlement général de l'ANRU, octobre 2023, https://www.union-habitat.org/sites/default/files/dossiers-cr/docu-

elle n'était pas appliquée. Sur les 164 400 logements sociaux démolis dans le cadre du PNRU, seulement 142 000 sont reconstruits, dont près de la moitié en dehors des quartiers d'origine [57].

Ces transformations urbaines et résidentielles amènent ensuite une nouvelle population, qui change l'image du quartier et revalorise le foncier. Dans l'article 6, on peut lire : « *Les contreparties en faveur d'Action Logement visent à favoriser la diversité de l'habitat en amenant une population nouvelle de salariés (…). Elles se réalisent en lien et après les investissements de renouvellement urbain financés par l'Agence, qui rendent crédibles et opérationnels le projet d'aménagement foncier et le changement d'image (…).* » Le quartier devient donc plus attractif pour les promoteurs privés, qui n'ont pas à financer la rénovation urbaine et les aménagements publics (pris en charge par l'ANRU), mais seulement à investir dans le quartier, une fois sa transformation garantie. Les quartiers deviennent alors des objets d'investissements, qui doivent être attractifs plutôt que de répondre aux priorités sociales des habitants. Ils sont davantage perçus comme des biens immobiliers à valoriser afin d'attirer des capitaux privés et des investisseurs, plutôt que des espaces de vie pour les populations.[58]

Cette stratégie d'investissement massive dans les quartiers populaires peut favoriser la dégradation d'une situation qu'elle prétend venir résoudre. Ce constat, partagé par plusieurs acteurs rencontrés, fait l'objet d'une analyse plus approfondie par le sociologue Charles Réveillère. Elle montre que la projection d'une opération future peut entraîner, pendant des années, une mise en suspens de la gestion courante des bâtiments. Cela aboutit à une dégradation telle que la nécessité de les démolir s'impose progressivement comme une évidence, voire comme une urgence. Il prend le cas de Molombes, une cité dans les quartiers nord de Marseille, où la perspective du projet ANRU (2005) et la démolition d'une tour (le tripode), a poussé le bailleur à ne plus attribuer de logements vides, et limiter les interventions d'entretien, alors identifiées comme prioritaires par les gestionnaires et les locataires (fuite d'eau, panne d'ascenseur, dégradation des boîtes aux lettres et panneaux électriques etc.). Des désaccords entre les équipes du bailleur social (davantage concentrées sur la gestion et les réponses aux problèmes du quotidien) et les équipes du projet ANRU (inscrites dans une perspective d'investissement, tournées vers l'avenir) se multiplient. Les professionnels des collectivités territoriales dénoncent également l'absence de financement de la gestion courante par l'ANRU pendant ces périodes d'attente, souvent d'une dizaine d'années, qui peuvent avoir de graves conséquences sur les habitants. En 2021, un incendie finit par se déclarer dans la tour du tripode, causant la mort de 4 personnes, et l'évacuation totale du bâtiment.

D. ENTRE PÉNURIE DE LOGEMENTS SOCIAUX ET INJONCTION À LA MIXITÉ SOCIALE : LE DÉFI DU RELOGEMENT

a. Les limites de la charte du relogement dans le contexte marseillais

À Marseille le processus du relogement est encadré par la « *charte de relogement du renouvellement urbain* » signée en novembre 2023 entre la Métropole, la Ville de Marseille, et leurs partenaires[59]. Elle rappelle que « *le projet de relogement des habitants doit être vécu comme une opportunité* » et qu'il doit permettre un 1) parcours résidentiel ascendant avec l'accès à un

ments/2021-01/reglement_general_rga_npnru_2020_en_vigueur-avec-sommaire.pdf

57. *PNRU, Bilan quantitatif,* site de l'ANRU, https://www.anru.fr/sites/default/files/media/downloads/2023-bilan_pnru_web_planches.pdf
58. Gilles Pinson, *La ville néolibérale,* 2020
59. L'État, les bailleurs, l'USH, Action Logement, le département, les associations régionales HLM, et l'EPEAM (Établissement Public d'Aménagement Euroméditerranée). Voir *Charte du relogement*, Renouveau Urbain, décembre 2023, https://ampmetropole.fr/wp-content/uploads/2024/04/charterelogementmarseille.pdf

logement de meilleure qualité, 2) une stabilité financière à travers un maintien du reste à charge au mètre carré, 3) un accompagnement personnalisé avec un suivi social, juridique et administratif, et une prise en charge des frais de déménagement, et 4) une concertation et information auprès des habitants concernant les modalités de relogement[60].

Ce cadre n'est pas applicable dans le contexte marseillais, marqué par une crise aiguë du logement. Les projets ANRU – en particulier les démolitions et les relogements qu'ils impliquent – touchent majoritairement des ménages modestes. Assurer leur accès à un logement de meilleure qualité, sans aggraver leur situation financière, suppose une offre suffisante de logements sociaux en bon état. Cette exigence devient d'autant plus cruciale à l'échelle marseillaise, où les **neuf projets ANRU signés entre 2022 et 2024** prévoient, selon la charte de relogement, la démolition de 2 800 logements – un chiffre qui grimpe à plus de 3 000 selon les conventions de projets.[61]

Alors que plusieurs milliers de foyers devront être relogés dans les années à venir, la situation du logement social à Marseille est particulièrement tendue. Plus de **50 000 demandes sont déjà en attente, et entre 2020 et 2022, seuls 38 % des objectifs de production de logements sociaux** ont été atteints[62]. Par ailleurs, les logements nouvellement construits sont rarement de meilleure qualité que ceux démolis. Pris dans un contexte national de tensions immobilières – hausse du coût des matériaux et de la main-d'œuvre, baisse des financements publics – les bailleurs sont contraints d'optimiser les surfaces, de réduire les tailles des logements, voire d'augmenter les loyers pour assurer leur équilibre économique. Cette stratégie est d'autant plus problématique dans un contexte d'urgence climatique, lorsqu'elle aboutit à des logements peu performants sur le plan énergétique, souvent assimilables à des passoires thermiques.

Par ailleurs, pour soutenir ce processus de relogement, l'accompagnement personnalisé que promettent les collectivités, l'ANRU et les bailleurs, reste trop limité. Les chargés de relogement et acteurs de la maîtrise d'oeuvre urbaine et sociale (MOUS)[63] restent trop éloignés du terrain, ou perçus comme des alliés des institutions, et non comme un soutien pour les habitants. À Campagne-Lévêque, les habitants critiquent le manque de transparence concernant l'attribution des logements et la pression subie lors du processus de relogement : délais très courts, propositions qui ne sont pas à la hauteur des besoins pointés lors de l'enquête de la MOUS, impossibilité de visiter les appartements proposés etc. À la Castellane et Airbel, les acteurs citoyens rencontrés soulignent le manque de pédagogie concernant le processus de relogement. Selon eux, il est important de rappeler aux habitants les obligations posées par la charte (voir plus haut), notamment concernant les **trois propositions individualisées de relogement, qualifiées de valides** uniquement si elles répondent aux souhaits des habitants énoncés lors de l'enquête de la MOUS. Les acteurs citoyens rencontrés conseillent aux habitants d'être le plus précis possible durant cette enquête - sur le quartier souhaité, la localisation, le type de logement, l'orientation, la typologie du ménage etc. - pour garantir des propositions de relogement pertinentes.

b. Limite des effets attendus par l'ANRU, notamment sur la mixité sociale

À la suite des opérations de démolition-reconstruction, le relogement constitue le second pilier de la stratégie de mixité sociale portée par l'ANRU, dont les effets positifs restent difficiles à évaluer. Dans le bilan du PNRU, on peut lire : « *En garantissant la reconstruction de*

60. Ibid.

61. Voir carte en partie A

62. *Dans sa réponse au préfet sur le logement social, Benoît Payan charge la métropole*, Marsactu, mai 2023

63. La Maîtrise d'Œuvre Urbaine et Sociale (MOUS) est un dispositif d'ingénierie sociale et technique visant à faciliter l'accès au logement pour les personnes et familles défavorisées

logements sociaux hors des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV), et la création d'une offre de logements diversifiée dans les quartiers, le PNRU permet une plus forte mixité sociale dans la ville. » Mais cette approche essentiellement spatiale de la mixité engendre des effets ambivalents, encore trop peu documentés dans le cadre des projets ANRU. L'étude conduite par France Stratégie (2024)[64] ne souligne qu'une diminution de la part des ménages pauvres dans les quartiers ayant connu d'importantes démolitions, liée de fait à la réduction de l'offre de logement social. L'étude pointe également l'absence de données nationales fiables sur le devenir de **ces ménages, certains relogés dans des quartiers plus aisés,** selon les principes de mixité défendus par l'ANRU. À ce jour, l'agence dispose de peu d'informations sur les territoires de relogement, sur la satisfaction des habitants déplacés en matière de cadre de vie, de coût du quotidien ou d'intégration sociale.

Le manque d'informations concerne également les **nouveaux arrivants dans les quartiers** ayant connu des opérations de démolition. Leurs profils restent peu documentés, et les dynamiques sociales qu'ils entretiennent – ou non – avec les anciens habitants demeurent invisibles dans les évaluations. Quelques recherches soulignent plutôt des phénomènes de micro-ségrégation au sein même des populations issues du quartier : les logements neufs, notamment en accession, ne sont pas toujours occupés par des habitants venus de l'extérieur, mais plutôt par des ménages plus aisés, déjà implantés localement. À l'inverse, les familles les plus modestes du quartier demeurent dans les immeubles anciens, avec un sentiment de relégation ou de déclassement social et résidentiel[65]. Lorsque des populations extérieures s'installent dans ces nouveaux logements, la fracture ne se limite pas à l'habitat : elle traverse également les usages des espaces publics, les établissements scolaires fréquentés, et les formes de sociabilité au quotidien. Cohabiter ne signifie pas interagir.

Ces limites soulignent combien l'objectif de mixité sociale est difficile à concrétiser, et appellent à une réflexion plus fine et exigeante de la part des acteurs qui entendent la promouvoir. Sur le terrain, les acteurs citoyens rencontrés ne s'opposent pas frontalement à la mixité sociale, mais expriment des doutes sur ses effets concrets. En l'absence d'une véritable interaction entre les groupes sociaux, la notion de « mixité sociale » sert souvent de discours consensuel pour dissimuler des dynamiques de gentrification[66]. Par ailleurs, les effets supposés de la mixité sociale - amélioration scolaire, accès à l'emploi, baisse de la délinquance - relèvent moins d'un « mélange social » en soi, que d'un meilleur accès aux services publics (éducation, santé, justice etc.). Enfin, il est essentiel de rappeler que l'entre-soi peut aussi avoir des vertus, notamment dans les quartiers populaires, où les solidarités locales pallient l'absence de l'État et permettent de créer des réseaux d'entraide, particulièrement précieux en temps de crise. D'ailleurs, l'entre-soi des classes aisées et ses vertus est rarement remis en cause. Il est source de privilèges, de réseaux et de confort, et particulièrement visible à Marseille, où les classes les plus aisées se concentrent dans certains arrondissements (8ème, 7ème, 9ème) peu accessibles au reste de la population. La mixité sociale, telle qu'elle est pensée par l'ANRU, reste un concept central, mais peu questionné, rarement évalué, et trop souvent élaboré sans les habitants concernés.

64. France Stratégie, *Quinze ans de PNRU : Quels effets sur l'habitat et le peuplement ?*, février 2024
65. *La mixité sociale : objectif ou résultat des projets de rénovation urbaine ?* Métropolitiques, décembre 2012
66. *Rénovation urbaine. L'espace comme remède à la question sociale ?* Métropolitiques, avril 2018

2. De l'inertie au choc, vers l'action : tirer les leçons de la lutte contre l'habitat indigne

Le Plan Partenarial d'Aménagement (PPA) à Marseille, et l'outil opérationnel qui le met en œuvre (la SPLA-IN), s'inscrivent dans une crise du logement exposée par l'effondrement de la rue d'Aubagne en 2018. Ils entendent y répondre par un cadre d'action coordonné pour rénover les quartiers centraux dégradés, mais des tensions freinent la mise en œuvre : lenteurs des procédures, périmètre restreint, participation limitée etc. Ce rapport explore successivement le contexte d'émergence du PPA (partie A), le rôle de la SPLA-IN (partie B), et les enjeux de gouvernance et d'implication des habitants (partie C).

A. LE PPA : UN PILOTAGE INÉDIT POUR LA REQUALIFICATION DU GRAND CENTRE VILLE DE MARSEILLE

a. La genèse du PPA : entre crise et volonté de rupture

La tragédie de la rue d'Aubagne n'a pas révélé une crise inédite, mais exposé brutalement un mal-logement enraciné dans des décennies de désengagement politique. Bien avant les effondrements, l'action publique en matière de logement s'était affaiblie à Marseille. Les services municipaux chargés de la prévention et de la gestion des risques (DPGR) étaient sous-dotés et morcelés[67]. En **2017, seuls 57 arrêtés de péril** furent pris sur 40 000 logements potentiellement indignes, et un seul arrêté d'insalubrité en 2018. L'État, pourtant doté d'un pouvoir de substitution, est resté inactif.

Cette crise structurelle s'est transformée en urgence humanitaire après les effondrements du 5 novembre 2018. La sidération a mêlé impuissance et colère, car « *nous savions* » : le rapport Nicol de 2015[68] évoquait déjà 42 400 logements indignes menaçant 100 000 Marseillais. D'autres rapports ont confirmé l'ampleur du phénomène et les défaillances persistantes des politiques de logement, entre pénurie de logements sociaux, déséquilibres territoriaux, et abandon des centres anciens[69]. À partir de novembre 2018, l**es évacuations se multiplient** sans méthode ni diagnostic dans une ambiance chaotique et traumatisante pour les habitants : plus de 2 500 personnes sont délogées en six mois, 5 000 en deux ans, avec une moyenne de 30 ménages par mois. Aujourd'hui encore, « les évacuations parfois urgentes d'habitants se poursuivent à un rythme soutenu »[70]. Pour héberger les sinistrés, la Ville réquisitionne des hôtels, puis confie à Soliha (association d'économie sociale et solidaire) une MOUS (maîtrise d'œuvre urbaine et sociale) dès décembre 2019. Parallèlement, des **outils d'urgence comme les OPAH-T**[71] (Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat Transitoires) sont lancés sans étude préalable, permettant une action rapide, mais soulevant des critiques : certains propriétaires négligents en ont profité. Ces dispositifs, centrés sur la gestion de crise, manquaient de coordination et de vision d'ensemble.

---

67. *Grand ménage au service de la prévention des risques de la Ville de Marseille,* Marsactu, 18 mars 2021
68. La requalification du parc immobilier privé à Marseille, Rapport à l'attention de Madame la ministre du logement, de l'égalité des territoires et de la ruralité, mai 2015
69. Marseille de la crise du logement à une crise humanitaire, *Rapport du Haut Comité pour le Droit au Logement*, novembre 2019
70. Urbanicité, *Marseille, crise de l'habitat indigne, une veille géographique (2018-2024), arrêtés de périls et évacuations d'habitants,* janvier 2025.
71. OPAH : est un outil de réhabilitation du parc immobilier bâti, qui vise à améliorer l'offre de logements (surtout locatifs) et à maintenir ou développer les services de voisinage. Elle est conventionnée entre la commune ou l'EPCI compétent en matière d'habitat, l'Agence nationale de l'habitat (ANAH) et l'État.

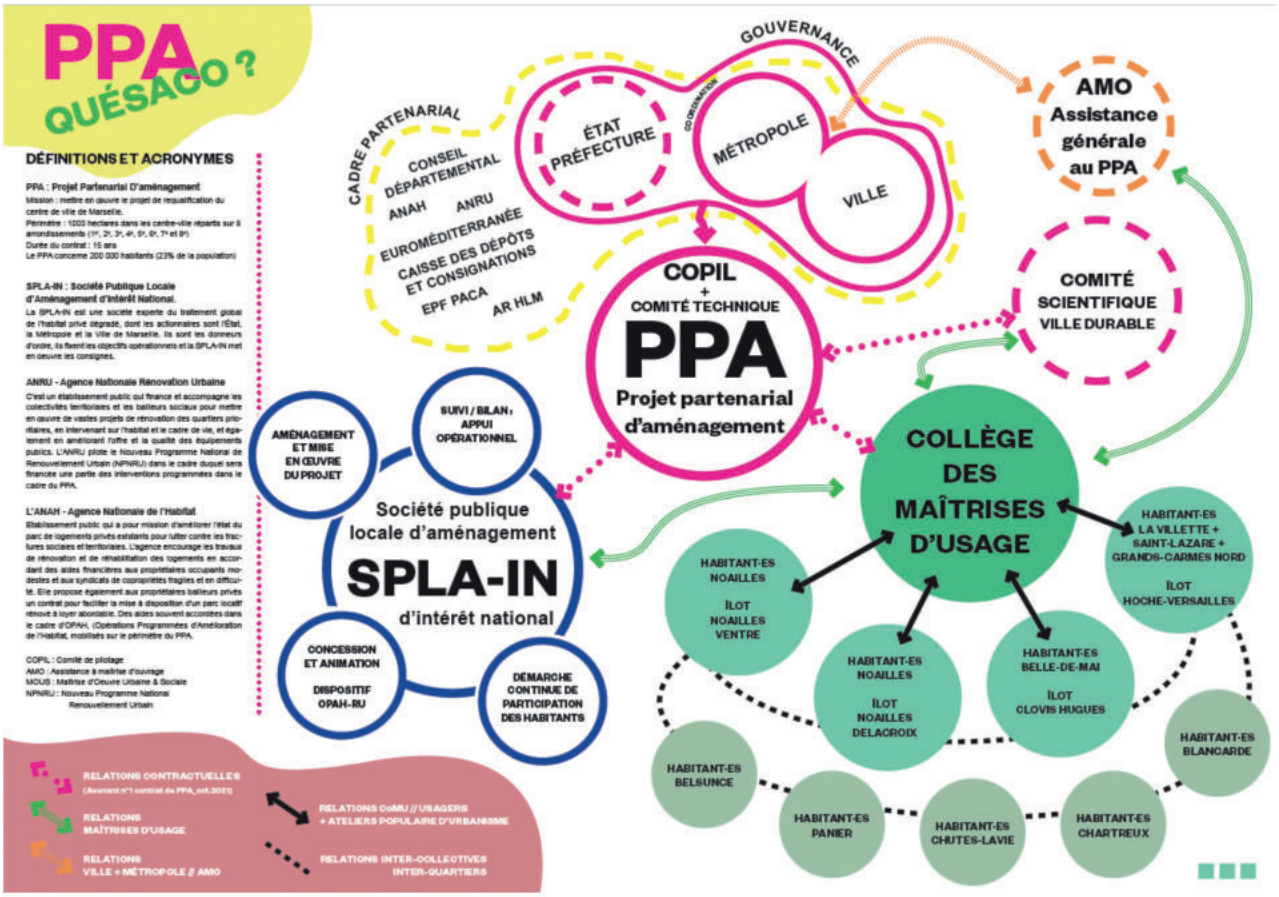
Face à l'ampleur du mal-logement, le PPA est lancé en 2019. Porté par la Ville et la Métropole, il ambitionne d'unifier les politiques existantes et de porter une vision à plus long terme, sur un périmètre de 1 000 hectares en centre-ville, regroupant 200 000 habitants. Il repose sur cinq objectifs : lutte contre l'habitat indigne, amélioration du cadre de vie, maintien des habitants dans leurs quartiers, restauration du bâti et relance économique. Quatre îlots prioritaires sont ciblés (L'îlot Noailles-Delacroix (1er) L'îlot Noailles-Ventre (1er) L'îlot Cœur Belle de Mai (3e) L'îlot Hoche-Versailles (3e), et un cinquième, dit « multisites », à Belsunce et au Panier[72]. L'ensemble représente près de 500 immeubles et 2 500 logements ciblés, dans un contexte où plus d'un millier d'immeubles restent en péril, et 40 000 logements sont potentiellement indignes. S'il est salué pour sa structuration et sa durée (15 ans), le PPA est critiqué dès ses débuts pour son manque de concertation et une approche de politiques incitatives envers les propriétaires dont on connaît déjà les limites[73]. En réaction, la société civile s'organise — notamment via le collectif du 5 novembre (C5N) et Noailles Debout — pour faire entendre la voix des délogés et peser sur les décisions publiques. Cela aboutit à la création d'un collège des maîtrises d'usage, autrement dit, une instance de participation composée des personnes concernées : habitants, usagers, collectifs, associations locales (voir partie C). [74]

b. Une nouvelle structure semi-publique : un outil pour accompagner la mise en oeuvre du PPA

Le PPA, cadre politique et programmatique, requiert un opérateur pour conduire les travaux, acquérir ou exproprier les immeubles et coordonner les partenaires. En réponse, la Métropole, la Ville et l'État ont créé en décembre 2019 une Société Publique Local d'Aménagement-d'Intérêt National[75], opérationnelle en 2022 après nomination de son directeur et la sécurisation de ses financements. De fait, la création d'une Société d'Économie Mixte Locale est un processus habituellement long (plus d'un an), auquel s'ajoutent les concessions d'aménagement pour les îlots (procédure allant jusqu'à deux ans), et la sécurisation de ses financements. Elle se dote de 14,29 M€[76] de capital initial : 5 M€ de l'État (via l'EPA Euroméditerranée, 35 %), 8,43 M€ de la Métropole (59 %) et 0,86 M€ de la Ville (6 %). Malgré des dérogations accélérant sa mise en place, le processus a donc pris trois ans — un délai long dans une crise humanitaire où, par contraste, les évacuations se sont faites dans l'urgence, laissant des immeubles vides vulnérables aux actes de vandalisme et d'effraction[77]. En tout, 600 millions d'euros sont alloués à la lutte contre l'habitat indigne pour une durée de 10 ans allongée à 15 ans.

72. Rubrique « nos missions » du site de la SPLA-IN, https://www.splain-amp.fr/2023/03/20/missions/
73. Ensemble de dispositifs financiers, techniques et juridiques destinés à encourager les propriétaires privés à engager des travaux de rénovation sur leurs biens, sans les y contraindre directement
74. *La métropole met la première pierre à sa politique de lutte contre l'habitat indigne, Marsactu, juin 2019*
75. Elle fonctionne comme une société d'économie mixte locale (SEML), autrement dit c'est une société de droit privé, qui peut s'affranchir de certaines lourdeurs administratives, mais financés et détenus majoritairement par des acteurs publics
76. SPLA-IN, point d'étape, octobre 2022, https://www.splain-amp.fr/wp-content/uploads/2023/03/SPLAIN_Dossier_-point-etape_-octobre-2022-PDF.pdf
77. *in. Pharmacologie du logement*, p. 117, 11 juin 2020.

LES ACTEURS CLÉS DU PPA
(SCHÉMA RÉALISÉ PAR ÉTUDIANT·ES ET ENSEIGNANT·ES DE L'ENSA·MARSEILLE)



Conçue comme un dispositif expérimental, la SPLA-IN vise à dépasser la fragmentation chronique des politiques urbaines marseillaises en introduisant de nouvelles modalités d'action. Son montage en SEML ambitionne de combiner **le pilotage public avec la souplesse opérationnelle du privé**, dans le but de pouvoir intervenir plus rapidement et efficacement. « *Elle a donc récupéré les biens traités jusqu'à présents par les anciens acteurs du secteur (Urbanis, Soleam, Marseille Habitat et l'établissement public foncier)* »[78]. Elle cherche ainsi à raccourcir les délais d'achat, de vente ou de lancement de travaux, en allégeant les contraintes administratives classiques comme les appels d'offres. La SPLA-IN vise également à rassembler, en son sein, **une ingénierie complète — juridique, technique, urbaine et sociale** — afin de faciliter la coordination et de lever les blocages liés au cloisonnement institutionnel caractéristique de l'administration marseillaise. Enfin, **sa gouvernance, pensée de manière partagée** entre État, Ville, et Métropole, en lien avec les opérateurs et financeurs, vise à encourager une approche plus transversale, territorialisée et faciliter la coordination entre tous ces acteurs. Si elle incarne la promesse d'une rupture dans les politiques de rénovation urbaine, sa mise en œuvre sur le terrain demeure toutefois marquée par de nombreuses complications.

78. *Dans le centre-ville de Marseille, début des grands travaux de réparation des taudis*, Marsactu, 29 août 2025

C. LA SPLA-IN : UN OUTIL D'ÉTAT À L'ÉCHELLE RESTREINTE

a. Axes principaux d'intervention et premiers résultats

La SPLA-IN agit sur trois axes et intervient à la fois directement auprès des propriétaires (du public et du privé), sur le logement, et sur les espaces publics. À ce jour, les opérations progressent lentement, freinées par divers obstacles, résumés dans le schéma ci-dessous et analysés dans les paragraphes suivants.

AXES D'INTERVENTION DE LA SPLA-IN ET OBSTACLES



La SPLA-IN accompagne des propriétaires privés, notamment dans quatre îlots démonstrateurs des 1er et 3e arrondissements, où 70 à 80 % des immeubles leurs appartiennent. Elle propose un accompagnement technique et financier, avec des aides pouvant aller jusqu'à 100 % des travaux à condition de pouvoir avancer le montant (ce qui n'est pas possible pour les propriétaires pauvres). En cas d'inaction ou de péril, elle peut recourir à la préemption, l'expropriation ou l'acquisition amiable pour engager des réhabilitations lourdes[79].

Un second axe d'intervention consiste au recyclage du bâti ancien et développement du logement social, qui concerne environ 20 à 30 % du parc des quatre îlots et du périmètre multi-sites. Les immeubles rénovés sont cédés selon une clé de répartition : 70 % pour du logement social

79. Concernant les deux leviers incitatifs et coercitifs, on peut se référer à l'ANAH : *Marseille réhabilite son centre ancien*, février 2022 https://www.anah.gouv.fr/actualites/marseille-rehabilite-son-centre-ancien?utm

(PLUS, PLAI)[80], 25 % pour Action Logement, 5 % pour des projets innovants (accession sociale, bail réel solidaire, habitat participatif). Depuis sa création, la SPLA-IN a acquis près de 80 immeubles sur les 182 prévus, dont 34 issus du patrimoine dégradé municipal[81]. Plusieurs chantiers sont en cours ou prévu dans les mois qui viennent : 16 logements sociaux rue Jean-Roque promis à la livraison fin 2026, les immeubles du 71 au 83 rue d'Aubagne (46 logement et 16 cellules commerciales en rez-de-chaussée) sont fléchés sur du logement social (60 % de PLAI et 40 % de PLUS) avec Erilia pour le second œuvre[82] prévu pour octobre 2028, et des travaux annoncés sur 15 immeubles supplémentaires d'ici juillet 2025[83], soit près de 80 logements sociaux. Pour l'heure (décembre 2025), la SPLAIN a acquis 82 immeubles à réhabilités auxquels s'ajoutent des lots dans 36 copropriétés[84]. L'approche demeure insatisfaisante car elle fragmente les processus ; la SPLA-IN est maître d'œuvre sur le structurel et confie la reste (second œuvre) aux futurs bailleurs concernant les 70 % du parc ou aux futurs investisseurs concernant le reste qui feront alors leurs propres travaux sans contrôle de qualité. Cela constitue un nouveau facteur de perte de temps.

Enfin, le dernier axe d'intervention concerne la requalification des espaces publics et l'attractivité du centre-ville. La SPLA-IN est aussi chargée de la requalification des rez-de-chaussée, voiries et espaces publics, pour améliorer le cadre de vie et accueillir commerces et services. Les travaux, encore en phase d'étude, devraient porter sur 35 000 m^2 à Noailles et au Cœur Belle de Mai d'ici fin 2027, pour un coût estimé à 10 M€ HT [85]. En parallèle, l'objectif affiché est aussi d'attirer une classe moyenne via cette revalorisation urbaine[86].

Bien que quelques chantiers aient été engagés, la SPLA-IN fait l'objet de critiques pour le rythme jugé trop lent de ses actions et le faible nombre de résultats encore tangibles. Plusieurs acteurs rencontrés soulignent un écart entre les ambitions affichées et la réalité du terrain, soulevant ainsi des interrogations sur la stratégie déployée. À ce jour encore, aucune avancée concrète de planification cohérente censées être garanties par le PPA ne sont visibles alors que c'est l'outil créé pour répondre à ces enjeux.[87]

b. La stratégie des îlots : efficacité locale, limite territoriale ?

La stratégie des îlots repose sur une intervention ciblée (dite « chirurgicale ») qui favorise une approche transversale de l'habitat, mais reste insuffisante face à l'ampleur du problème. La SPLA-IN concentre ses moyens sur une approche intégrée de l'habitat (logement, rez-de-chaussée, voirie, etc.) sur les îlots prioritaires, pendant que l'OPAH transitoire réalise des études plus larges sur le reste du territoire. Ces études doivent orienter les aides et dispositifs futurs,

---

80. « Les logements PLAI, sont attribués aux locataires en situation de grande précarité ; les logements PLUS, correspondent aux locations HLM (habitation à loyer modéré) ; les logements PLS, sont attribués aux candidats locataires ne pouvant prétendre aux locations HLM, mais ne disposant pas de revenus suffisants pour se loger dans le privé. *Logements sociaux PLAI, PLUS, PLS, PLI, quelles différences ?* , site https://www.actionlogement.fr/guides/trouver-un-logement/logements-plai-pli-plus-plus
81. *Les rendez vous annuel du logement, Dossier de presse, Ville de Marseille,* 17 octobre 2024
82. Christiane Wanaverbecq, *À Marseille, Logirem coopérera avec la SPLA-In au recyclage de sept immeubles rue d'Aubagne*, 26 juin 2024, Le Moniteur
83. Christophe Casanova, *[Rue de la République] David Ytier : « Il y a désormais une politique publique métropolitaine commune du logement»*, La Marseillaise, 5 avril 2025
84. William Allaire, *Les travaux de rénovation du centre-ville à cœur ouvert*, TPBM, septembre 2025.
85. Christiane Wanaverbecq, *Marseille : la SPLA-IN aménage les espaces publics de proximité,* Le Moniteur, 22 avril 2025
86. *vis de mise à disposition du public, Convention d'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat - Renouvellement Urbain à volet Copropriétés Dégradées* (OPAH-RU CD) Belle de Mai, 15 octobre 2024, https://www.actionlogement.fr/guides/trouver-un-logement/logements-plai-pli-plus-plus
87. *Dans le centre-ville de Marseille, début des grands travaux de réparation des taudis, Marsactu, 29 août 2025*

en lien avec les projets financés par l'ANRU. Toutefois, ils ne concernent que 2 500 logements sur les 40 000 potentiellement indignes à Marseille, soulevant des critiques sur l'insuffisance de la couverture. Dès 2019, un ancien responsable de la Fondation pour le Logement des Défavorisés pointait que seuls 20 % du parc potentiellement indigne seraient traités directement par les pouvoirs publics, le reste reposant sur des politiques incitatives envers les propriétaires souvent jugées peu efficaces — une critique toujours valable aujourd'hui[88].

La stratégie des îlots présente aussi le risque de creuser une fracture spatiale, en laissant sans réponse d'autres secteurs dégradés, faute de moyens suffisants. Sur les 600 millions d'euros prévus pour les 15 prochaines années, 217 millions sont déjà alloués aux seuls îlots prioritaires. Quelles ressources seront disponibles pour la réhabilitation du reste du parc et la requalification des autres quartiers[89] ? De plus, des zones couvertes par l'agence nationale de l'habitat (ANAH) ou l'OPAH RU pourraient se retrouver sans dispositif actif.

Concernant la réhabilitation des immeubles, il est aussi indispensable d'intégrer pleinement la prévention de la dégradation. La stratégie actuelle repose principalement sur des opérations de réhabilitation lourde. Pourtant, l'habitat indigne est un phénomène évolutif: sans action préventive à l'échelle du parc global, de nouveaux immeubles continueront de se dégrader, sous l'effet du vieillissement du bâti et de la précarité des propriétaires, d'autant plus au regard de la lenteur des opérations. Cette lenteur est en partie liée à la **complexité de coordination entre différents acteurs**, à l'interface des compétences communales et métropolitaines (urbanisme, logement, voirie, etc.). Une absence de feuille de route commune entre Ville et Métropole ralentit l'action, malgré des habitudes de travail partagées entre techniciens ; et le manque de communication, parfois délibéré, nuit à l'efficacité collective, notamment avec les opérateurs privés. Ces lenteurs s'expliquent également par les **lourdeurs juridiques et administratives** qui amplifient les retards : absence de diagnostics préalables, fragmentation extrême de la propriété dans le centre ville, propriétaires introuvables ou successions bloquées. Le **bâti ancien** complique également les chantiers, d'autant que les données techniques sont longues à collecter. Un rapport interministériel récent identifie la nécessité de consolider les capacités d'appuis des opérateurs.[90]

c. Le rôle de l'État : tensions entre interventionnisme et soutien aux collectivités

L'État veut, avec le PPA, incarner un pilotage équilibré entre interventionnisme et soutien aux collectivités[91]. Officiellement, il s'agit de mieux répartir les compétences, dans un contexte où les collectivités manquent de moyens humains. Le PPA devient alors un outil stratégique, pensé pour pallier l'immobilisme local, à la suite des effondrements de la rue d'Aubagne et face à une gouvernance fragmentée entre Ville, Métropole et Région[92].

Dans ce contexte exceptionnel, l'État ne se contente plus d'un rôle d'accompagnement. Il devient co-pilote du projet avec les collectivités, orientant les actions via la SPLA-IN, qu'il finance à 35 %. Il impose des objectifs précis, comme la production de 75 % de logements sociaux dans les réhabilitations. Mais cette montée en puissance révèle aussi les contradictions d'un État qui, au lendemain du drame, n'a pas su reconnaître l'ampleur de la crise, et il faudra près d'un an pour qu'une réponse à la hauteur soit envisagée.

---

88. *La métropole met la première pierre à sa politique de lutte contre l'habitat indigne,* Marsactu, 20 juin 2019
89. *ibid.*
90. *Un rapport pointe les carences du volet logement de Marseille en Grand*, mes infos, 22 septembre 2025.
91. François Déalle-Facquez et Matilin Le Meur, *Le projet partenarial d'aménagement : vers une reconfiguration des rapports entre État et collectivités locales ?*, Métropolitiques, 15 février 2024
92. Nicolas Douay, *L'émergence des politiques métropolitaines marseillaises : entre conflits et apprentissages*, 2009

Et si l'intervention de l'État permet la mobilisation de moyens financiers conséquents, elle s'accompagne aussi d'une gouvernance verticale qui peut venir fragiliser les dynamiques locales. Le dialogue entre institutions et société civile s'amenuise, rendant invisible la parole des habitants dans un processus pourtant censé les replacer au centre. Ce fonctionnement hiérarchisé reproduit les logiques qu'une gouvernance métropolitaine rénovée prétendait justement dépasser. On note un réel décalage entre une nécessité de renforcer une action publique de droit commun et la politique menée qui consiste à mettre en place des dispositifs à l'action toujours trop restreinte et fragmentaire. À ce titre, Marseille est quasi sous la tutelle de l'État (Euroméditerranée, PPA, ANRU) au profit de politiques libérales profitant toujours au secteur privé de l'échelle du particulier aux grands promoteurs.

D. ENTRE PILOTAGE SERRÉ ET PARTICIPATION FRAGILISÉE

a. Le COMU : un dispositif démocratique sous forte contrainte institutionnelle

Le PPA « doit demeurer, tout au long de sa validité, un référentiel technique institutionnel ainsi qu'un espace d'organisation du débat politique local en matière d'aménagement (...) »[93]. Cette ambition démocratique s'incarne dans la création d'un Collège des maîtrises d'usage (COMU), qui reconnaît la légitimité des savoirs d'usage des habitants sur leurs lieux de vie. Il s'agit d'affirmer leur rôle actif dans les décisions publiques, au-delà d'une simple consultation[94]. Né d'un travail amorcé au printemps 2021, le COMU est le fruit d'un rapport de force établi par des collectifs et associations mobilisés après les effondrements. Ces acteurs ont su co-écrire, négocier et faire adopter une Charte du relogement[95], ouvrant la voie à l'inscription du COMU dans les statuts du PPA[96].

Cependant, les acteurs rencontrés affirment que la présence du COMU reste avant tout symbolique et ne s'ancre pas dans les instances décisionnelles clés. Alors qu'il avait été convenu que ses membres participeraient aux comités de pilotage du PPA, l'annexe du document fondateur reste floue sur leur présence effective. Un comité restreint a même été créé, écartant le COMU[97]. Les échanges se limitent aux techniciens de la SPLA-IN, sans accès aux élus ni aux espaces de décision. Ainsi, les propositions formulées ne sont ni intégrées ni discutées à leur juste mesure. Le rôle de la maîtrise d'usage est alors réduit à une consultation formelle, loin d'un processus de co-construction comme l'explicitait clairement le Collectif du 5 Novembre dans une lettre 2 ans après les effondrements[98].

---

93. François Déalle-Facquez et Matilin Le Meur, *Le projet partenarial d'aménagement : vers une reconfiguration des rapports entre État et collectivités locales ?* Métropolitiques, *15 février 2024*
94. Pensons le matin, *Le Collège des Maîtrises d'usages au sein du Projet partenarial d'aménagement public. Genèse, développement et fiasco.* 3/11/2023, http://www.pensonslematin.fr/college-maitrises-dusages-sein-projet-partenarial-damenagement-public-genese-developpement-fiasco/
95. *ibid.*
96. Pierre-Alain Cardona, *Eccap, Le projet partenarial d'aménagement (PPA) en centre ville de Marseille, une opportunité pour coconstruire la ville avec ses habitants ?, 2 juillet 2022,* https://www.eccap.fr/article/le-projet-partenarial-damenagement-ppa-en-centre-ville-de-marseille-une-opportunite-pour-coconstruire-la-ville-avec-ses-habitants
97. Pensons le matin, *Le Collège des Maîtrises d'usages au sein du Projet partenarial d'aménagement public. Genèse, développement et fiasco.* 3/11/2023, http://www.pensonslematin.fr/college-maitrises-dusages-sein-projet-partenarial-damenagement-public-genese-developpement-fiasco/
98. Le C5N, *Lettre à Martine Vassal sur la participation citoyenne à la SPLA-IN dans le cadre du Projet Partenarial d'Aménagement,* 16 novembre 2020. https://collectif5novembre.org/lettre-a-martine-vassal-sur-la-participation-citoyenne-a-la-spla-in-dans-le-cadre-du-projet-partenarial-damenagement/

À cette absence de pouvoir s'ajoute un manque d'accès à l'information et de transparence. Certains documents stratégiques comme le schéma d'orientations, pourtant essentiels pour comprendre la trajectoire des projets, restent inaccessibles. Ce schéma, élaboré par le groupement d'architectes et paysagistes ACADIE François Leclerc et attendu depuis 2023, n'a toujours pas été rendu public en 2025 alors qu'il représente un coût de 1,38M d'€. En outre, aucune information sur sa validation, donc sur le portage politique afférent, n'est connue. Cette opacité fragilise toute capacité d'analyse critique et affaiblit la légitimité du débat. Par ailleurs, l'absence de communication externe fragilise encore davantage la dynamique participative. Aucun compte rendu des réunions n'est diffusé, excluant les habitants des échanges entre institutions et techniciens. Les personnes mandatées par les collectifs se retrouvent alors en porte-à-faux dans leurs quartiers, sollicitées sans avoir d'information à transmettre, ce qui alimente la défiance.

Ces limites participatives peuvent aboutir à des orientations urbaines déconnectées des réalités vécues. Selon le collectif un Centre Ville Pour Tous : *« le CoMU n'a aucun retour, aucun signe d'intégration des enjeux qu'il a analysé. C'est comme si la fragmentation sociale et spatiale, ainsi que la paupérisation étaient des chimères.*[99] ». Le vocabulaire employé, notamment autour de « *l'attractivité* », trahit des objectifs proches du marketing territorial promu par le plan Marseille en Grand[100]. Ce cadrage technocratique, en décalage avec les besoins exprimés par les habitants, provoque parfois méfiance et colère.

Ce déficit de dialogue s'inscrit également dans un contexte de portage politique affaibli. Depuis 2021, les départs successifs d'acteurs clés, comme la directrice de la prévention et la gestion des risques (2021) et l'adjointe à l'urbanisme de la ville de Marseille (2023), puis de chefs de projets techniques, ont contribué à figer le processus : les réunions perdent en efficacité, dominées par des interlocuteurs moins légitimes, sans vision d'ensemble claire.[101] Selon certains de nos échanges, ces blocages révèlent une participation instrumentalisée dans un cadre stratégique verrouillé. Elle est encadrée par des logiques descendantes et court-termistes, notamment à travers les appels à projets et dispositifs de type appel à manifestation d'intérêt (AMI), qui dispersent les initiatives et diluent leur portée collective. Loin des promesses de la municipalité au lancement du PPA, qui appelait à un centre-ville construit avec les Marseillais·es, via réunions, ateliers ou balades urbaines[102]. Si les engagements n'ont pas été pleinement tenus, cela s'explique non seulement par des lenteurs administratives et des tensions entre la Ville et la Métropole, mais aussi par un déficit d'impulsion politique, marqué à la fois par le poids des héritages institutionnels et par une difficulté à engager une rupture claire avec les pratiques du passé.

---

99. Pensons le matin, *Le Collège des Maîtrises d'usages au sein du Projet partenarial d'aménagement public. Genèse, développement et fiasco*. 3/11/2023, http://www.pensonslematin.fr/college-maitrises-dusages-sein-projet-partenarial-damenagement-public-genese-developpement-fiasco/

100. « le *CoMU n'a aucun retour, aucun signe d'intégration des enjeux qu'il a analysé. C'est comme si la fragmentation sociale et spatiale ainsi que la paupérisation étaient des chimères. Leur vision semble bien de faire la guerre aux pauvres au lieu de faire la guerre à la pauvreté. Leur production minore la dimension sociale dans les aménagements (logement social) ; elle se caractérise par une indigence des réflexions à propos des conséquences du dérèglement climatique ; on assiste à une énumération de mots d'ordre néolibéraux et de mantras de l'ère Gaudin (activité, rayonnement, etc.)* », http://www.pensonslematin.fr/college-maitrises-dusages-sein-projet-partenarial-damenagement-public-genese-developpement-fiasco/ :

101. Ibid.

102. Loïs Elzier, *La Ville de Marseille et la Métropole scellent leur union pour réhabiliter le centre-ville,*magazine en ligne, made in marseille, 26 novembre 2020

b. Une charte du relogement peu ou mal appliquée

Malgré un dialogue amorcé avec la société civile après les effondrements de 2018, la mise en œuvre du relogement reste très insuffisante, notamment concernant le droit au retour. Le nombre de délogés est en baisse mais leur recensement précis reste encore inconnu. La sociologue Apolline Meyer, dans un travail d'enquête, a montré que sur tout un immeuble évacué en 2019[103] suite aux effondrements, une seule personne avait pu réintégrer son logement après travaux. **Le droit au retour,** inscrit pourtant dans le troisième principe de la charte, a pour objectif de garantir le retour des habitants dans leur logement d'origine ou dans un habitat adapté au sein du quartier, tout en encadrant les loyers afin de limiter la gentrification. Les deux derniers principes de la charte, **relatifs à la transparence des procédures et au partenariat** avec les associations, sont eux aussi peu appliqués. À la Belle de Mai, plusieurs associations à travers le projet FaireVille, financé par un fonds européen, tentent de combler ce manque en aidant au suivi des locataires via des rencontres, partage d'informations, réorientation des personnes concernées vers des associations plus adaptées. Lors d'un atelier de restitution, l'équipe de FairVille a soulevé une série de questions cruciales toujours sans réponse claire de la part de la SPLA-IN : « Quel droit au relogement pour les personnes en situation irrégulière ? Qui accompagne les locataires qui font face à des propriétaires essayant de mettre fin à un bail ou d'augmenter le loyer ? Comment accompagner des ménages vulnérables face aux risques de hausse de loyers, de rupture de bail, d'expulsion, etc. ?[104] » Un autre enjeu concerne la visibilité et l'accessibilité des dispositifs de la SPLA-IN. Celle-ci est parfois difficile à identifier par les habitants et les propriétaires, notamment à cause de l'absence d'une maison de projet accessible dans les différents îlots.

L'intervention de la SPLA-IN pour le compte d'Euromed suscite également des inquiétudes en raison des dérives passées de cette opération d'intérêt national (OIN), notamment les destructions massives, les déplacements forcés et la gentrification[105]. L'extension récente de son périmètre aux quartiers des Crottes et de la Cabucelle renforce ces préoccupations. Ce secteur, à l'identité villageoise marquée, est déjà fragilisé par des projets comme Smartseille et des opérations de grands groupes immobiliers. Si la SPLA-IN lutte contre l'insalubrité et les marchands de sommeil, ses actions passent par le rachat et la démolition de bâtiments dégradés lorsqu'elles ne peuvent réhabiliter. Aujourd'hui, la Ville de Marseille doit s'appuyer sur des outils comme la SPLA-IN pour répondre aux urgences liées au logement, mais également fixer des objectifs clairs pour éviter les risques de spéculation et de gentrification.

103. Apolline Meyer, *Le centre-ville à tout prix*, Métropolitiques 7 octobre 2021, https://metropolitiques.eu/Le-centre-ville-a-tout-prix-Marseille-parcours-de-deloges.html
104. Compte Rendu de la Présentation Publique du projet FAIRVILLE, *Pour une réhabilitation du quartier pour toutes et tous,* 14 mars 2025
105. *Immigration et ségrégation spatiale, L'exemple de Marseille.* Sous la dir. de Marc Angélil, Charlotte Malterre-Barthes et Something Fantastic, Parenthèses, 2022 pour l'édition française.

3. Grandes copropriétés dégradées et ORCOD-IN

Marseille connaît une crise aiguë de ses copropriétés, marquée par une forte concentration d'immeubles en grande difficulté. Héritées des Trente Glorieuses, ces copropriétés souffrent aujourd'hui d'insalubrité, de vacance, de mauvaise gestion et de tensions sociales. Malgré plusieurs dispositifs publics déployés, les réponses restent fragmentées et souvent lentes. Le lancement récent d'ORCOD-IN (Opérations de Requalification des Copropriétés Dégradées d'Intérêt National) vise à renforcer les moyens d'action et à mieux coordonner les interventions. Cette partie du rapport propose d'abord un état des lieux de la situation marseillaise (partie A), puis un aperçu des acteurs et dispositifs existants (partie B), avant d'analyser les limites et perspectives des ORCOD-IN (partie C).

A. UNE SITUATION MARSEILLAISE PARTICULIÈREMENT DIFFICILE ET UN REDRESSEMENT À LA TRAÎNE

a. Un phénomène ancien et massif, particulièrement concentré à Marseille

Le nombre de copropriétés en difficulté est particulièrement élevé en Ile-de-France et à Marseille. En 2020, l'ANAH estimait le nombre de copropriétés « très fragiles » à 100 000 en France, dont 23 500 en PACA, en particulier à Marseille[106] [107]. Près de 300 grandes copropriétés de plus de 100 logements ont été construites entre les années 1950 et 1970. Elles représentaient toujours un cinquième des logements marseillais dans les années 2000[108]. Leur dégradation a commencé dès la fin des années 70 pour en arriver à une situation dramatique évoquée par le rapport Nicol de 2015, évoqué plus haut. En 2017, la Métropole estimait que 62 des grandes copropriétés de la ville étaient dégradées. Un nombre qui a augmenté depuis : bien qu'aucun diagnostic récent n'ait été publié, on estime qu'**un peu moins d'une centaine de copropriétés de plus de 100 logements sont à surveiller, pour un besoin budgétaire colossal, atteignant le milliard d'euros**, tandis qu'un rapport de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) transmis aux collectivités le 13 juin 2023 montrait qu'une quarantaine de copropriétés méritaient un PDS (plan de sauvegarde)[109] **.**

Ces ensembles, souvent construits rapidement, avec des malfaçons ou des défauts structurels, sont devenus des poches de vulnérabilité urbaine.

- **La dégradation du bâti** entraîne des problèmes d'insalubrité (humidité, moisissures, nuisibles, etc.), de structures vétustes (fuites, infiltrations, ascenseurs en panne, installations électriques défaillantes etc.). Cela favorise la non-conformité aux normes de sécurité et les risques d'incendie comme ce fut le cas au Parc Kalliste, l'une des plus grandes copropriétés dégradées de Marseille, où un incendie a causé la mort d'un petit garçon et 11 blessés [110].

106. *Réseau National des Aménageurs, Les copropriétés dégradées - Retours d'expériences sur le positionnement des aménageurs,* 16 p. RNA, 2020
107. *Rapport de commission d'enquête du Sénat, La paupérisation des copropriétés, mieux la connaître pour mieux la combattre, Rapport n° 736* (2023-2024), tome I, déposé le 18 juillet 2024, p.195, Sénat
108. *L'action publique locale sur les copropriétés dégradées : des politiques publiques différenciées et inégales à Lyon, Marseille et Grenoble.* Science politique. Université Grenoble Alpes, 2017. 819 p. Simon, 2017
109. *Copropriétés dégradées : le rapport qui sert de mantra à Emmanuel Macron,* Marsactu, juin 2023
110. *Incendie à Kalliste : des victimes toujours hospitalisées, la piste accidentelle privilégiée, Marsactu,* janvier 2024

- **La gestion financière de ces bâtiments est complexe,** avec des charges souvent élevées qui restent en partie impayées et irrécouvrables, ce qui bloque la réalisation des travaux. De leur côté, les propriétaires occupants peinent à faire face aux appels de fonds [111]. Les taux de vacance atteignent des niveaux élevés, environ 50 % au Mail, montrant la faible qualité de vie dans ces immeubles.
- **Les syndicats de copropriétés,** sont absents ou défaillants (recours trop tardifs aux procédures d'aide, surchargement des gestionnaires), voire bloquent les initiatives et ont des pratiques frauduleuses, ce qui semble être une caractéristique phocéenne[112]. La défaillance du cabinet Foncia est par exemple pointée par les habitants de la Maurelette[113].
- **Des propriétaires bailleurs** possédant la majorité des logements sont parfois multipropriétaires et qualifiables de « marchands de sommeil ». Aux Rosiers par exemple, 88 % des propriétaires sont bailleurs et 9 propriétaires possèdent 20 % de la copropriété. Ils bénéficient à plein de l'argent public des plans de redressement qui financent leurs travaux, ne viennent pas aux AG, et perçoivent des loyers étonnamment élevés pour des logements indécents.

Ces problèmes entraînent des situations explosives qui forcent parfois l'évacuation d'urgence des habitants. Quels outils opérationnels permettent de répondre à ces enjeux ?

b. Des dispositifs publics existants, mais fragmentaires et mal coordonnés

Le rapport Nicol (2015) a marqué un tournant dans la reconnaissance du phénomène. Il a conduit à la signature de l'accord partenarial (2017)[114] qui constitue la base de travail de la puissance publique, et à la création du plan « Initiatives Copropriétés » en 2018 [115]. Ces accords ont permis des avancées, mais les dispositifs auxquels ils font référence, comme les PDS, mettent des mois à être signés, mis en œuvre, puis renouvelés.

La Métropole, qui a la responsabilité des plans de rétablissement de ces situations (voir section suivante), prend en charge une partie du problème. Même si le nombre d'opérations de redressement engagées à Marseille n'est pas officiellement publié et que les données de la Métropole restent obsolètes, on peut estimer qu'environ 11 des 13 sites[116] les plus en difficulté font actuellement l'objet d'interventions, en cours ou en phase de conception. De plus, 9 PDS sont déployés sur 3 sites, et 7 autres sont à venir sur 5 sites.

111. Un appel de fonds en copropriété est une demande de paiement adressée par le syndic aux copropriétaires pour financer les dépenses liées à la gestion et l'entretien des parties communes de l'immeuble
112. Simon, 2017 (référence déjà citée) montre que les syndicats sont un réel problème à Marseille contrairement aux cas lyonnais et grenoblois .
113. *Entre péril et surendettement, la Maurelette espère une requalification d'ampleur,* Marsactu, juin 2025
114. *Accord partenarial pour une stratégie d'intervention sur les copropriétés dégradées, 83 p, Priorisant 10 grandes copropriétés dégradées nécessitant une action prioritaire* Métropole, 2017
115. Marseille : cinq copropriétés inscrites dans le plan « Initiative Copropriétés », Mes infos, octobre 2018
116. Les données de la métropole (Data.ampmetropole.fr), indiquant 7 PDS à Corot, Kalliste et Bellevue, et 4 OPAH

INTERVENTIONS, EN COURS OU À VENIR, SUR LES COPROPRIÉTÉS DÉGRADÉES À MARSEILLE (DONNÉES MÉTROPOLE, AVRIL 2025)

SITE	Félix Pyat	Corot	Kalliste	Grand Mail	Mail G	Rosiers	Consolat	Maurelette
NB DE PDS EN COURS	3	1	5					
NB DE PDS À VENIR				1	3	1	1	1

Il existe d'autres dispositifs d'intervention, présentés dans la section suivante, mais de nombreuses grandes copropriétés en difficulté demeurent sans solution spécifique, et ne sont pas comprises dans le cadre d'action marseillais actuel. De fait, la feuille de route élaborée par la Métropole et ses partenaires reste fragile : la stratégie définie par l'accord partenarial de 2017, valable jusqu'en 2022, n'a pas été reconduite. Par ailleurs, bien que certaines situations aient été documentées dès 2015, le diagnostic global reste incomplet — en témoigne la difficulté à accéder à des données actualisées.

C. ACTEURS ET PLANS D'INTERVENTION SUR LES COPROPRIÉTÉS DÉGRADÉES

a. Compétences et acteurs intervenant dans le redressement des copropriétés

La Ville intervient sur le redressement des copropriétés dégradées avant tout avec un rôle consultatif et incitatif. En la matière, elle ne dispose que de quelques compétences propres ou déléguées par d'autres instances, notamment la résorption de l'habitat indigne - politique fléchée pour les petites copropriétés - et les compétences en matière de péril, de salubrité et de décence[117].

Les autres compétences qui permettent d'intervenir sur les grandes copropriétés comme celle de l'habitat, dépendent principalement **de la Métropole**, qui joue un rôle central en validant et en pilotant les opérations. L'État et ses agences (ANAH et ANRU) interviennent en fixant des objectifs et contribuant au financement, et sont membres des différentes conventions encadrant les dispositifs de redressement des copropriétés. Enfin, **l'Établissement public foncier (EPF)** joue également un rôle important, notamment par sa capacité à mobiliser du foncier dans le cadre de ces dispositifs.

b. Outils

L'aide aux copropriétés fragiles commence par la détection et la prévention pour éviter les dégradations. À Marseille, ces actions ne sont pas prioritaires, car beaucoup de copropriétés ont déjà franchi ce stade. Les pouvoirs publics recourent davantage aux **outils de redressement de copropriétés** dégradées, dont trois dispositifs majeurs sont présentés ci-dessous :

- **L'OPAH-CD (opération programmée pour l'amélioration de l'habitat - copropriétés dégradées) est une action plus globale,** qui permet d'accompagner les copropriétés en

117. *Marseille : cinq copropriétés inscrites dans le plan « Initiative Copropriétés »*, mes infos, octobre 2019

difficulté sur un ensemble de volets d'intervention : redressement de la gestion, accompagnement social, conseils pour un projet de travaux, ou encore un accompagnement juridique. Le contrat se fait entre une collectivité locale, l'État et l'ANAH, et peut cibler spécifiquement les copropriétés dégradées (OPAH-CD, comme au Mail par exemple).

- **Le PDS (plans de sauvegarde) est une démarche exceptionnelle pour les cas plus complexes de copropriétés dégradées**, où se mêlent précarité, insalubrité, et mauvaise gestion de la copropriété, par exemple au Mail, à Consolat[118], et à la Maurelette[119]. Le PDS permet de rétablir la gestion d'une copropriété en difficulté en sommant un administrateur provisoire, de réaliser des travaux urgents de mise en sécurité et de réhabilitation pour assurer la salubrité, et d'apporter un accompagnement social pour protéger les habitants tout en régularisant les finances et les litiges juridiques.
- **L'ORCOD (opération de requalification des copropriétés dégradées), dispositif lancé en 2014, s'applique aux quartiers massifs où les PDS échouent**. Ces outils, surtout utilisés en Île-de-France, coordonnent différents dispositifs (PDS et OPAH) sur un large périmètre. Un diagnostic global identifie les causes de la dégradation d'une copropriété ; des travaux de réhabilitation sont engagés pour améliorer le bâti et les conditions de vie, et des démolitions peuvent être envisagées ; les copropriétaires sont accompagnés financièrement et socialement ; et la gouvernance de la copropriété est redressée (syndic, gestion, assemblées).

À Marseille, quatre ORCOD sont prévues dans les quartiers Maurelette, Mail, Rosiers et Consolat, dans le cadre de MEG (voir section suivante). Ayant reçu un avis favorable de la Ville, de la Métropole, du département et de la Région en octobre, ces opérations seront « d'intérêt national » (IN), ce qui présente plusieurs atouts :

- **Moyens financiers renforcés** pour des interventions lourdes (réhabilitation, relogement, démolition) ;
- **Pilotage centralisé,** notamment autour de l'EPF, actuellement chargé des études de faisabilité pour ces ORCOD-IN, ce qui pourrait accélérer les procédures ;
- **Approche intégrée mêlant urbanisme, foncier, social et juridique.** Concernant le foncier, le statut « IN » permet également de financer l'acquisition de lots au sein des copropriétés via la taxe spéciale d'équipement (TSE). Il s'agit d'une taxe locale prélevée sur les propriétaires fonciers pour financer des projets urbains dans des zones spécifiques. Elle concerne à la fois les particuliers et les entreprises des territoires concernés.

Si ces dispositifs présentent des atouts indéniables, leur mise en œuvre oblige certains points de vigilance, en particulier dans un contexte urbain complexe comme celui de Marseille.

118. *Extrait du registre des délibérations de la métropole, février 2024*

119. *Convention d'étude,* Métropole Aix-Marseille, décembre 2024, https://deliberations.ampmetropole.fr/documents/metropole/deliberations/2024/12/05/ANNEXE/108502_Convention%20%20%20annexes%20VF.pdf

C. LA RÉPONSE DES ORCOD ET SES LIMITES

Les quatre ORCOD-IN engagées concernent des situations déjà critiques, malgré des PDS en cours. L'histoire chaotique de ces copropriétés – Maurelette, Consolat, le Mail, les Rosiers – illustre la faiblesse de l'action publique passée et la difficulté d'agir dans un cadre privé très dégradé. Malgré plus de vingt ans d'interventions, la situation empire, menaçant la sécurité des habitants. Il est urgent d'investir massivement dans leur redressement, sans attendre les calendriers flous des ORCOD, et en assumant les enjeux profonds que ces projets posent.

- **Financement** : Le montage financier des ORCOD-IN est un enjeu central. Dans un contexte budgétaire contraint, les acteurs — État, Métropole, Ville, EPF PACA, bailleurs — risquent de se renvoyer cette responsabilité pour limiter leur contribution financière. La déclaration d'intérêt national peut pourtant sécuriser les engagements[120] : elle mobilise des financements étatiques, renforce la coordination entre les acteurs, et facilite l'accès aux fonds européens. Cependant, le financement foncier, souvent maillon faible des PDS, reste un point critique. Il faudrait accroître les moyens de l'EPF PACA, notamment via la hausse de la TSE prévue dans le cadre des ORCOD-IN, malgré les oppositions des maires et des administrateurs de l'EPF qui craignent un fléchage des financements trop centré sur Marseille.[121] La Région s'y oppose fermement au nom de l'« *équité entre les départements* » : la question du financement au long cours de ces opérations reste ouverte, alors que les budgets sont colossaux, autour de 126 millions d'euros pour les Rosiers par exemple.[122]
- **Manque de moyens humains :** L'EPF PACA, souvent jugé sous-dimensionné face à l'ampleur de sa mission, pilote les ORCOD-IN avec seulement trois recrutements récents[123]. À titre de comparaison, l'EPF Île-de-France compte plus de 40 agents pour cinq ORCOD-IN. La mise en place des ORCOD-IN marque le retour de l'État, révélant la difficulté de la Métropole à actualiser sa feuille de route. La consolidation des ressources humaines et leur coordination restent un enjeu de long terme.
- **Le relogement :** Sur des opérations d'ampleur comme les ORCOD-IN, qui incluront d'importantes rénovations, le relogement sera une question centrale, pour l'instant non-résolue : près de 11 000 logements sont déjà nécessaires pour les projets de renouvellement urbain et le PPA, pour un millier de logements construits chaque année[124].
- **L'absence de communication et de consultation des habitants :** Les études de préfiguration pour les ORCOD-IN prévues, annoncées par le Président Macron en juin 2023, sont en cours. Initialement attendues pour mai 2025[125], une première phase aurait été livrée en mars[126]. Pourtant, en avril, presque aucun habitant n'en avait entendu parler : le collectif de veille du Mail, par exemple, n'avait reçu aucune information à cette date. Quelle part des projets sera déjà figée à leur publication ? Dans un contexte administratif complexe et centralisé, il est essentiel d'informer et d'outiller les habitants pour qu'ils s'approprient ces dispositifs, afin de construire à partir de l'existant, des usages et des besoins. D'autant plus si les opérations envisagent des démolitions de logements, un sujet sensible qui, s'il est imposé sans concertation, risque de générer de fortes tensions, comme ce fut le cas sur certains projets marseillais de l'ANRU. L'urgence reste la norme à Marseille, mais elle ne doit plus justifier l'absence de concertation.

---

120. *Feu (presque) vert pour la rénovation de quatre grandes copropriétés dégradées marseillaises*, Marsactu, octobre 2025
121. *Région Paca : l'EPF en terrains acquis*, Mes infos, janvier 2024, Mes infos
122. *Les copropriétés dégradées marseillaises, priorité nationale sans cesse remise à plus tard*, Marsactu, mai 2025
123. Ibid.
124. *Copropriétés dégradées : le rapport qui sert de mantra à Emmanuel Macron*, Marsactu, juin 2023
125. *Bilan à mi-parcours du Programme Pluriannuel d'Interventions 2021-2025*, p.132, Etablissement Public Foncier, octobre 2024, https://www.epfprovencealpescotedazur.fr/wp-content/uploads/2024/10/EPF_Paca_Bilan_miparcours_PPI_2021-2025_VDef.pdf
126. *La ministre du Logement veut une opération d'intérêt national sur 4 copropriétés en juin*, Marsactu, avril 2025

Des enseignements précieux pour construire un écosystème d'acteurs compétents peuvent être tirés de l'expérience de **l'ORCOD-IN de Grigny** qui bien que critiquée pour ses limites en matière de concertation et d'accompagnement au relogement, est souvent mise en avant. La mise en sécurité des habitants, les projets de réhabilitation engagés et le redressement financier amorcé, font de cette expérience un exemple (bien que la structure des logements diffère de la situation marseillaise). Dans cette opération, l'EPF Île-de-France joue un rôle clé. Bien que parfois contesté pour son manque de transparence et la gestion des prix d'achat des logements[127], cet EPF se distingue par son efficacité et son engagement dans le redressement des copropriétés, et constitue une référence nationale pour les dispositifs ORCOD. Les ORCOD-IN de la grande couronne parisienne ont été financés par une augmentation de la TSE, tout sauf acquise à Marseille.
Un autre point essentiel réside dans la capacité à **orienter les financements vers des architectes spécialisés**, comme le fait l'association parisienne la Compagnie des architectes de copropriété. Cette association améliore l'organisation et la gestion des projets de réhabilitation en dirigeant les financements nécessaires vers des professionnels ayant une expertise spécifique dans le domaine des copropriétés dégradées.

Enfin, pour que ces grands projets de réhabilitation puissent réussir à Marseille, il est crucial de **renforcer les compétences des acteurs locaux** — bureaux d'études, entreprises du BTP, syndicats de copropriétaires, etc. Cela nécessite non seulement d'augmenter le nombre d'acteurs, mais aussi de garantir la qualité de leurs interventions en favorisant une coordination optimale. Une incitation publique continue, par des formations, des subventions ou des partenariats, serait indispensable pour soutenir cette montée en compétences. Une telle dynamique permettrait aux copropriétés fragiles de limiter leur dégradation et de se doter des moyens nécessaires pour trouver des solutions durables et autonomes.

127. *À Grigny, un millefeuille institutionnel opaque et inefficace,* Le Monde diplomatique, mars 2024

Conclusion et recommandations

Face aux limites persistantes des politiques actuelles de rénovation urbaine, un changement de cap s'impose, en particulier à Marseille. Les projets se multiplient et la ville poursuit sa transformation, sous l'effet de tensions multiples : pression de l'attractivité, urgence climatique, fragmentation persistante du territoire, et accès encore insuffisant aux services essentiels.

Pour une rénovation urbaine à la fois démocratique, sociale et durable, les habitants et les acteurs locaux doivent être au cœur de la conception des projets urbains. Cela suppose également de questionner **le rôle de l'État**, en particulier dans ces dispositifs dits « exceptionnels » du plan Marseille en Grand. Faute de moyens suffisants alloués localement pour une gestion courante et préventive des problématiques de logement, ces dispositifs interviennent souvent trop tard pour répondre à une situation qu'on a laissé se dégrader. Ils ne sont, par ailleurs, pas suffisamment exigeants sur les plans social et environnemental, alors même que les **acteurs privés** occupent une place croissante dans le secteur du logement. Quant aux politiques de **mixité sociale,** pourtant centrales dans les discours, elles ont des effets limités, faute d'une réflexion fine et co-construite avec les habitants concernés.

Cette réorientation en profondeur des politiques de rénovation urbaine ne pourra voir le jour qu'avec une volonté politique affirmée, à tous les niveaux : local, métropolitain et national. Elle requiert des ressources, du temps, et une planification transversale de l'habitat entre la ville et la métropole.

A. POUR UNE VÉRITABLE CO-CONSTRUCTION DE PROJETS AVEC LES HABITANTS

- **Priorité à la mise en place des maisons de projets** pour tous les projets urbains structurant en cours, et conditionner le démarrage des projets à leur mise en place ;
- **Création d'un comité de pilotage intégrant des habitants dôtés d'un pouvoir de décision,** pour tous les projets urbains structurant en cours, afin qu'ils participent à leurs orientations clés **;**
- **Rendre obligatoire des partenariats financés avec des acteurs locaux du quartier** pour favoriser les démarches de concertation ;
- **Création d'une charte de la co-construction avec la Ville, la Métropole, et la société civile**, qui puisse conditionner le financement et la validation des projets urbains qui sont déposés ;
- **Proposer un plan d'éducation populaire aux enjeux de la rénovation urbaine,** en lien avec les problématiques sociales, économiques et écologiques qu'elle suppose, co-construit avec la société civile et les acteurs institutionnels du secteur.

B. POUR UN PILOTAGE POLITIQUE RENFORCÉ ET ÉQUILIBRÉ DES PROJETS

Au niveau local :

- **Renforcer le rôle des mairies de secteur** comme relais de proximité et contre-pouvoir face aux porteurs de projets ;
- **Maintenir une vision politique cohérente à l'échelle de la ville**, tout en consolidant les liens avec la métropole, notamment sur le relogement.

Au niveau national :

- **Étendre les missions de la commission nationale pour le débat public (CNDP)** aux grands projets urbains pour une concertation indépendante[128] comme ceux portés par la SPLA-IN ou l'ANRU ;
- **Continuer de soutenir la proposition de loi « Démocratiser la rénovation urbaine »** portée par plusieurs associations et parlementaires.[129]

C. POUR LIMITER LES RISQUES LIÉS À LA PRIVATISATION DES POLITIQUES URBAINES

- **Conditionner les financements publics** à des engagements sociaux et environnementaux clairs et contraignants, en particulier avec les partenaires privés ;
- **Rompre avec les interventions ponctuelles et d'investissements massifs** dans les quartiers populaires pour adopter une approche continue et préventive, respectueuse du droit commun, et rétablir une gestion publique égalitaire de ces quartiers[130] ;
- **Renforcer les contre-pouvoirs citoyens** (tables de quartier, collectifs d'habitants, etc.) pour structurer les revendications collectives.

D. REPENSER LES OBJECTIFS DE MIXITÉ SOCIALE

- **Débattre collectivement, avec les habitants, de l'objectif de mixité sociale** (spécialement promu par l'ANRU), en tenant compte des réalités vécues par les habitants ;
- **Accepter les logiques affinitaires et favoriser les mobilités internes :** plutôt que de combattre l'homogénéité sociale des quartiers populaires, favoriser les mobilités résidentielles, internes et externes, qui accompagnent les parcours de vie des ménages, qu'ils soient ascendants ou descendants ;
- **Évaluer l'impact des projets** (en particulier de l'ANRU) sur ce sujet, produire et partager des données fiables sur le relogement et le suivi des habitants concernés (dans le cadre des projets ANRU et de la SPLA-IN) ;
- **Réfléchir à la mixité à l'échelle métropolitaine,** car c'est à ce niveau que s'organise le relogement et que se définit une répartition équitable des ressources et des logements.

---

128. *L'observatoire des projets urbains et contestés*, février 2024, APPUII, https://appuii.wordpress.com/2024/02/27/le-premier-rapport-de-lobservatoire-des-projets-imposes-et-contestes-est-sorti/
129. *Proposition de loi : démocratiser la rénovation urbaine et le logement*, site d'APPUII, https://appuii.wordpress.com/proposition-de-loi-democratiser-la-renovation-urbaine-et-le-logement/
130. *Laisser pourrir pour mieux démolir. Politiques de l'abandon et rénovation des quartiers populaires, Charles Reveillere*, janvier 2025

E. PROMOUVOIR UNE RÉNOVATION URBAINE SOCIALE, DURABLE ET PRÉVENTIVE

- **Prioriser la réhabilitation du bâti existant,** par rapport à la démolition, avec des matériaux durables et des solutions innovantes ;
- **Restaurer la règle du « 1 pour 1 »** pour compenser toute démolition de logement social à proximité ;
- **Organiser une conférence des bailleurs** à l'échelle intercommunale pour mutualiser les ressources et fluidifier les attributions ;
- **Encourager la création d'un tissu local de TPE/PME** spécialisées dans la réhabilitation du bâti ancien, avec l'appui de la SPLA-IN pour la formation ;
- **Mettre en place une structure d'architectes en appui aux syndics** pour assurer un suivi qualitatif des copropriétés ;
- **Renforcer les actions de prévention sur l'habitat indigne avec plus d'outils de contrôle et d'évaluation** :
    - Identifier les mono-propriétaires et leur adresser des mises en demeure de travaux avec contrôles programmés ;
    - Créer une autorité locale de l'habitat pour encadrer les permis de louer, l'étendre, et contrôler les logements mis en location ;
    - Élaborer une charte des copropriétés et créer un état des lieux public de l'habitat indigne.

TRANSPORTS

1. Maillage territorial et niveau de service

Dans le discours d'annonce du plan Marseille en Grand, le président de la République reconnaît explicitement que la ville souffre d'infrastructures sous-dimensionnées et vieillissantes, entraînant une congestion massive[131]. Le constat est sans appel : cette ville, qui dispose de tout pour réussir, reste contrainte par la pauvreté qui la mine, et par une situation héritée en matière de déplacements qui limite la mobilité des habitants au point de les « assigner à résidence » et de contraindre leurs opportunités.

En effet, en comparaison aux autres grandes villes, la « deuxième ville de France » fait pâle figure en matière de maillage des transports collectifs.

Le métro, composé de 2 lignes, est comparable à celui de Rennes ou Nantes, villes deux fois moins peuplées que Marseille (29 stations et 21,7 km de réseau[132]). Le tramway s'étend sur 14,8 km pour 34 stations[133]. Concernant le réseau de transports lourds, la ville de Marseille est en retard sur les deux autres plus grandes villes de France : elle est 1,6 à 2 fois moins dotée en nombre de stations par habitant que Paris ou Lyon, et environ 2,3 fois moins dotée en kilomètres de réseau par habitant que Paris ou Lyon[134].

Le réseau de bus comprend 90 lignes, soit 47 de moins qu'à Toulouse par exemple.

L'offre de mobilités de la ville est décrite par son agence d'urbanisme (AGAM pour Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise) comme « peu développée et peu adaptée à la complexité des besoins de déplacement »[135]. Cette carence l'est d'autant plus qu'elle s'articule en miroir de ses fractures urbaines : des quartiers arrière-portuaires dégradés au nord, un centre-ville certes paupérisé mais soumis à une pression immobilière croissante et à l'arrivée de nouveaux habitants plus aisés[136], et enfin un sud plus aisé et privilégié de longue date par les pouvoirs publics[137]. Ces fractures se manifestent par des déséquilibres et des inégalités massives, en termes d'offre de transports en commun. Ainsi, le centre-ville est très bien desservi par les différents modes de transports en commun : lignes de métro, tramway et bus se superposent même sur plusieurs artères. Le reste du réseau s'étend sur la périphérie de la ville de manière radiale, contraignant les usagers à passer par le centre-ville en toute hypothèse. Parmi ces espaces, la façade méridionale dispose du réseau le plus développé, tandis qu'à l'est et au nord, l'accès aux transports est beaucoup plus restreint.

Les carences de ce réseau créent des difficultés sur plusieurs plans. Sur le plan socio-économique d'abord, les personnes exerçant des métiers précaires et faiblement rémunérés sont doublement pénalisées. Contraintes d'habiter loin, elles subissent des temps de transport longs qui s'ajoutent à leur temps de travail, allongeant de fait la part de leur journée dédiée à l'emploi par rapport à d'autres catégories de travailleurs[138]. Cette situation entrave l'accès à

131. Déclaration de M. Emmanuel Macron, président de la République, sur le projet du gouvernement en réponse à l'urgence sécuritaire, sociale et sanitaire de la ville de Marseille, à Marseille, le 2 septembre 2021
132. Voir le tableau comparatif des réseaux de transport de Paris, Lyon et Marseille (annexe D.1)
133. Voir le tableau comparatif des réseaux de transport de Paris, Lyon et Marseille (annexe D.1)
134. Voir le tableau comparatif des réseaux de transport de Paris, Lyon et Marseille (annexe D.1)
135. AGAM (2020) pp.22
136. Donzel A. (2006). « Marseille : 50 ans d'évolution des prix fonciers ». *Études foncières*, no 124 novembre-décembre, p. 26-29
137. Mattina C. (2016). *Clientélismes urbains. Gouvernement et hégémonie politique à Marseille*. Paris : Les Presses de Sciences Po, coll. « Académiques », p. 424
138. Wenglenski S., 2006, « Regards sur la mobilité au travail des classes populaires. Une exploration du cas parisien », *Cahiers scientifiques du transport*, n° 49, p. 10

l'emploi des personnes les plus précaires dans les quartiers nord, les moins bien desservis, et qui n'ont pas toujours les moyens d'utiliser une voiture individuelle[139]. Elle restreint également les possibilités d'embauche des entreprises et commerces[140].

Cette carence sur le maillage favorise évidemment l'usage des véhicules individuels, la voiture en particulier, qui apparaît comme la solution la plus simple et rapide pour se déplacer dans les zones périphériques de Marseille, d'autant que l'infrastructure routière est importante, bien que saturée. Le livre blanc des mobilités de l'AGAM indique ainsi que « compte tenu de la densité importante du système d'échangeurs dans la partie urbaine dense, les autoroutes sont très souvent utilisées pour des trajets urbains de courte distance »[141]. Cela renforce les conséquences environnementales néfastes liées au trafic automobile et perpétue un modèle d'aménagement qui restreint fortement les espaces disponibles pour d'autres modes de déplacement.

En ce sens, partant du constat du retard accumulé, le plan Marseille en Grand est une initiative intéressante, partageant les constats énoncés ci-dessus, et affichant la volonté de mieux prioriser les projets, dans le but supposé de « désenclaver les quartiers nord » et d'améliorer la desserte nord-sud. Pour cela, dans son discours d'annonce du plan, le président de la République s'engage à ce que l'État investisse « dans un premier temps [...] un milliard d'euros dont 250 millions en subvention [...] pour l'accessibilité et des projets très concrets identifiés : l'automatisation du métro, la création de quatre lignes de tramway et de cinq lignes de bus à haut niveau [de service] ». Il précise que la part de contribution de l'État peut être encore augmentée sur « les projets de transports qui sont structurants pour désenclaver les quartiers nord et permettre de lier le nord au sud ».

Emmanuel Macron évoque également d'autres projets structurants : la mise en place d'un RER à la marseillaise ; le projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur Marseille – Nice, qui inclut la traversée souterraine de Marseille, et le projet de réaménagement de la gare Saint-Charles ; des projets de mise à niveau de l'infrastructure de fret ferroviaire et des projets liés aux infrastructures portuaires fluviales et maritimes.

Après un premier rapport de la Cour des comptes de 2024[142], l'enquête menée auprès des acteurs de la mobilité sur le territoire vient apporter un regard complémentaire sur la mise en œuvre du plan « vu du terrain ». Pour cela, ce rapport s'appuie sur les annonces et les objectifs mis en exergue dans la communication gouvernementale d'une part, et sur l'expertise des acteurs engagés de longue date sur ces problématiques d'autre part. Les parties suivantes permettront de discuter de l'opportunité des choix effectués au regard des enjeux de maillage, de qualité et de niveau de service proposé. Une attention particulière sera accordée à l'avancement réel des projets et aux écueils rencontrés quatre ans après le lancement du plan.

139. Jouffe, Y. (2014). La mobilité des pauvres Contraintes et tactiques. *Informations sociales*, 182(2), 90-99.

140. Vignal C., 2005, « Injonctions à la mobilité, arbitrages résidentiels et délocalisation de l'emploi », *Cahiers internationaux de sociologie*, 2005/1, n° 118, p. 105-117.

141. AGAM (2020) pp.20

142. Cour des comptes (2024) « Marseille en Grand : un premier bilan de la mise en œuvre du plan (2021-2023) »

A. OÙ EN SONT LES PROJETS DE MARSEILLE EN GRAND ?

Le rapport de la Cour des comptes de 2024 a mis en lumière le périmètre gazeux des projets intégrés à Marseille en Grand[143]. Il en ressort une certitude : en l'absence d'un contrat formel définissant le plan, la liste exhaustive des actions entrant dans le cadre de Marseille en Grand ne fait pas consensus, et le périmètre du plan demeure incertain. De nombreux projets ont été intégrés au plan après le discours initial du président de la République, y compris des projets déjà annoncés ou financés. Une part significative des actions du plan consiste en la reprise de projets qui étaient envisagés avant son annonce. Cela concerne notamment 16 projets en matière de transports urbains, dont 15 qui étaient déjà programmés ou envisagés dans le plan des déplacements urbains (PDU) de la métropole[144]. L'essentiel des projets inclus dans le plan avait fait l'objet d'une concertation publique en 2019 et d'une enquête publique début 2021, toujours en lien avec le schéma métropolitain. S'agissant de ces projets, l'instrument mis en place est le Groupement d'Intérêt Public spécifiquement dédié aux transports (GIP Mobilités), qui présente la particularité de n'assurer la réalisation d'aucun projet[145]. À noter que les projets liés au ferroviaire et au transport aérien fluvial ou maritime n'apparaissent pas dans le périmètre du GIP.

Cette partie du rapport présente l'enquête réalisée à partir d'échanges avec les acteurs de terrain, les associations environnementales, les comités d'usagers et les collectifs travaillant sur le sujet.

a. Modernisation du métro

Le projet de modernisation des rames de métro, Neomma (Nouveau (Neo) métro de Marseille), a été lancé en 2015 par la direction de la Régie des Transports Métropolitains (RTM). Il se décline en plusieurs étapes pour arriver à l'automatisation et la mise en accessibilité du métro. Cité par M. Emmanuel Macron le 2 septembre 2021, il a été intégré au plan Marseille en Grand dès sa conception sans que l'apport du plan ne soit clairement établi. Dans tous les cas, les représentants CGT du personnel de la RTM s'accordent pour affirmer que le projet répond à un besoin concret : les anciennes rames sont trop vieilles, et les réparations, assurées en interne grâce au savoir-faire technique du personnel de la RTM, butent sur l'obsolescence croissante du matériel.

Le coup de pouce à la modernisation nécessaire des rames ne saurait masquer l'absence criante d'ambition pour l'extension du réseau. Aucun autre développement du métro n'est évoqué, pourtant point faible majeur du réseau de la deuxième ville de France. Avec deux lignes qui ne parcourent pas l'étendue entière de l'agglomération[146], et au regard de l'objectif affiché du plan Marseille en Grand de désenclaver les quartiers nord, l'attente était ailleurs. Alors que Toulouse creuse sa troisième ligne, la question de l'extension de la ligne 2 sur 7,5 km entre Gèze et l'Hôpital Nord revient avec insistance. Opportunité manquée d'autant plus criante que la situation géographique de l'Hôpital nord en fait un point d'entrée privilégié pour du report multimodal sur des trajets en direction du nord-ouest de la métropole.

---

143. Cour des comptes (2024) Chapitre II, II B en p.56 « *La liste exhaustive des actions entrant dans le cadre du plan Marseille en Grand ne fait pas l'objet d'un consensus. En l'absence de contrat, la liste des actions constitutives du plan n'a pas été formalisée, ni globalement, ni pour chaque volet thématique. Dès lors, le périmètre du plan demeure incertain et sujet à l'interprétation des acteurs.* »
144. Avenant n°1 à la convention cadre n°Z221364COV relative au financement par l'État du volet mobilité du plan Marseille en Grand mis en oeuvre par la métropole Aix-Marseille-Provence https://deliberations.ampmetropole.fr/documents/metropole/deliberations/2025/04/03/ANNEXE/111161_6-111161-2025.03.25_projet_avenant_conventioncadre_MEG_v5.pdf
145. Cour des comptes (2024) Chapitre I, III A p.66
146. Voir carte des lignes de métro de Marseille (annexe D.2)

b. Extensions des lignes de tramway

Parmi les projets rattachés au plan Marseille en Grand via le GIP Mobilités, l'on trouve plusieurs projets de prolongement de lignes de tramway. À date, le plus abouti est la phase 1 du prolongement de la ligne T3 qui circule actuellement sur un axe nord-sud entre Arenc et la place Castellane. Il comprend une extension des deux côtés, vers le nord d'Arenc à Capitaine Gèze ; et vers le sud de Castellane vers la Gaye. Cette phase 1 de l'extension du T3, prévue depuis 2019 pour un coût de 320 millions d'euros, ne semble que peu pertinente du point de vue de l'ambition de désenclaver les quartiers nord. En effet, sur les 6,4 km de ligne nouvelle sur cet axe nord-sud, il n'y aura que 1,8 km de ligne supplémentaire au nord dans les zones déjà relativement bien desservies (métro National + Gèze) par rapport au reste du nord de la ville.

Cette première partie précède néanmoins une deuxième phase qui, bien qu'également partagée entre les façades septentrionale et méridionale, sera la plus importante percée au nord dans les projets de transports collectifs récents. Pour le nord, ce projet vise à relier Gèze à La Castellane avec la création de 11 stations desservant notamment les quartiers de la Cabucelle, de Campagne-Lévêque, de Consolat-Mirabeau et de Saint-André. Au moment de cette enquête, aucuns travaux préalables n'avaient été effectués, la CGT RTM ayant indiqué que même la création du nouveau dépôt n'avait pas encore été annoncée. Le coût estimé pour l'ensemble de l'extension est de 453 millions d'euros, dont 165,84 millions de subventions directes liées à Marseille en Grand.

Les trois autres projets d'extension du tramway intégrés à Marseille en Grand soulèvent en revanche plus de questions. D'abord le prolongement du tramway d'Aubagne jusqu'à La Bouilladisse (Val'Tram) qui présente un intérêt localisé sans dimension métropolitaine, et n'a pas de lien avec le cœur de réseau ni avec la desserte des arrondissements du nord, selon le rapport de la Cour des comptes. Un choix motivé par la métropole comme maillon d'un futur réseau express métropolitain mais qui relève d'une priorisation étonnante. Le choix prioritaire du projet d'extension de la ligne T2 vers les Catalans est également questionnable, la place du 4 septembre étant actuellement bien desservie (5 lignes de bus), alors que d'autres secteurs sont totalement isolés, particulièrement le soir. En parallèle, le tracé du futur tramway Saint-Charles - Belle-de-mai est au cœur d'une mobilisation locale qui conteste la proposition retenue par la métropole impliquant, selon le collectif d'habitants mobilisé, la destruction de plusieurs logements et de la moitié des commerces du quartier[147].

c. Nouvelles lignes de BHNS

Le périmètre de Marseille en Grand comprend 5 projets de nouvelles lignes de bus à haut niveau de service (BHNS), dont 4 qui se situent en-dehors de Marseille. Avec une mise en service prévue pour 2025, la ligne B4 viendra renforcer les lignes « très grand bus » de la RTM sur Marseille (B1, B2, B3A, B3B, 35, 38 et 70). Un choix contesté à plusieurs titres. En principe, ces lignes sont conçues pour offrir une fréquence élevée et un service plus rapide que les lignes de bus classiques, souvent grâce à des voies dédiées séparées des autres voies de circulation. Celles proposées par la RTM ne disposent pas de voies en site propre continues, notamment sur des points de congestion importants, ce qui limite fortement l'intérêt de privilégier le BHNS.

147. Une carte de synthèse des opérations envisagées et de leur impact sur le quartier a été réalisée par le collectif *Qu'est-ce qui s'Tram ?* est disponible en annexe n°D.3

La CGT RTM s'interroge sur la capacité à faire face à la fréquentation élevée attendue, d'autant que le matériel roulant nécessaire n'a pas été livré et sera prélevé sur une autre ligne de « très grand bus », la ligne 38, sur laquelle il sera remplacé par des bus standard, de moindre capacité, augmentant la tension sur cette ligne du nord de la ville. De surcroît, les approvisionnements nécessaires à la maintenance n'ont pas été mis en place par la direction de la RTM. En conséquence, la maintenance est sous-traitée en dépit de l'expertise du personnel de la RTM. Bien qu'elle corresponde à un besoin essentiel de développement du réseau sur des axes qui ne convergent pas vers le centre-ville, l'exploitation adéquate de cette ligne B4 semble d'ores et déjà compromise du fait de sa fréquentation attendue qui dépasse les capacités réelles décrites par les salariés de la RTM.

d. Pôles d'échange multimodaux

Les pôles d'échange multimodaux (PEM) sont des maillons indispensables pour faciliter le report modal, c'est-à-dire le transfert d'un mode de transport (par exemple la voiture) à un autre (transports collectifs, vélo…). Un PEM peut comprendre, par exemple, un garage à vélos et/ou un parc de stationnement pour voitures à proximité d'une gare routière ou d'une station de métro. Un aspect essentiel de ces pôles est d'assurer une accessibilité fluide pour toutes les usagères et tous les usagers, y compris les personnes à mobilité réduite (PMR).

Présenté comme le seul projet concret et presque livré à temps parmi ceux du GIP mobilités, le PEM Saint-Antoine a été particulièrement mis en avant. Il comprend notamment un parking de 137 places de voitures, cinq quais de bus et deux quais de BHNS. Une première partie de l'ouvrage a été livrée en octobre 2022, la finalisation doit avoir lieu courant 2025. D'autres PEM sont prévus à horizon 2030 à Frais-Vallon, Saint-André, et Plan de Campagne.

e. Ferroviaire

Parmi les mesures annoncées par le président de la République en 2021, on retrouve « la mise en place d'un RER à la marseillaise », et l'accélération du projet de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) et de la traversée souterraine de la gare Saint-Charles prévue pour 2037. Quatre ans plus tard, aucune des associations ou collectifs auditionnés n'a été en mesure d'identifier des avancées, hormis une adaptation du projet de rénovation de la gare Saint-Charles. Alors que le budget du projet de gare souterraine, pourtant priorisé, n'est pas encore bouclé, la pertinence même des investissements envisagés est remise en question, du moins lorsqu'il s'agit de son intérêt pour le projet de « RER à la marseillaise ». En effet, si la traversée souterraine de la gare Saint-Charles améliorera les temps de trajet existants, elle ne prévoit rien de plus en termes de maillage territorial. En avril 2025, la conférence « Ambition France Transport » a réuni le chef du gouvernement et des représentants de l'État, de la SNCF, de la Région et de la Métropole pour établir des scénarios sur les financements des mobilités et des infrastructures sur la période 2026-2040[148]. Les associations environnementales rencontrées déplorent que la priorité en termes de ferroviaire soit donnée à un projet long à mettre en œuvre et extrêmement coûteux, quand la remise en état et l'extension du réseau ferroviaire déjà existant permettrait de mailler le territoire efficacement, rapidement et à moindre coût.

148. Quels sont les enjeux et thématiques du financement des mobilités ? | Ambition France Transports https://conference-ambition-france.transports.gouv.fr/quels-sont-les-enjeux-et-thematiques-du-financement-des-mobilites

B. QUELLES LIMITES ET QUELS LEVIERS D'ACTION ?

a. Une sélection et priorisation des projets en décalage avec les objectifs

Pour faciliter les déplacements et combattre « l'assignation à résidence » des Marseillaises et des Marseillais, il est nécessaire d'être en phase avec les caractéristiques de l'aménagement du territoire métropolitain. Au vu de la multiplicité des pôles d'activité économique en périphérie du centre de Marseille et de l'étendue spatiale de l'agglomération, l'offre de transport actuelle n'est pas capable de rivaliser avec les véhicules individuels. Penser un maillage territorial harmonieux et efficace implique de permettre de se déplacer depuis et vers l'ensemble des quartiers de la ville, sans le passage par le centre-ville qui s'impose aujourd'hui.

S'agissant du désenclavement des quartiers nord pour accroître les opportunités économiques pour ses habitants, cette enquête a permis de constater que les projets en cours sont largement en-deçà, voire à côté, de l'enjeu. Pourtant, des propositions existent et sont portées de longue date par des acteurs associatifs et par les travailleurs des services en charge des mobilités. Au sein de la RTM, la CGT défend ainsi l'extension du tramway T2 des Caillols à la Valentine, une proposition qui semble incontournable au regard de la congestion sur l'axe Aubagne-Marseille.

Parallèlement, le projet de Tramway des Collines, porté par l'association Pour la Sauvegarde et l'Animation du Poumon Vert de Saint-Mitre, proposait de relier les Aygalades à la Valentine, assurant donc une liaison nord-est efficace au travers de quartiers particulièrement mal desservis. Malgré les efforts de l'association, qui a sollicité la métropole et la préfecture à chaque occasion, le projet n'a pas été retenu, sans explication officielle, alors qu'il correspond parfaitement aux objectifs de Marseille en Grand et s'articule avec les extensions de tramway proposées. Avec un coût estimé à 320 millions d'euros[149], la réalisation de ce projet permettrait d'envisager à une échéance relativement courte un réseau de tramway en boucle sur des axes de déplacement inter-quartiers principaux.

L'absence de projet d'extension du métro ou de concrétisation de l'ambition de développement d'un véritable réseau RER métropolitain dans le plan Marseille en Grand reste un point de questionnement majeur. Les deux pôles les plus importants de la métropole, Marseille et Aix, ne disposent d'aucune liaison ferroviaire à haute fréquence, malgré des flux de déplacements quotidiens considérables. Bien que le coût de ces infrastructures soit très élevé, leur vitesse d'exploitation les rend indispensables pour envisager une massification du report modal, en particulier aux entrées et sorties de la ville, mais aussi pour la parcourir d'un bout à l'autre. Cette absence pose d'autant plus question au vu de l'ampleur de projets intégrés, comme celui de la traversée souterraine de la gare Saint-Charles, qui perpétue un modèle ferroviaire de « grandes lignes » aux dépens du reste du réseau. Ici encore, les critères de choix et la priorisation des projets semblent décorrélés des besoins des habitants de Marseille et des environs.

149. Calcul réalisé par l'association selon les données moyennes du Cerema. « Mobilités et transports : le point sur - Série de fiches : Fiche n°18 - Les coûts des transports collectifs urbains en site propre - chiffres clefs - principaux paramètres » https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/16998/mobilites-et-transports-le-point-sur-serie-de-fiches-fiche-n-18-les-couts-des-transports-collectifs-

b. Bus, ferroviaire, mobilités actives : des angles morts préoccupants

Le volet transport du plan Marseille en Grand comprend donc essentiellement des opérations d'aménagement d'infrastructure de transport sur un nombre restreint de lignes, avec des horizons souvent lointains. La plupart de ces projets sont indispensables et il a été souligné précédemment qu'ils sont encore insuffisants. Néanmoins, les auditions et entretiens réalisés dans le cadre de cette enquête ont permis de soulever d'autres enjeux, moins visibles, mais tout aussi indispensables pour mettre Marseille au niveau des autres agglomérations comparables et pouvoir commencer à réduire la part modale de la voiture. D'abord la question de l'extension des tracés des lignes ne peut pas être traitée sans prise en compte de l'expérience des usagers et de la compréhension fine, rigoureuse et objective des besoins en déplacement de la population. Le plan manque cruellement d'un volet étude et recueil des retours usagers, alors même que les concertations publiques du plan de mobilité métropolitain ont permis d'identifier les acteurs et les propositions pertinentes.

La situation du réseau de bus alerte, en particulier dans les quartiers nord. En ce sens, les éléments transmis par les représentants de la CGT RTM sont préoccupants. Les lignes existantes ne sont pas opérantes de manière suffisamment régulière pour être fiables, les horaires sont inadaptés aux besoins des utilisateurs, notamment le soir et la nuit. Aucune mesure spécifique concernant l'exploitation du réseau de bus existant n'a été proposée dans le plan alors que la RTM n'est déjà pas en capacité d'assurer le niveau de service attendu à ce jour et inaugure des lignes à marche forcée malgré d'importantes défaillances en matériel (retards de livraison, pannes). Au nord, les bus sont régulièrement saturés. Une situation attribuée par le syndicat majoritaire au refus de la direction de faire évoluer les indicateurs de fréquentation sur des motifs discutables[150].

De surcroît, la concertation publique sur la modernisation du réseau de bus lancée par la métropole de décembre 2022 à février 2023[151] a réuni les retours de 6 850 contributeurs : il en ressort qu'il est nécessaire d'augmenter les services, la cadence, l'amplitude pour répondre à la demande des usagers. Pourtant, alors qu'une refonte complète du réseau de bus était annoncée, la métropole a abandonné son projet d'ensemble pour privilégier des modifications ponctuelles, négociées dans une certaine opacité avec des comités d'intérêt de quartier choisis.

Au vu des déficits en matériel et en personnel dont ont fait part les représentants des salariés de la RTM en audition, il est peu probable de voir une amélioration à court terme, bien que des livraisons de matériel roulant soient prévues pour 2026. Le bus reste le moyen le plus rapide pour renforcer l'offre de transport à court et moyen terme, et l'absence d'ambition le concernant est préoccupante dans un contexte de baisse des dépenses publiques. En toute hypothèse, Marseille ne pourra pas développer son offre de transport avec un réseau de bus qui fonctionne de manière dégradée.

Outre la situation des bus, cette enquête permet de mettre en lumière l'alerte donnée par les acteurs associatifs sur la situation du ferroviaire et des mobilités actives. S'agissant du ferroviaire, l'absence de réalisation est à mettre en parallèle avec les potentialités inexplorées que soulèvent les associations qui se penchent de longue date sur le sujet. L'étude conduite en

150. Selon le syndicat majoritaire (CGT) de la RTM, la fréquentation des bus est évaluée à l'aide des validations de titre de transport, un choix qui conduit à un résultat forcément sous-évalué : en horaire d'affluence, il arrive que plus de la moitié des usagers ne valident pas leur ticket - à plus forte raison dans des quartiers marqués par une très forte pauvreté (voir audition B.1)

151. Metropole Aix-Marseille-Provence : « Une concertation sur la modernisation du réseau de bus ! » 13 octobre 2023 https://participer-bus-2025.ampmetropole.fr/blog/2006/une-concertation-sur-la-modernisation-du-reseau-de-bus

2022 par l'association NOSTER PACA[152] fait des propositions détaillées pour que les voies ferrées existantes soient mieux utilisées, soulignant qu'une armature ferroviaire forte est indispensable pour répondre à la crise des transports à Marseille. L'association alerte sur l'urgence à engager des travaux d'amélioration et de maintenance, et d'intégrer ces opérations aux schémas et opérations de planification pour freiner et inverser la tendance au démantèlement des infrastructures ferroviaires vieillissantes, et à l'abandon progressif des « petites lignes »[153]. Avec cette trajectoire, le renforcement qualitatif et quantitatif de l'offre ferroviaire est à ce jour suspendu à la réalisation de la traversée souterraine de la gare Saint-Charles, et l'inauguration de la LNPCA en 2037.

Enfin, il faut souligner l'absence totale des mobilités actives et de la question des voiries dans Marseille en Grand, alors même que sur ces deux aspects la situation marseillaise est notoirement catastrophique[154]. Là encore, les acteurs associatifs, comme les membres du collectif Tous Piétons, déplorent une pratique institutionnelle dans la continuité du désintérêt usuel pour tout ce qui relève des mobilités alternatives à la voiture individuelle. Pourtant ces acteurs soulignent qu'il existe un potentiel de développement rapide des mobilités actives et en particulier cyclables, en phase avec les objectifs du plan Marseille en Grand. En effet, l'installation de corridors cyclables express pourrait venir répondre à une partie des besoins de déplacement dans les quartiers nord.

C. PRÉCONISATIONS

- Développer les plateformes multimodales qui intègrent systématiquement un garage à vélos.
- Développer des plateformes logistiques multimodales connectées au réseau ferré et maritime pour limiter le transport par camion des marchandises.
- Accélérer et amplifier le développement des lignes express métropolitaines, en privilégiant la réutilisation et l'entretien de l'armature ferroviaire existante (vers Aix, Arles, Martigues, Aubagne) pour le transport de passagers et de marchandises.
- Réaliser une enquête d'utilisation des transports pour définir les besoins actuels en fonction de la charge réelle.
- Rétablir le plan bus sous la forme d'un plan massif d'équipement et de refonte du réseau de bus, qui permettrait de pallier temporairement l'absence de transports en site propre (en particulier au nord de la ville et la nuit sur l'ensemble de la ville).
- Développer le réseau de tramway autour de la ville : Tramway des collines ; projet alternatif du collectif Qu'est-ce qui s'Tram ? à la Belle de Mai ; extension des lignes jusqu'à Saint-Jérôme et de Saint Loup à la Pointe Rouge en lieu et place du projet écocide du Boulevard Urbain Sud.

152. NOSTER PACA (2022) « Mobilité, ensemble bougeons les lignes »
https://cdn.website-editor.net/s/f886ca96d5ba4c479701c3d38f17bcca/files/uploaded/Etude%2520NosterPaca.pdf?Expires=1752192225&Signature=pgTfqZ0IlgDLb7tRKqGVyAt3ugWul3gfmNLo6QFK7bnbvwXHlQjLtqnWb2RRBMrodj-1C0Ucj81BFKwRwcSEOHwAGSpVJHtX1zTj0gB1oJHUZK7~4sFUAAmP3TVUpplGq~sEmoUgGRQ3xd3gC0unMX~Cwl4gtxK-Pujc-1Du5M2d9E6S3l8PFpbtHq6YNhwe2rq0l2qt-J4rEdM42dqAg5EuQUJH2Oia8ponXhPl6mGXr32XhUcx-S-0MfXU7UvKJDB-Czsh-WKi4SfWU2Lh3u9vzGwCfrevNILjjqQP6~Nej7cS0-cHDMbPbkTf1o-TQiFNhbJrL0Yb5Wwn6C4n-vcyg__&Key-Pair-Id=K2NXBXLF-010TJW

153. Les suppressions de postes d'aiguillage, ou comment SNCF Réseau empêche tout développement de la desserte des « petites lignes » – Réseau #enTrain
https://reseauentrain.eu/les-suppressions-de-postes-daiguillage-ou-comment-sncf-reseau-empeche-tout-developpement-de-la-desserte-des-petites-lignes/

154. Le baromètre 2021 des villes cyclables attribue à Marseille la note la plus basse de son classement (G) - Palmarès du Baromètre des Villes Cyclables 2021
https://barometre.parlons-velo.fr/2021/palmares/#10.37/43.2804/5.2614

- Organiser les schémas de circulation en faisant la part belle aux rues piétonnes, aux rues aux écoles, à la piétonnisation en cœur d'îlot, et en maximisant la végétalisation.
- Réaliser l'extension du M2 de Sainte-Marguerite Dromel à la gare de la Pomme, déjà prévue dans le plan de déplacement métropolitain.
- Lancer un plan d'étude sur les potentialités d'extension du réseau de métro, notamment vers La Viste / Hôpital Nord, et Château-Gombert / Saint-Jérôme.
- Décréter un moratoire sur l'application des ZFE (Zones à Faibles Émissions) tant que le déploiement des alternatives à la voiture pour se déplacer ne sera pas suffisant.
- Développer un réseau de pistes cyclables à grande vitesse, complètement séparées de la circulation automobile (« vélo routes »), à double sens, continues et sécurisées, sur deux axes prioritaires, traversant la ville du nord au sud et de l'est à l'ouest, suffisamment larges pour accueillir les vélos cargo, afin de faciliter les déplacements domicile-travail à vélo.
- Étendre la couverture du service métropolitain de vélos en libre-service à l'ensemble de la ville, en particulier à l'est et au nord. Doubler la flotte de vélos disponibles.
- Développer le stationnement sécurisé pour vélos (boxs, abris-vélos, arceaux) sur l'ensemble de l'espace public, et notamment à proximité des écoles, services publics, commerces.
- Inclure des garages vélos et deux roues dans les rénovations des résidences HLM.
- Normaliser les trottoirs pour les rendre accessibles et sécurisés de manière continue sur l'ensemble des axes de la ville.
- Réduire dans le centre-ville l'emprise du stationnement de surface (report vers les parkings souterrains municipalisés).
- Intégrer aux documents de planification urbaine (PLU, PLUi, SCoT, PLH…) un principe d'aménagement visant à rapprocher à moins de 15 minutes à pied l'habitat, les lieux de travail, de service, de loisir et de culture.

2. Gouvernance, pilotage et financement

A. OBJECTIFS ET PROMESSES DU PLAN MARSEILLE EN GRAND

La situation institutionnelle et les héritages politiques locaux sont au centre du discours de Macron. La persistance des logiques territoriales des anciennes intercommunalités au sein de la métropole Aix-Marseille-Provence a rendu impossible l'émergence d'une logique métropolitaine intégrée. La faible adhésion au projet métropolitain a conduit ces anciens ensembles intercommunaux à adopter des stratégies de captation des ressources financières au profit des communes, limitant les capacités d'action de la métropole. L'incapacité de la métropole à assumer les investissements nécessaires découle de ces deux facteurs identifiés dans l'annonce du chef de l'État, qui affirme : *« nous devons financer à la condition qu'on règle les problèmes d'organisation et de gouvernance »*.

Initialement, les ambitions de Marseille en Grand dépassent donc largement la gestion financière. Il s'agit d'abord d'établir une gouvernance partagée et efficace entre l'État, ses services déconcentrés et les collectivités locales concernées : la Ville de Marseille, la Métropole Aix-Marseille-Provence, le Département des Bouches-du-Rhône et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Cette structure de gouvernance vise à garantir que les projets soient mis en œuvre rapidement et efficacement. Cela passe par des réformes liées aux compétences des collectivités, des comités de suivi réguliers, des points d'étape et une volonté de simplifier certaines procédures pour accélérer la réalisation des investissements promis. Enfin, bien que le cadre soit défini, la gouvernance envisagée dans le

discours du président de la République se veut aussi capable de s'adapter aux réalités du terrain et aux difficultés rencontrées au fur et à mesure de la mise en œuvre.

S'agissant du volet transport, le principal instrument de pilotage mis en place est donc le GIP Mobilités. Conçu comme une structure de droit public permettant la collaboration entre partenaires publics et privés, ce GIP est détenu conjointement par l'État (à 55 %) et la Métropole Aix-Marseille-Provence (à 45 %), et est présidé par Martine Vassal, présidente de la Métropole. D'autres acteurs locaux majeurs (Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Département des Bouches du Rhône, Ville de Marseille, Ville d'Aix-en-Provence et autres grandes villes de la métropole) participent à ses instances, aux côtés de représentants du monde économique (CCIAMP[155] et UPE 13[156]) et des usagers (FNAUT[157]).

Les projets financés doivent recevoir l'approbation du conseil d'administration du GIP avant leur mise en œuvre sans être intégralement portés par les crédits du plan Marseille en Grand. L'État assure le financement des projets à hauteur d'un milliard d'euros, répartis au départ en 256 millions d'euros de subventions et 744 millions d'euros d'avances remboursables, autrement dit des prêts à taux zéro, avant que l'État ne porte à 500 millions d'euros la part de subventions directes, réparties selon des critères non communiqués par le GIP. Le tableau 1 détaille pour chacun le coût estimé du projet et la répartition prévue.

COÛT ET RÉPARTITION DES SUBVENTIONS POUR LES PROJETS INTÉGRÉS AU PLAN MARSEILLE EN GRAND[158]

PROJET	Coût total (M€ HT)	Dépenses éligibles (M€ HT)	Taux de subvention / coût total	Taux de subvention / dépenses éligibles	Montant subvention État (M€)
Automatisation du métro NEOMMA - Volet infra	548,23	105,90	15,45 %	80 %	84,72
Extensions Nord-Sud tramway T3 Phase 1 à Marseille	320,00	232,80	15,57 %	21,40 %	49,81*
Extensions Nord-Sud tramway T3 Phase 2 à Marseille	453,00	207,30	36,61 %	80,00 %	165,84
Tramway 4 septembre Rome - Catalans à Marseille	76,00	45,96	24,90 %	41,17 %	18,924
Tramway Saint-Charles - Belle de mai à Marseille	176,00	145,00	55,16 %	66,95 %	97,07412
Val'tram à Aubagne	180,00	109,49	6,72 %	11,05 %	12,1
BHNS B4 Gèze - La Fourragère à Marseille	31,00	26,00	55 %	65,58 %	17,05
BHNS Aubagne - Gémenos	35,27	29,86	24,90 %	29,41 %	8,78223
Extensions Est-Ouest du Zénibus	20,00	14,70	24,90 %	33,88 %	4,98
BHNS Martigues - Port de Bouc	17,00	12,98	24,90 %	32,61 %	4,233
PEM Frais Vallon à Marseille	20,65	18,15	55,00 %	62,58 %	11,3575
PEM Saint-Antoine à Marseille	21,00	0,00	0,00 %	0,00 %	0
PEM Saint-André à Marseille	10,00	5,78	46,24 %	80,00%	4,624
PEM de Plan de Campagne	14,15	6,50	24,90 %	54,21 %	3,52335
Vitrolles - Marignagne - Câble aéroport	43,00	non acté ***	24,90 %	- %	10,707
Total (M€)	1 990,5	973,8	-	-	500,0

155. Chambre de Commerce et d'Industrie Aix-Marseille Provence
156. Union pour les entreprises des Bouches-du-Rhône
157. Fédération nationale des associations d'usagers des transports
158. Ces montants sont disponibles en ligne dans le dernier avenant à la convention du GIP Mobilités entre l'État et la Métropole : https://deliberations.ampmetropole.fr/documents/metropole/deliberations/2025/04/03/ANNEXE/111161_6-111161-2025.03.25_projet_avenant_conventioncadre_MEG_v5.pdf

B. DES MODALITÉS DE PILOTAGE DÉCONNECTÉES ET SANS COHÉRENCE GLOBALE

La conception centralisée du plan Marseille en Grand par le président de la République, sans consultation locale préalable, a d'emblée soulevé des difficultés de pilotage. Le rapport de la Cour des comptes (2024)[159] met en lumière une tension entre la volonté politique et les moyens financiers étatiques d'un côté, et une méthode descendante initiale ayant potentiellement limité la portée stratégique et l'efficacité opérationnelle du plan de l'autre. Bien que reconnaissant une prise de conscience des enjeux marseillais et la mobilisation de fonds importants, l'absence d'approche transversale est jugée préoccupante. L'enquête s'attache à analyser les causes et conséquences de ces difficultés.

Un premier élément d'explication tient à l'incapacité à dépasser les blocages institutionnels et administratifs préexistants du fait d'un refus de remettre à plat le partage des compétences entre les administrations. Les projets labellisés Marseille en Grand ont rencontré à peu près tous les écueils qui limitent déjà la mise en œuvre des projets relevant de compétences partagées. Le soin de l'articulation entre les politiques publiques a été laissé aux « bonnes volontés » des parties prenantes. Concrètement, cela s'est traduit par la passivité habituelle qui se manifeste dans la fréquence épisodique des rendez-vous du GIP Mobilités[160].

De fait, l'intégralité des actions identifiées et portées par le plan ont été réparties de façon usuelle sans que les services de l'État ne proposent de cadre de pilotage intégré. Ainsi, le périmètre des projets portés par le GIP correspond exactement à celui des compétences transport de la Métropole, sans permettre d'articulations nouvelles avec d'autres collectivités ou les services de l'État. D'ailleurs, le GIP communique sur des projets portés par la Métropole, et soutenus financièrement par l'État[161]. Là où ce montage semble plus étonnant, c'est lorsqu'il permet d'assurer des financements supplémentaires de l'État à des projets hors Marseille et à l'intérêt très local, comme c'est le cas pour 4 des 16 projets du GIP (Val'tram, BHNS Aubagne-Gémenos, BHNS Martigues-Port-de-Bouc, extension Zenibus).

D'un autre côté, les projets hors compétence usuelle de la métropole ne sont pas intégrés au GIP, même lorsque l'enjeu est métropolitain. C'est le cas notamment du RER métropolitain annoncé dans le plan Marseille en Grand, avec les aménagements nécessaires de l'infrastructure ferroviaire qui restent de la compétence de la Région PACA. Région qui, pour sa part, s'attèle à démembrer et privatiser le réseau de TER sur lequel reposerait la mise en œuvre d'un RER métropolitain[162]. Difficile de savoir s'il s'agit d'une croyance aveugle en la prescriptivité de la parole du chef de l'État, ou plutôt d'une volonté de ne pas bousculer la stratégie des exécutifs locaux qui appartiennent au même bord politique. Dans tous les cas, cela semble établir que la vocalisation d'une ambition commune ne se traduit pas automatiquement en objectifs clairs et en méthode partagée capable de dépasser les freins politiques et administratifs préexistants.

---

159. Cour des comptes (2024) « Marseille en Grand : un premier bilan de la mise en œuvre du plan (2021-2023) »
160. À date de publication de ce rapport, seules 3 réunions se sont tenues, en février 2022, en décembre 2024 et mars 2025. Les statuts du GIP prévoient pourtant un minimum de deux réunions par an
161. GIP Mobilité - Marseille en Grand : « 7 des 15 projets de Marseille en Grand seront livrés en 2025 » https://www.interieur.gouv.fr/actualites/communiques-de-presse/gip-mobilite-marseille-en-grand-7-des-15-projets-de-marseille-en
162. La Tribune, 28 octobre 2021. « La région Sud met fin officiellement au monopole de la SNCF et confie la ligne Marseille-Nice à Transdev » https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/la-region-sud-met-fin-officiellement-au-monopole-de-la-sncf-et-confie-la-ligne-marseille-nice-a-transdev-895350.html

Pour les acteurs locaux rencontrés, le plan Marseille en Grand reste un objet virtuel et son apport aux politiques de transport est très flou. La majorité des projets étaient déjà bien identifiés avant le plan, et, à l'exception notable de l'extension du tramway au nord, aucun ne répond précisément aux objectifs prioritaires annoncés. Si le cofinancement avec l'État est positivement perçu, les critères ayant guidé les décisions demeurent opaques et sujets à interrogations. Cela se traduit, pour le citoyen, par un manque de lisibilité sur les choix et une incapacité à les mettre en perspective avec la stratégie métropolitaine de mobilité.

Les associations et collectifs d'usagers ont unanimement rapporté des difficultés à identifier les interlocuteurs pertinents et à accéder à des informations essentielles (rapports d'étude, scénarios envisagés, critères de décision, coûts, apport financier réel du plan Marseille en Grand, moyens d'exploitation). Ces observations corroborent les critiques sur la priorisation des projets, étant donné l'important décalage entre objectifs affichés et réalisations.

L'accumulation de retards, les incohérences dans les choix et le suivi global insuffisant du plan s'expliquent aussi par le manque de considération, dès sa conception, pour les initiatives non institutionnelles. Ainsi, des projets structurants portés par des associations (comme le Tramway des collines) n'ont pas été pris en compte, malgré leurs sollicitations. De même, les acteurs des concertations, y compris des personnes publiques associées, soulignent une incompréhension face à la non-utilisation des résultats et bilans des concertations antérieures (plan de mobilité, schémas spécifiques). De manière symptomatique, le GIP Mobilités n'incluait à sa création aucun représentant d'usagers locaux, les représentants de la FNAUT venant de Paris sans connaissance précise des enjeux locaux. Les associations environnementales ne sont toujours pas associées au GIP. Leur rôle se limite à participer aux concertations légales organisées par la métropole. Le GIP, tout comme les instances décisionnelles de la métropole, se coupe également de l'expertise des salariés de la RTM.

Par conséquent, le plan Marseille en Grand ne s'est appuyé ni sur une véritable concertation avec les acteurs locaux, ni sur une étude approfondie des besoins du territoire. Il ne propose pas non plus d'orientations claires pour une évolution en la matière, alors que le lien avec la société civile organisée pourrait aider à surmonter des blocages institutionnels pourtant bien identifiés.

C. PRÉCONISATIONS

- Créer une instance de pilotage unifiée du plan Marseille en Grand, chargée du pilotage coordonné entre l'État, la Région, la Métropole, les communes, la RTM et la SNCF des projets, de la coordination administrative, du suivi des investissements et de la mise en œuvre, du chantier à la livraison.
- Intégrer à cette instance les associations environnementales et les syndicats en plus des associations d'usagers.
- Pérenniser cette instance au-delà du plan Marseille en Grand pour coordonner la gestion des mobilités sur le territoire et notamment : établir une carte unique permettant d'utiliser l'ensemble des services et une meilleure synchronisation des horaires des différents moyens de transports en communs (TGV, trains, TER, bus, tramway, etc.).
- Instaurer un syndicat mixte des transports métropolitains qui s'implique à échelle locale et régionale, tout en garantissant la juste représentation des personnes publiques associées (associations environnementales, associations d'usagers, acteurs privés, RTM, SNCF…).
- Rendre public et accessible le choix motivé des projets et des méthodes retenues.

- Imposer une consultation publique et une votation citoyenne pour les projets impliquant des démolitions ou la destruction d'espaces naturels.
- Augmenter le versement mobilité au taux maximal de 1,82 % pour les établissements en zone métropolitaine, afin de renforcer à terme les capacités d'investissement (actuellement 0,15 % de la masse salariale des entreprises de 11 salariés et plus)[163].
- Mener avec les collectifs, syndicats et usagers, des actions pour obtenir les déplafonnements du taux minimal du versement transport destiné aux collectivités.
- Poursuivre la démarche de co-financement par l'État au-delà des projets déjà identifiés, particulièrement sur le ferroviaire et les pistes cyclables.
- Permettre la prise de décision directe par la mairie concernant les aménagements de voirie nécessaires pour la création de pistes cyclables continues et sécurisées et la normalisation des trottoirs.

4. Accessibilité et tarification sociale

La métropole Aix-Marseille-Provence, de par sa taille, sa diversité géographique et socio-économique, est confrontée à des défis importants en matière d'accessibilité et de tarification des transports. La loi française, notamment la loi pour l'égalité des droits et des chances de 2005 et la loi LOM de 2019, a progressivement renforcé le cadre légal pour l'accessibilité, avec des outils de planification et des obligations précises pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Les AOM sont aussi responsables de fixer les tarifs en tenant compte de l'équilibre financier, mais également pour éviter l'exclusion sociale et encourager l'utilisation des transports en commun, avec des tarifs sociaux pour les populations précaires.

A. UN PLAN SANS MESURES SPÉCIFIQUES SUR LA MISE EN ACCESSIBILITÉ

Le plan de mobilité métropolitain souligne que l'aménagement de l'espace public et l'accès aux transports à Marseille limitent l'autonomie des personnes handicapées : nombreux arrêts et stations non universellement accessibles, matériel roulant en partie inadapté, circulation piétonne difficile (trottoirs encombrés, signalisation PMR déficiente) et problèmes d'orientation pour les malvoyants ou personnes avec difficultés cognitives. Pour y remédier, la loi prévoit des schémas directeurs d'accessibilité (Sd'AP), mais leur mise en œuvre, héritée des anciens opérateurs fusionnés dans la RTM, est retardée par la réorganisation métropolitaine et la complexité de coordination.

Au vu des ambitions du plan, et des obligations légales des organismes publics en charge des mobilités, il est désolant de noter l'absence de mesures spécifiques concernant une accélération de la mise en accessibilité. Toutefois, même si elle n'est pas toujours centrale, la question de l'accessibilité est apparue en filigrane tout au long de cette enquête. D'emblée il faut noter que les nouveaux projets d'équipements et infrastructures[164] ont un impact majeur sur l'accessibilité, puisque les nouvelles installations répondent aux normes en vigueur. Prenons les différents modes de transport pour détailler en quoi consistent ces évolutions.

---

163. RMC, 24 avril 2025 : « Transports: qu'est-ce que le versement mobilité, la taxe sur les entreprises votée par la région PACA? » https://rmc.bfmtv.com/actualites/societe/transports/transports-qu-est-ce-que-le-versement-mobilite-la-taxe-sur-les-entreprises-votee-par-la-region-paca_AV-202504240445.html
164. Ces nouvelles installations devant bien évidemment être conformes aux normes d'accessibilité en vigueur.

Le réseau de tramway de Marseille se distingue par un niveau d'accessibilité généralement jugé très satisfaisant. Conçu dès son origine en 2007 pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite (PMR) et être accessible aux usagers en fauteuil roulant (UFR), le système est aujourd'hui considéré comme intégralement accessible, tant au niveau des stations que du matériel roulant. Les projets d'extension du tramway vont donc renforcer l'offre pour les PMR, avec notamment une percée attendue au nord. Toutefois, cela reste bien peu au regard de la situation du reste du réseau, et des besoins de déplacement des PMR.

Construit entre 1977 et 1992, le métro est encore loin d'être totalement accessible. Si l'ensemble des 29 stations de métro permet aux PMR de demander une entrée spécifique, seules neuf stations sont accessibles aux UFR, sous condition de réservation d'un accompagnant RTM une demi-journée à l'avance (Rond-Point du Prado, Vieux-Port, Saint-Charles, Capitaine Gèze, Sainte-Marguerite Dromel, La Fourragère, Blancarde, Louis Armand, Saint-Barnabé). Les stations Jules Guesde, la Rose et la Timone devraient l'être d'ici fin 2025-début 2026[165], et l'ensemble des stations d'ici 2030.

Du point de vue des UFR, l'annonce de l'automatisation est importante, et suscite beaucoup d'attentes. À ce jour, il est impossible pour un usager en fauteuil roulant (UFR) d'accéder seul aux lignes du métro, y compris dans les stations dites accessibles. En effet, l'écart entre les quais et les rames est trop important, c'est pourquoi l'accès est restreint aux UFR accompagnés. Il est à espérer que le remplacement et l'automatisation des rames, prévus d'ici 2027, règle définitivement ce problème. Mais la métropole n'a pas dévoilé d'informations suffisamment précises à ce sujet.

L'ensemble du parc de bus est équipé de rampes d'accès ; cependant, les conducteurs ne peuvent déployer ces rampes que si les arrêts sont aménagés pour l'accessibilité. Ainsi, malgré un parc de bus de mieux en mieux équipé, y compris de rampes électriques automatiques, les voiries et la hauteur des trottoirs rendent leur usage aléatoire dans le meilleur des cas. Sur les 2 500 points d'arrêt, seuls près de 730 sont actuellement accessibles, selon les données de la RTM, avec un objectif de 350 arrêts supplémentaires aménagés d'ici 2026 et la totalité d'ici 2030[166]. Les usagers entendus déplorent le manque d'écoute de la part de la RTM quant à la réalité des besoins des UFR.

De retour d'expérience, la formation de l'ensemble du personnel de la RTM est jugée parcellaire par les PMR usagères que nous avons rencontrées, et il ne semble pas exister de volonté partagée d'intégration universelle aux services réguliers. Face à des refus de prise en charge, les PMR sont renvoyés vers des services à la demande, qu'ils estiment sous-dimensionnés et inadaptés.

Les services à la demande sont proposés afin de pallier les limites d'accessibilité du réseau de transport public régulier. Fonctionnant sur réservation obligatoire, ils ne sont pas unifiés à l'échelle de la métropole et varient dans leurs modalités selon les territoires : certains sont exclusivement dédiés aux PMR (ex : Mobimétropole), tandis que d'autres peuvent être mutualisés avec l'ensemble des voyageurs. Les conditions d'accès et les modalités de prise en charge variant significativement, le manque de clarté de l'offre et parfois son manque de fiabilité sont pointés comme ayant un effet dissuasif lors des entretiens et auditions que nous avons menés.

---

165. La Provence : « Marseille : des bus et métros réellement accessibles pour les handicapés en 2030 ? » 19 septembre 2024 https://www.laprovence.com/article/region/1285939045462214/marseille-des-bus-et-metros-reellement-accessibles-pour-les-handicapes-en-2030

166. La Provence : « Marseille : des bus et métros réellement accessibles pour les handicapés en 2030 ? » 19 septembre 2024 https://www.laprovence.com/article/region/1285939045462214/marseille-des-bus-et-metros-reellement-accessibles-pour-les-handicapes-en-2030

Dans le cas de Mobimétropole par exemple, les demandes de réservations doivent être effectuées à l'avance : entre 7 jours et 48h, la confirmation du transport est faite la veille par SMS, uniquement dans le cas ou la réservation est validée, ce qui rend impossible l'engagement à honorer un quelconque rendez-vous avec ce service. Ces échanges ont également permis d'identifier une menace dans le cadre de l'harmonisation de ces services, la métropole ayant exprimé un intérêt pour la privatisation totale des services à la demande.

B. UN PLAN AVEC PEU DE MOYENS POUR AGIR CONTRE LES INÉGALITÉS

Les politiques publiques liées à l'accessibilité et à la tarification sont intrinsèquement liées aux inégalités socio-spatiales. Elles ne peuvent être dissociées de la question de l'aménagement du territoire, de la répartition des richesses et des déséquilibres criants existant à l'échelle de Marseille et de ses environs. Or les modalités de mise en œuvre du plan, sans pilotage global sur ses différents volets, et sans participation citoyenne, renforcent une conception « en silo » qui ne prend pas en compte les enjeux connexes. Le soutien financier de l'État aux projets d'infrastructures pourrait pourtant dégager des moyens pour atteindre les objectifs du plan de mobilité métropolitain, contraint jusqu'ici par le manque de moyens.

L'annonce par la métropole de la gratuité des transports pour les moins de 10 ans et les plus de 65 ans dès 2025 constitue en ce sens une avancée, bien qu'il soit regrettable qu'elle ne concerne pas en priorité les publics les plus défavorisés. Les acteurs que nous avons rencontrés ne défendent pas tous exactement la même position, mais tous se prononcent en faveur d'une politique tarifaire qui favorise l'inclusion sociale et encourage l'utilisation des transports en commun. Il s'agit notamment de la mise en place d'une grille de tarification progressive, avec une gratuité à minima pour les jeunes et les personnes les plus précaires. Le financement pérenne d'une telle mesure et du développement du réseau peut reposer soit sur la croissance du nombre d'abonnements des usagers, motivée par une meilleure offre de service, soit sur une augmentation du versement mobilité des entreprises, soit par une contribution spécifique des collectivités locales. Par ailleurs, tous les acteurs s'accordent pour dire que, afin de faciliter l'utilisation des transports en commun, il est crucial de simplifier les offres tarifaires et de les rendre plus lisibles pour les usagers. L'harmonisation des tarifs à l'échelle de la métropole est également essentielle pour garantir une équité territoriale et éviter les disparités entre les différentes communes.

C. PRÉCONISATIONS

- Prioriser les investissements nécessaires pour aller vers 100 % de matériel roulant accessible et 100 % d'arrêts de bus, tram ou métro accessibles, comme l'impose la loi[167] (UFR et pas seulement PMR).
- Proposer des services à la demande publics uniformisés sur l'ensemble de la métropole pour les plus éloignés ou contraints, réservables jusqu'à 2h avant l'heure du trajet.
- Systématiser la représentation des usagers PMR/UFR et des associations de parents d'élèves au sein de l'ensemble des instances en lien avec les mobilités.

167. Article L114-4 du Code de l'action sociale et des familles
https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000006796458/2005-02-12

- Faciliter la circulation des piétons, des poussettes et des personnes âgées, et mettre aux normes les trottoirs pour les personnes à mobilité réduite.
- Dédier les trottoirs aux piétons, PMR/UFR et poussettes. Les pistes cyclables doivent systématiquement être tracées de manière sécurisée et séparée sur la chaussée. Les terrasses de café doivent s'étendre sur un espace dédié qui n'empiète pas sur les trottoirs ni les pistes cyclables.
- Mettre en place une tarification sociale progressive pour les transports en commun et les vélos en libre-service, pour aller vers la gratuité en commençant par les moins de 25 ans, les privé·e·s d'emploi et les usager.e.s disposant de faibles revenus, et sans réduction de l'offre.
- Mettre à disposition un parc de vélos municipaux disponibles au prêt longue durée en priorité pour les collégien·ne·s et les lycéen·ne·s sous condition d'avoir suivi une formation sur la circulation en milieu urbain.
- Favoriser les bourses à vélos et ateliers de réparations en travaillant avec les acteurs de l'économie sociale et solidaire.

ÉCOLES

Introduction

La municipalité de Marseille, élue en 2020, s'engage dans son programme à mettre en œuvre un *« plan d'urgence pour l'école publique »*. Depuis, le plan Marseille en Grand lancé par le président de la République lors de son discours du Pharo le 2 septembre 2021 a prévu d'attribuer un quart de son budget global, soit 1,2 milliard d'euros, à la question des écoles. C'est donc l'occasion pour le pouvoir politique local marseillais de réaliser le changement attendu et promis. Or, le chantier est d'ampleur : plus de 450 écoles réparties sur 325 sites, employant un personnel considérable[168] et servant 55 000 repas par jour dans les cantines. On mesure aisément la grande diversité des enjeux : dans une ville où le taux de pauvreté dépasse 40% dans certains arrondissements, marquée par une forte partition socio-spatiale, le bâti scolaire est un enjeu démocratique de tout premier ordre : il doit être le même pour tous les écoliers marseillais, garantir les mêmes facilités d'accès, constituer un environnement paisible et propice aux apprentissages, et doit permettre de faire face au changement climatique dans une ville méditerranéenne.

Marseille, métropole majeure au cœur d'une grande région agricole, a vu ses services publics délégués au secteur privé pendant des décennies, faute d'une action politique résolue. Les conséquences sont lourdes : l'acte de se nourrir est déconsidéré, tant les cantines scolaires ont mêlé les intérêts des industriels et de l'État dans les assiettes, et c'est l'ensemble du circuit qui est préempté par des firmes de l'agroalimentaire. C'est d'autant plus déplorable que la Provence dispose des ressources pour nourrir les écoliers marseillais. Au-delà, cette ville riche de sa diversité souffre d'un mauvais emploi de ses moyens humains, la distribution d'emplois publics ayant été réalisée, pour partie, au profit d'un système clientéliste endémique.

L'annonce de la rénovation des écoles de Marseille en Grand coïncide avec la volonté affichée d'améliorer la qualité des repas et du temps méridien. Indispensables au fonctionnement des établissements scolaires, les agents municipaux sont évoqués dans le discours présidentiel inaugural de Marseille en Grand, qui pointe le problème de l'absentéisme. Concernant la communauté éducative, deux autres mesures sont alors présentées comme une expérimentation généralisable à terme : le choix des enseignant·es par les directeurs et directrices d'école, et l'enseignement par projets.

Les différents enjeux du bâtiment, du temps méridien et de l'encadrement scolaire constituent les axes de ce travail. 6 entretiens et 7 auditions en présence des députés ont été menés, avec différents acteurs professionnels, politiques, syndicaux et associatifs. Cette enquête s'est accompagnée de la diffusion d'un questionnaire à la sortie des écoles et d'un suivi des mobilisations des parents d'élèves. À travers cette méthode, l'objectif était de confronter l'ambition et les objectifs de Marseille en Grand sur la question des écoles avec leur traduction concrète sur le terrain.

168. Environ 3 700 agents de l'Education Nationale et 3 200 agents de la ville

1. Le bâti : en finir avec « la honte de la République »

En 2020, les écoles de Marseille restent à bien des égards « la honte de la République »[169] : 341 d'entre elles présentent des problèmes d'infiltration d'eau, 188 des problèmes de chauffage, 112 des sanitaires défaillants. 50 écoles présentent des structures dites GEEP[170] qui comportent presque toutes de l'amiante. Les écoles des arrondissements nord ont clairement fait l'objet d'un sous-investissement. Cette discrimination se retrouve quand on observe les équipements dont bénéficient les agents. Dans certaines écoles du nord, sous-dimensionnées, les agents ne disposent pas de local où se changer, et parfois pas de parking, ce qui les contraint à se garer à l'extérieur.

Emmanuel Macron a donc déclaré, dans son discours prononcé au Pharo le 2 septembre 2021, vouloir prendre le problème à bras-le-corps : « *(…) nous allons créer une société ad hoc, dont monsieur le maire aura la présidence. Elle sera sous pilotage de l'État, on connaît ces formules ici à Marseille. Et je veux qu'on puisse la mettre en place d'ici la fin de l'année. Son objet, ce sera la réhabilitation et la reconstruction des écoles identifiées avec la Ville comme étant les plus délabrées.* »

A. MÉTHODE : UNE SOCIÉTÉ AD HOC, LA SPEM

a. La SPEM avant la SPEM

Avant le lancement de la Société Publique des Écoles de Marseille (SPEM), qui ne survient qu'en 2021, une petite équipe est mise en place par la mairie autour de Christophe Pierrel, ancien membre de cabinets présidentiel et ministériels, doté en plus d'une expérience dans des entreprises de BTP. Les membres de cette équipe sont alors rattachés au cabinet du maire, mais ils sont issus des services techniques et administratifs de la ville. On trouve deux ingénieurs, un architecte et une spécialiste en montages contractuels. Cette équipe travaille à un premier plan d'ensemble, phasé et comportant un important volet de rationalisation du foncier. Une partie des travaux relevant de l'entretien (huisseries, changements de fenêtres) reste entièrement à la charge de la ville alors que la réhabilitation lourde doit être confiée à une société alors en gestation, la SPEM.

b. Un partenariat public-public

Face au scandale de l'état des écoles marseillaises, la municipalité dirigée par Jean-Claude Gaudin a opté pour des partenariats public-privé (PPP) afin de reconstruire un certain nombre d'écoles[171]. Ces partenariats font en effet l'objet de vives critiques : ils confient à des acteurs

169. *Écoles à Marseille, la honte de la République*, *Libération*, 2 février 2016

170. Procédé de construction métallique industrielle conçue comme une approche alternative aux constructions traditionnelles en béton, permettant la réalisation rapide des bâtiments en simplifiant la mise en œuvre des matériaux et éléments de construction par leur montage sur le chantier. Le terme vient d'une entreprise de travaux publics fondée en 1959 par Paul Chaslin, ingénieur de l'Ecole des Travaux Publics, qui devient ensuite Geep-Industries

171. Trois écoles sont lancées sous ce régime en toute fin de mandat : celles des Fabriques, des Abeilles, et Jolie Manon. Les partenariats public-privé prévoyaient la réfection d'une trentaine d'écoles

privés la reconstruction des écoles mais également leur gestion intégrale pendant des années après la livraison, laissant la collectivité seulement locataire de son bâti. La ville ne redevient propriétaire qu'après un délai relativement long (jusqu'à 20 ans pour certaines opérations[172]), ce qui correspond précisément au moment où de nouveaux travaux d'importance sont nécessaires. Les acteurs privés en profitent généralement pour récupérer une partie du foncier autour des bâtiments publics et pour y mener des opérations immobilières[173]. Cela revient à la fois à dépouiller la puissance publique de son patrimoine, de ses moyens d'action, et à transformer de la dette en loyer[174].

En 2020, Michèle Rubirola, devenue maire, prend le contrepied de cette politique et lance des études sur cinq écoles[175], dont les travaux doivent s'effectuer sous le régime de la MOP[176] (maîtrise d'ouvrage publique) : il s'agit de travailler rapidement au moment d'une alternance politique pour, dit alors la maire : « *mettre les minots à l'abri* ». Trente millions d'euros d'investissement supplémentaires sont en parallèle dédiés à des travaux d'urgence dans les écoles les plus dégradées.

La SPEM, lancée en 2021, opte pour un partenariat public-public : la société est détenue à 50 % par la ville et à 50 % par l'État. En acceptant cette méthode, le nouveau maire de Marseille, Benoît Payan, a accepté d'être en partie dépossédé de sa compétence de rénovation du bâti scolaire prévu à l'article L.212-4 du code de l'éducation qui prévoit que « La commune a la charge des écoles publiques. Elle est propriétaire des locaux et en assure la construction, la reconstruction, l'extension, les grosses réparations, l'équipement et le fonctionnement. »

Un accord-cadre est ensuite conclu entre la ville et la SPEM[177], qui réalise une partie des travaux sous le régime de la MOP et une partie sous le régime des Marchés Globaux de Performance (MGP)[178]. Pour les écoles de la deuxième vague du plan, on semble s'établir à 50-50 : une moitié en MOP et une moitié sous le régime des MGP. Pour Vincent Bourjaillat[179], un tel montage pousse à faire des MGP sans que tous les projets ne le justifient forcément, en particulier ceux présentant des montants de travaux peu importants. Il essaie donc de choisir le type de procédure de maîtrise d'ouvrage selon une analyse multi-critères appliqué à chaque vague de projets, le niveau de maîtrise du foncier et le niveau des occupations scolaires intervenant dans le choix final.

---

172. Les prestations d'entretien et de maintenance vont rarement au-delà des dix ans. C'est justement le délai après lequel il faut normalement prévoir de nouveaux travaux d'aménagement et d'entretien qui incombent donc à la puissance publique dans la majeure partie des travaux conduits sous le régime des partenariats public-privé
173. Le partenariat public-privé de restauration du stade Vélodrome a notamment compris la construction d'un centre commercial et la construction de logements et de locaux commerciaux
174. Certains acteurs interrogés relèvent les avantages des PPP : ils permettent de lancer des travaux sans avoir de validation à chaque étape du pouvoir politique ; le droit privé s'applique pour les salariés, ce qui permet de recruter du personnel (techniciens et ingénieurs) de haut niveau, que le secteur public ne possède plus
175. Bouge, Malpassé les Oliviers, Emile Vayssière, Oasis-Aygalades, Saint André La Castellane
176. Ce type de maîtrise d'ouvrage est diamétralement opposé aux PPP : c'est la puissance publique qui assure à la fois l'étude, la réalisation et l'entretien du bâti, contractant des emprunts pour la construction et assurant le fonctionnement technique des structures à l'issue de la construction, restant propriétaire de l'ensemble
177. Le montage initial comporte ainsi d'une part un protocole entre la ville et l'État, Marseille en Grand, prévoyant notamment la création de la SPEM ; puis d'autre part, un accord-cadre entre la ville et la SPEM. L'État n'est donc pas directement partie prenante du contrat entre la SPEM et la ville, même s'il intervient à travers la gouvernance de la SPEM et des subventions qu'il lui accorde
178. Les MGP constituent une sorte de compromis entre les PPP et la MOP : la SPEM se charge de la construction des écoles mais confie la maintenance des écoles reconstruites à des sociétés privées
179. Directeur général de la SPEM de septembre 2022 à décembre 2024

Lorsque le plan Marseille en Grand est finalement lancé, la SPEM intègre cependant à ses plans la maîtrise d'ouvrage de toutes les écoles lancées par Jean-Claude Gaudin et Michèle Rubirola. Un tel choix permet d'insérer tous les projets initiés sur le plan opérationnel dans le même dispositif. Cela débouche sur davantage d'efficacité, s'avère plus facile à expliquer au grand public et permet d'afficher des chiffres plus importants. Cela constitue donc une bonne opération de communication pour l'équipe municipale qui peut dès lors s'attribuer le mérite des projets lancés par l'équipe précédente.

c. Un projet de rationalisation ?

Dans un premier temps, le cabinet du maire de Marseille en charge du Plan écoles soutient que face à l'urgence de la rénovation des écoles, le pouvoir politique doit assumer de construire des écoles toutes identiques à Marseille : cela permettrait à la fois de gagner du temps et démontrerait que la ville ambitionne de dépasser la vieille césure nord-sud en construisant les mêmes écoles dans tous les quartiers. L'industrialisation permettrait de surcroît de gagner du temps sur les marchés publics et s'inscrirait ainsi dans une planification d'ensemble formant un tout cohérent. Historiquement, les grandes vagues de construction d'écoles se sont effectuées sur la base d'une vraie standardisation : c'est le cas des écoles Ferry dans les dernières années du XIX^{e} siècle, mais aussi des écoles construites dans les années 1950[180]. Pourtant, la construction à l'identique paraît difficile à un certain nombre d'acteurs : un certain nombre d'étapes et de jalons, comme les consultations d'architectes et les prises d'avis techniques, nécessitent des délais minimums incompressibles. Vouloir à tout prix gagner du temps risque de dégrader la qualité du travail. Pour Vincent Bourjaillat, l'ambition de l'industrialisation des écoles n'était pas réaliste car les situations de départ des différentes écoles à rénover sont diverses et que l'on ne peut pas conduire un tel plan global avec un seul mécanisme.

B. RÉSULTATS

a. Des délais étirés

Plusieurs projets ont connu ou connaissent encore des retards dans l'exécution : les travaux sur l'école Vayssière (14^{e} arrondissement) ont dû faire face à la faillite du sous-traitant qui fabriquait les portes, et ceux de l'école Saint-André La Castellane (16^{e} arrondissement)[181] souffrent de gros problèmes avec l'entreprise mandataire incapable d'atteindre un niveau technique satisfaisant. Pour la vague 2, la SPEM a été missionnée par la ville de Marseille début 2022. La SPEM doit travailler en simultané sur 41 écoles. Cette phase comprend 5 écoles neuves[182] et une petite trentaine de restructurations.

Certaines écoles achevées, depuis le début du plan, présentent des malfaçons, comme dans le cas du projet d'extension de l'école des Abeilles (1er arrondissement), qui s'est révélé difficile à mener. Si l'emprise foncière, réduite, obligeait peut-être techniquement à construire une cour surélevée, cela n'excuse pas la conception excessivement minérale de cette dernière. L'ascenseur lui-même n'est garanti que pour 500 voyages. La classe ULIS ne prévoit pas

180. Une circulaire ministérielle, parue le 1er septembre 1952, fixe un certain nombre de normes afin de réduire les coûts et les délais de construction des établissements scolaires

181. *« Marseille : à La Castellane, le projet de reconstruction de l'école repart à zéro »*, *La Provence*, 6 avril 2025

182. Notamment les écoles Château Gombert, Notre Dame Limite, Kallisté, Jean Perrin

d'obstruction pour ses vastes fenêtres et menace donc de voir sa température s'élever à 40 degrés l'été[183]. Ces éléments sont d'autant plus graves que la question du confort d'été de l'école s'est posée dès les études préalables.

b. Un Plan écoles mal préparé, mal planifié et mal inséré

Tous les postulats techniques ayant été posés dès le départ par les services techniques, peu de place semble avoir été laissée aux inflexions et contradictions qui peuvent venir du terrain et des usagers. Or, il apparaît que la documentation technique est souvent incomplète, voire inexistante. La concertation en amont est très insuffisante, notamment avec les services de l'Éducation nationale ; la ville a par ailleurs une connaissance aléatoire des usages de bâtiments scolaires par des associations, ce qui ne permet pas de les interroger sur leurs besoins. Beaucoup de projets de la vague 2 n'étaient donc techniquement ou administrativement pas réalisables en raison de nombreux facteurs extérieurs à la SPEM même : les terrains et les locaux n'étaient parfois pas disponibles[184], ou le démarrage des travaux de certaines écoles dépendait de la fin du chantier d'une autre[185], engendrant potentiellement des retards en cascade. De surcroît, la municipalité a longtemps demandé à la SPEM d'être dans une forme de sujétion et de simple exécution, alors que son objet était initialement de préserver la cohérence d'ensemble d'un plan technique suivant des grands axes préalablement validés par les décideurs politiques. Les causes de cette grave confusion semblent être de deux ordres. D'une part, des services techniques de la ville plus efficaces auraient dû arbitrer entre le pouvoir politique local et la SPEM, mais la longue pratique qui veut que ces services ne soient que le relais des décideurs locaux les a privés de cette position stratégique pivot. De l'autre, le discours tenu par Emmanuel Macron ne constitue pas un document technique sur lequel la SPEM et les services techniques auraient pu s'appuyer pour organiser les situations d'arbitrage : il n'y a donc pas eu de véritable document intermédiaire entre la déclaration politique assez vague du président et la foule de sujets techniques qui se sont rapidement présentés pour la SPEM. Au-delà, le président de la République semble bien avoir fait preuve d'une réelle légèreté dans l'application du plan Marseille en Grand : s'il a dénoncé d'emblée les dissensions entre les différentes collectivités[186] et conditionné l'engagement financier de l'État à leur réduction, il n'y a pas mis un terme alors même que la cacophonie continuait.

Au-delà, une vraie planification semble faire défaut alors même que le bâti scolaire est particulièrement en tension, présentant un taux d'occupation de l'ordre de 90 %[187]. Le relogement des écoles dont la reconstruction était prévue aurait dû être pensé et organisé de longue main. Or, non seulement les acteurs n'ont pas pris soin de le faire, mais la municipalité, confrontée à la fois à l'urgence et aux difficultés organisationnelles, a alors soumis la SPEM à un certain nombre d'injonctions contradictoires. C'était notamment le cas de la reconstruction de l'école Parc-Bellevue, pour laquelle la municipalité a exigé de la SPEM qu'elle définisse et réalise les travaux sans avoir à effectuer de déménagement de classes. La SPEM a donc pensé plusieurs phases de travaux et préparé la réfection de l'école primaire puis de la maternelle avec des opérations tiroir entre les écoles, avec pour conséquence des travaux sur 36 mois au lieu de 24. La municipalité s'est alors inquiétée de l'allongement de la durée des travaux et a donc, pour gagner du temps, recherché un relogement des élèves à la fois sur place et dans l'ancienne

183. Audition des représentants des associations de parents d'élèves du 1er février 2025
184. C'était notamment le cas pour les écoles Pommier et Convalescents
185. C'était le cas des écoles Frais Vallon nord (13e arrondissement) ou Pommier (3e arrondissement)
186. Emmanuel Macron évoque les « *chicayas locales* » bloquant l'action publique dans son discours du Pharo du 2 septembre 2021
187. Audition V. Bourjaillat, 7 février 2025

école Ruffi, elle-même en mauvais état. Seule une mobilisation d'ampleur au moment de l'inauguration de la cité scolaire internationale[188] a permis de forcer la décision de la ville pour un relogement à la fois rapide et en un seul ensemble de la totalité de la population de l'école sur la nouvelle école Jolie Manon. Le spectaculaire mécontentement exprimé face aux difficultés rencontrées par les écoliers de Parc-Bellevue et leurs familles constitue donc le témoin de la mauvaise insertion du plan dans le tissu humain et urbain de la ville. Faute d'une consultation suffisante des enseignants, des parents d'élèves, des riverains et des maires de secteur, le plan s'est durement heurté aux réalités du terrain.

Le défaut de préparation politique du plan a donc eu d'importantes conséquences sur le calendrier de mise en œuvre. Il fait aussi peser de graves incertitudes sur son financement.

c. Un financement majoritairement à la charge de la Ville

Pour ce qui est du coût des rénovations, selon la Chambre régionale des comptes, le « plan » est évalué à 1,05 Md€, dont 400 M€ en subventions de l'État, et 650 M€ en garanties d'emprunt[189].

La répartition des subventions est la suivante : « *Le concours de l'État au plan écoles s'élève à 400 M€, dont 254 M€ de cofinancements nouveaux, 79,9 M€ de valorisation de diverses dotations (DPV, DSIL) et 66,1 M€ de crédits de l'agence nationale pour la rénovation urbaine déjà valorisés dans le volet logement* »[190]. La Chambre régionale des comptes constate en décembre 2023 que 254 M€ avaient été engagés et 17,4 M€ avaient été effectivement payés.

La SPEM a commencé à emprunter auprès de différentes institutions. Le 25 novembre 2024, la Banque de développement du Conseil de l'Europe (CEB) a prêté 200 M€ à la SPEM pour la vague 2 du Plan écoles[191]. Ce prêt est garanti par l'État. Le 25 août 2025, la Banque européenne d'investissement accorde un prêt garanti par l'État de 340 M€[192] à la SPEM[193]. Le total d'emprunt garanti par l'État à la SPEM semble donc être à ce jour de 540 M€.

Les prêts garantis par l'État au bénéfice de la SPEM seront, in fine, remboursés par la Ville. Autrement dit, la municipalité assumera la majeure partie du financement du plan de rénovation lourde des écoles marseillaises. Pour ce plan annoncé à 1,05 Md€, l'État aura accordé 254 M€ de financement additionnel. C'est une somme non négligeable mais elle fait relativiser l'impact de l'État dans ce plan de rénovation.

---

188. « Marseille : l'école Bellevue demande asile à la Cité scolaire internationale Jacques Chirac le temps des travaux », *La Provence*, 21 nov 2024
189. Marseille en Grand Un premier bilan de la mise en œuvre du plan (2021-2023), Rapport public thématique, Évaluation de politique publique, Octobre 2024
190. ibid
191. *La banque du Conseil de l'Europe prête 200 millions d'euros pour les écoles de Marseille*, 26 novembre 2024, Made in Marseille, https://madeinmarseille.net/actualite/marseille/171505-conseil-europe-200-millions-euros-ecoles-marseille/
192. *À Marseille, la BEI engage 425 millions d'euros pour transformer durablement les écoles de la ville*, 25.08.2025, toute l'europe.eu, https://www.touteleurope.eu/societe/a-marseille-la-bei-engage-425-millions-d-euros-pour-transformer-durablement-les-ecoles-de-la-ville/
193. *France : la BEI soutient massivement le Plan Écoles de Marseille*, Banque européenne d'investissement, 25 août 2025, https://www.eib.org/fr/press/all/2025-315-eib-invests-massively-in-the-plan-ecoles-de-marseille

d. Un investissement initial insuffisant

Le budget initial du plan apparaît insuffisant : avec 400 millions d'euros de subventions promis par l'État et 650 millions de garanties d'emprunt, il ne semble pas en mesure de couvrir tous les coûts générés par les projets[194]. Un certain nombre de programmes pourraient dépasser de 50 % les budgets alloués au départ si les ambitions initiales du plan étaient respectées[195]. À titre d'exemple, dans une école GEEP de la première vague, tous les devis étaient supérieurs de 20 % au premier budget prévisionnel fixé par la municipalité. Ainsi, si les dépenses continuent sur cette lancée, le financement initial du plan sera épuisé avant que les dernières vagues prévues par le Plan écoles ne soient entamées, ce qui fait dès lors peser sur leur réalisation une grave incertitude. Une incertitude plane également sur le fonctionnement des écoles rénovées, les efforts consentis par la ville dans ce domaine apparaissant assez largement insuffisants.

e. L'entretien et le fonctionnement du parc rebâti non encore assurés

Faute d'anticipation dans de nombreux services, les agents territoriaux nécessaires à l'application du plan n'ont pas été recrutés. Parmi les projets qui nécessitent un encadrement humain, on peut citer les cours de récréation, les outils de protection contre les intrusions, les équipements informatiques, les services techniques, les équipements, les espaces verts. Il y avait initialement 3,5 postes à la ville pour prendre en charge l'ensemble du suivi technique, ce qui n'est de toute évidence pas suffisant.

Cette insuffisance des moyens techniques et humains de la ville pour accompagner les chantiers nuit par ailleurs à la qualité du suivi des travaux. Ainsi, pour tenir les délais, ces services accomplissent deux visites de chantier au lieu des trois prévues, ce qui leur ôte toute possibilité de corriger des erreurs ou de rappeler la commande initiale en cas de non conformité.

Au delà, l'entretien et le suivi du parc rénové n'a pas été anticipé : en ce qui concerne l'école Révolution-Jet d'eau (3e arrondissement), toute la végétalisation de la cour a été évacuée dès les premières pluies importantes parce qu'aucun poste administratif pourvu par un agent doté de la compétence nécessaire n'avait été prévu pour accompagner et entretenir le nouveau couvert de la cour d'école. Ces postes doivent donc être pensés et pourvus si l'on ne veut pas que le Plan écoles soit à refaire dans 20 ans.

Consciente de ses limites, et ne cherchant pas à les corriger, la municipalité a donc eu recours à des marchés globaux de performance (MGP).

194. Le plan a en effet été initialement estimé à 845 millions d'euros de travaux par les services de la ville. Avec une simulation de l'inflation sur la période de réalisation, cela porte mécaniquement le montant à 1,2 milliard. Dans les faits, le montant final risque d'être davantage de l'ordre de 1,5 milliard, car l'estimation initiale de la ville est nettement sous-évaluée, notamment parce qu'elle émane de ceux qui souhaitaient industrialiser le processus, et donc produire des effets de réduction des coûts grâce à des économies d'échelle

195. Les ratios de coût à partir desquels les enveloppes budgétaires ont été calculées sont largement considérés comme sous-évalués au sein des services techniques

f. Un projet en dehors de la légalité juridique

Les MGP pour lesquels opte la SPEM confient l'entretien d'un certain nombre d'écoles rénovées et reconstruites à des acteurs privés et non pas au personnel communal. Or, le code de l'urbanisme ne permet pas en l'état qu'une société constituée dans le cadre d'un partenariat public-public comme la SPEM puisse déléguer à des sociétés privées la charge d'entretenir le bâti et de le faire fonctionner. Trop peu au courant des questions juridiques, le pouvoir municipal n'a pas mesuré qu'une évolution du droit de l'urbanisme était nécessaire pour envisager ce type de montage. Une décision du tribunal administratif est donc logiquement venue condamner ce montage[196]. Mais la Cour d'appel administrative de Marseille est venue annuler le jugement de première instance pour des raisons de forme[197].

C. PRÉCONISATIONS

Les rapporteurs préconisent de revoir la structure de financement et le volume global du Plan écoles, tant en matière d'investissement que de fonctionnement ; d'assurer le cadrage politique du mandat de la SPEM afin qu'elle puisse pleinement assurer ses missions techniques ; et enfin de faire confiance aux services techniques de la ville en assurant une réelle projection.

a. Sécuriser l'investissement, assurer le fonctionnement

Le montant global du plan doit être réévalué pour permettre le règlement des budgets des premières vagues sans obérer la réalisation des dernières phases du plan. L'enveloppe globale des subventions, de même que les garanties d'emprunt, doivent être relevées. Surtout, ce budget global doit être pérennisé et non être soumis à l'incertitude politique.

Le fonctionnement des écoles reconstruites doit lui-même être assuré : la refondation d'ensemble du Plan écoles doit ainsi prévoir la gestion des écoles par des agents en nombre suffisant et aux métiers adaptés. Le recrutement d'un agent supplémentaire par école reconstruite semble de rigueur. En parallèle, il faut recruter des régisseurs ayant chacun la charge du suivi d'une dizaine d'écoles nouvellement entrées en fonction.

b. Améliorer la communication et la présence des élus sur le terrain

Il faut assurer la transparence par une fiche financière stipulant précisément ce que le loyer versé à la SPEM doit recouvrir comme dépenses. Il faut que la structure en charge de la maîtrise d'ouvrage règle l'ensemble des devis, mais tout cela doit être spécifié dans un document technique complet édité dès le lancement d'un plan repensé. Une définition simple et précise du rôle de chacun devrait ainsi éviter les dissensions entre la SPEM et la ville de Marseille. Il apparaît important que les élus acceptent la tenue de davantage de réunions de concertation sans pour autant remettre en cause régulièrement les services techniques, soupçonnés d'avoir

196. Décision n°2303790 du 20 janvier 2025, tribunal administratif de Marseille
197. CAA de MARSEILLE, 6ème chambre, 18/06/2025, 25MA00701

partie liée avec l'ancienne municipalité, afin qu'un nouveau rapport de confiance soit tissé entre ces services et l'équipe municipale.

Par ailleurs, il convient de faire entrer la Métropole dans la SPEM, afin d'organiser les travaux réalisés aux abords des écoles, qui dépendent des compétences de la Métropole. Cela permettrait également de coordonner les calendriers des interventions.

Il importe aussi de mettre en place un comité de pilotage du Plan écoles, associant représentants d'associations, collectifs des écoles, collectifs des parents d'élèves, d'enseignants, autres collectivités, parlementaires.

Une instance pourrait ainsi délivrer deux ou trois fois par an un bilan d'étape. Cela permettrait d'intégrer au projet d'autres acteurs, même critiques, en s'affranchissant de la méfiance qui a pour l'instant caractérisé le projet.

c. Installer un récit : engagements écrits, faire des maisons des écoles

Il convient de prévoir un vrai délai pour s'assurer que le projet sera accepté par les usagers, les riverains, et endossé par les personnes qui vont s'en servir au quotidien. C'est à notre sens la condition *sine qua non* pour qu'il soit endossé par les personnes qui auront un usage quotidien des écoles rebâties. L'industrialisation fait potentiellement gagner du temps tout en faisant courir un vrai risque d'oubli des gens qui vivent un territoire. Il est ainsi possible de lister une série d'éléments - comme les systèmes de chauffage et d'occultation solaire - dont la standardisation permettrait de simplifier la maintenance une fois les écoles en service. Une réflexion plus approfondie quant à la mise au point d'une nouvelle série d'écoles standardisées, type Ferry, est également nécessaire à long terme.

Il faut enfin réinscrire le projet dans une vision pour Marseille à l'horizon 2030. De la même façon que le projet du Grand Paris ambitionnait le positionnement de l'État dans le concert des grandes métropoles mondiales avec une forte dimension d'attractivité économique, il convient d'enchâsser le plan Marseille en Grand dans une perspective à moyen terme pour Marseille : une métropole tertiaire, une ville méditerranéenne durable, un symbole urbain de l'entrée en mer de la France.

2. La cantine et la pause méridienne, angles morts de Marseille en Grand

Si la bâti a été pris en compte, le temps de la pause méridienne, comme moment du déjeuner et comme temps scolaire à part entière, semble constituer un angle mort du Plan écoles de *Marseille en Grand*. Les entretiens et questionnaires réalisés avec les différents acteurs (personnel de la ville, de la SPEM et parents d'élèves) attestent que le temps de la pause méridienne n'a pas été pris en considération et concentre les dysfonctionnements majeurs de l'école : les enfants ne mangent pas dans de bonnes conditions ni à leur faim, et le personnel manque pour l'encadrement de la pause méridienne, en termes d'accompagnement, d'animation et de surveillance. L'horaire de 13h20 à 13h30, moment de passation entre le personnel municipal et les enseignants, est considéré comme le plus accidentogène par le Collectif des écoles de Marseille.

Pourtant, la cantine représentait une mesure phare du programme du Printemps marseillais. *« C'est Marseille qui doit nourrir ses enfants et pas une multinationale »*, affirmait Michèle Rubirola en campagne, en s'engageant, pour le bien-être des enfants, pour la sauvegarde de la nature, des terres agricoles, et du patrimoine culinaire, à mettre un terme au monopole de Sodexo[198]. Cette équipe municipale avait 5 ans, avant le renouvellement du contrat, pour préparer une alternative, avec de surcroît l'élan et les moyens de *Marseille en Grand*. Quelles places ont occupé la pause méridienne et le projet de municipalisation des cantines dans le Plan écoles et quels résultats peut-on constater ?

A. MÉTHODE : SODEXO, UNE MAINMISE QUI NE DÉRANGE PAS

a. La cantine : le modèle Sodexo

Dans les années 1990, Marseille sort du modèle traditionnel existant (cantinières / cantiniers dans les cuisines) avec un fonctionnement en régie municipale, pour externaliser la production, avec une délégation de service public (DSP), sur deux cuisines centrales, une au nord, l'autre au sud. Depuis que la Sodexo a remporté le lot unique, en 1991, les activités ont été transférées en totalité à l'unique cuisine centrale située, depuis 1999, à Pont-de-Vivaux. La cité phocéenne est la seule grande ville de France où la totalité de la restauration scolaire a été attribuée à un prestataire unique. Ainsi, pendant près de 30 ans, Sodexo[199] a nourri tous les écoliers de la deuxième ville de France. Tous les jours, 140 personnes y travaillent pour préparer autour de 55 000 repas à destination des 321 restaurants des groupes scolaires de la ville. Des plats livrés en barquettes qui seront ensuite servis aux écoliers pour le déjeuner.

198. Printemps marseillais, @PrintempsMRS, 15 février 2020, « Pour le bien de nos enfants, pour sauvegarder notre nature et nos agriculteurs, pour retrouver notre patrimoine culinaire : C'est Marseille qui… », X.com
199. Fondée dans la cité phocéenne en 1966 par Pierre Bellon, l'entreprise débute son activité par de l'avitaillement, notamment pour les bateaux faisant le trajet vers le Maghreb, avant de s'ouvrir au marché de la restauration collective. La multinationale française, restée une entreprise familiale, est aujourd'hui présente dans 80 pays (États-Unis, Chine, Brésil, Inde…). Le groupe compte 460 000 salariés à travers le monde, 33 000 en France et environ 5 000 dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, répartis sur plus de 150 métiers. L'entreprise est propriétaire de Lenôtre, des Yachts de Paris, gère la restauration de la tour Eiffel, de nombreux stades et des lounges d'aéroports…« Cantine scolaire, le dossier », *Made in Marseille*, 12 octobre 2021

Le Printemps marseillais s'était engagé à opérer « une transition pour passer du modèle de restauration scolaire avec la Sodexo - sur la durée du contrat de Délégation de service public (DSP) en cours (2018-2025) - à la remunicipalisation des cantines »[200]. Or, en 2025, la Ville a décidé de passer par un marché public lorsque le contrat qui la lie à Sodexo est arrivé à son terme. C'est le géant de la restauration collective qui a remporté une grande partie de l'appel d'offres pour les trois, voire quatre prochaines années. Le marché a été scindé en trois lots. Le plus gros, avec 46.500 repas, va à la Sodexo, tandis que les deux petits, avec 3.250 et 3.000 repas chacun, sont attribués à « Toque et Sens Provence », une filiale de Sodexo, et Elior, un autre géant de la restauration scolaire[201]. Face aux volumes importants de production, seuls deux prestataires ont été en mesure de formuler une offre répondant convenablement au cahier des charges. Sodexo conserve ainsi 90 % des menus et s'occupe de l'approvisionnement, la production et la livraison. L'ensemble du système en liaison froide contribue à détériorer la qualité des repas, et il ne s'agit pas tant de *cuisiner* mais *d'assembler* les aliments[202].

b. Des tests ponctuels mais pas de plan d'ensemble

La remunicipalisation des cantines et la sortie du modèle industriel supposent d'établir un plan pluriannuel d'investissement qui réponde aux besoins particuliers d'un tel défi : d'une part, équiper les écoles pour préparer la transition vers un modèle en liaison chaude, avec des cuisines de secteur, et d'autre part, adapter la production avec des petites unités locales, en préparant la filière agricole d'approvisionnement dans la ville.

Concernant l'aspect bâtimentaire, force est de constater qu'aucun plan d'ensemble, recrutement, service dédié n'ont été mis en place avec le Plan écoles. Les entretiens réalisés avec l'équipe et l'ancienne direction de la SPEM attestent d'une absence totale de stratégie d'ensemble pour planifier cette transition. Au début, les services de la Ville semblaient vouloir se réapproprier au moins la conception des cantines des écoles. Les premiers diagnostics d'ensemble portent sur le bâti et font le constat de l'inadaptation des structures par rapport au nombre d'élèves. « Dans certaines écoles, il y avait 7 services à la cantine le midi en raison de la masse d'enfants scolarisés, trop importante. Les enfants n'avaient parfois que 15 minutes pour manger »[203]. Outre les besoins d'infrastructure, des tests sont effectués sur deux lots pour relocaliser et déconcentrer la restauration scolaire. Mais la volonté politique ne suit pas. À la diminution du budget prévue à partir de la 2e vague, dont les travaux vont démarrer en 2026, s'ajoute l'absence d'un plan particulier pour les cantines et d'une concertation entre les services de la Ville et la SPEM. Sébastien Barles, adjoint à la Transition écologique, reconnaît qu'il y a eu une absence d'anticipation : « *Notre majorité a manqué de volontarisme et de coordination avec le Plan écoles. Il aurait fallu trouver du foncier plus tôt pour construire ces unités de production.* »[204]

---

200. Pour mettre en œuvre ce projet : « *Les cuisines seront resectorisées pour être au plus proche du tissu local et adapter la production aux élèves des écoles maternelles, ou élémentaires. Un maximum de produits locaux et bio seront proposés, en envisageant l'installation d'agriculteurs municipaux.* ». Programme du Printemps marseillais, p.6, https://citoyen-ne-s-de-marseille.fr/programme-du-printemps-marseillais/
201. « Sodexo va garder la main sur la production des repas dans les cantines scolaires », *BFM Marseille,* 24 février 2025
202. Les repas sont préparés en avance à la « cuisine centrale », refroidis, livrés à l'école dans des « cuisines satellites » où l'on réchauffe les repas. L'achat des denrées s'effectue un mois à l'avance auprès de 6 fournisseurs principaux, et à la marge auprès de quelques petits producteurs. La réception a lieu une semaine avant, sauf les fruits et les salades (J-2). Ensuite, c'est cuisiné (J-4), puis refroidi à 4°C en 2h dans des grosses cellules de refroidissement. La livraison s'effectue avec des camions frigorifiques, qui opèrent des tournées (actuellement 37 tournées, 37 chauffeurs). Une fois livrés, les repas sont pris en charge par le service municipal de la Ville, chargé de réchauffer et de servir.
203. Entretien avec Christophe Pierrel, ancien directeur général adjoint au Plan écoles au cabinet de la ville de Marseille (2021-23), 11 décembre 2024
204. Entretien de Sébastien Barles sur *France Bleu*, vendredi 28 février 2025

c. Les agents territoriaux de la Ville et la pause méridienne

Au mode de production industriel s'ajoute le problème de la gestion de la pause méridienne entre 11h30 et 13h30, une pause longue où le personnel municipal (animateurs, ATSEM[205], agents d'entretien) prend le relais des enseignants. La fréquentation de la pause méridienne est sans commune mesure avec les accueils périscolaires, avec des taux de fréquentation importants. Temps du repas, de liberté mais aussi d'activité, la pause méridienne est placée sous l'autorité de la commune qui est responsable de l'organisation de la surveillance des élèves[206].

La nouvelle équipe municipale doit faire face, dès la première rentrée scolaire de 2020-2021, à de nombreuses grèves des ATSEM[207]. Alors que l'accompagnement pédagogique est au cœur de leur activité, les ATSEM, métier presque exclusivement féminin[208], ont un statut ambigu au sein de l'école en relevant d'une double hiérarchie, la collectivité et la direction de l'école. Présentes dans l'école tout au long de la journée, elles assistent l'enseignant, s'occupent également du nettoyage, et de gérer le service et les enfants pendant leur repas. Outre la pénibilité de leur travail d'une grande polyvalence, le manque de personnel les contraint à des déplacements pour effectuer des remplacements. Les mois passent, la grève des cantines scolaires perdure, soutenue par les syndicats et parents d'élèves. Le taux d'encadrement à Marseille paraît être l'un des plus hauts de France[209]. La ville de Marseille a fait le choix d'une pause méridienne qui est un temps de surveillance et non un temps d'accueil collectif de mineurs. Ainsi, elle n'a pas à se plier à une réglementation contraignante en termes de taux d'encadrement.

Parmi les mesures phares du programme du Printemps marseillais, le « Plan d'urgence pour l'école publique » prévoyait d'« améliorer le taux d'encadrement de la pause méridienne pour répondre à la norme AFNOR NFX50-220 : 1 pour 10 en maternelle et 1 pour 20 en élémentaire »[210], et notamment de « recruter des référents d'animation qualifiés par la Ville sur des emplois stables et correctement rémunérés »[211] pour assurer le périscolaire. L'opération « Refondation des temps de l'enfant » a été publiée en janvier 2022, après avoir appelé un cabinet de conseil, la CGI Business Consulting World Company, qui intervient sur le domaine du besoin d'évolution et de transformation des organisations[212]. Le constat de la situation marseillaise est précis, avec des chiffres (jusqu'alors jamais communiqués) : le taux d'encadrement est de 1 adulte pour 25 enfants de moins de 6 ans en maternelle, et de 1 adulte pour 50 enfants de plus de 6 ans en élémentaire. Comme le remarque alors le Collectif des écoles de Marseille (CeM), aucun texte réglementaire ne s'appliquant, ce taux peut exploser à 1 adulte pour 70, 80 enfants voire plus, en fonction du personnel absent[213].

---

205. Agent territorial spécialisé des écoles maternelles
206. Circulaire n° 97-178 du 18 septembre 1997 relative à la surveillance et la sécurité des élèves dans les écoles maternelles et élémentaires publiques
207. « Dans les écoles marseillaises, le blues des tatas », *Marsactu*, 23 novembre 2020
208. Rapport IGEN-IGA n° 2017-068, juillet 2017
209. « Encadrement insuffisant des élèves à Marseille - Les enfants sont livrés à eux-mêmes ! », *Sud Radio*, 30 mars 2021
210. Programme du Printemps marseillais, p.6, mai 2020 https://citoyen-ne-s-de-marseille.fr/programme-du-printemps-marseillais/
211. *Ibid.*, p. 7.
212. Cette société fait partie du catalogue UGAP, sorte de centrale d'achat pour les collectivités publiques qui offre un cadre de commande (évitant ainsi de repasser par la case appels d'offres). Tous les temps de l'enfant (temps périscolaire, extrascolaire, pause méridienne, temps pédagogique, Projet éducatif du territoire, Sodexo…) sont analysés et comparés aux autres villes (Nantes, Bordeaux, Grenoble, Lyon, Paris). Refondation des temps de l'enfance, Rapport CGI, février 2022, https://citoyen-ne-s-de-marseille.fr/wp-files/eg-transparency/?FONCTION/ECOLES/TEMPS%20DE%20LENFANT
213. « L'autre urgence pour les écoles de Marseille est le fonctionnement de celles-ci », Collectif des écoles de Marseille, Facebook, 12 février 2022, https://www.facebook.com/CollectifEcolesMarseille/posts/lautre-urgence-pour-les-%C3%A-9coles-de-marseille-est-le-fonctionnement-de-celles-cite/4865814766828738/

Trois autres aspects sont pointés dans ce rapport :

- *Le rôle premier des agents techniques est d'assurer le nettoyage des locaux de l'école. En plus de cette mission, certaines collectivités font intervenir les agents techniques dans la préparation et le service des repas. Certaines collectivités (comme Marseille) vont encore plus loin en leur confiant des tâches de surveillance. La polyvalence excessive est source de perte de sens et de malaise pour les agents*[214].
- *À Marseille, le temps de travail des agents est un sujet de questionnement. Plus ou moins fréquemment, les agents sont en outre déplacés d'école en école pour des remplacements, qui sont parfois mal vécus. Aucun suivi ne permettait jusqu'à aujourd'hui d'objectiver la pression exercée par la charge de travail ou les remplacements, renforçant le sentiment d'injustice entre agents*[215].
- *La ville de Marseille compte cependant 97 % d'agents de catégorie C (le pourcentage ne prenant pas en compte apprentis et personnel non permanent). L'enjeu d'une amélioration de l'encadrement intermédiaire est identifié par la ville, mais nécessite des moyens conséquents*[216].

Le constat est donc posé - polyvalence excessive, temps de travail en questionnement, des moyens pour améliorer l'encadrement - et donne lieu à la réunion des partenaires du champ éducatif autour de la Ville et de son projet « Refondation des temps de l'enfant »[217]. Les objectifs identifiés pour le périscolaire, l'extrascolaire et le bâti sont mis en œuvre fin 2022 pour une durée de 5 ans, en cohérence avec la priorité donnée à la refondation des écoles de Marseille et de ses cantines scolaires. Quels résultats observe-t-on 3 ans plus tard ?

B. RÉSULTATS

a. Le maintien de Sodexo : opacité et tensions

Selon la Ville, le marché de la restauration scolaire est donc attribué aux géants de l'agro-alimentaire pour une durée de trois ans, renouvelable un an[218]. Cette annonce récente, fin février 2025, a suscité de vives réactions[219] et de l'agacement au sein de l'opposition, qui déplore l'absence totale de débat dans l'hémicycle sur ce sujet de santé publique. L'autre critique majeure porte sur une série d'inexactitudes dans la façon de présenter le cahier des charges[220]. Présenté comme plus exigeant, il permettrait d'offrir des menus plus équilibrés avec « deux fois plus de bio (50 % contre 27 % auparavant) [...]. La suppression complète des nitrites, et de 40 additifs ». Or, depuis janvier 2022, la loi Egalim introduit des contraintes supplémentaires ; la

214. Refondation des temps de l'enfance, CGI Business Consulting., p. 15, 12 février 2022 https://citoyen-ne-s-de-marseille.fr/wp-files/eg-transparency/?FONCTION/ECOLES/TEMPS%20DE%20LENFANT
215. *Ibid.*, p. 23
216. *Ibid.*, p. 25
217. Soutenu à hauteur de 22 millions par la Caisse des dépôts (CDC), le projet démarre fin 2022, pour une durée de 5 ans ; il est porté par la Direction des Services Départementaux de l'Éducation nationale (DSDEN13), en partenariat avec la Ville de Marseille, Réseau Canopé et Aix-Marseille Université. Refondation des temps de l'enfant, CGI Business Consulting., p. 15, 12 février 2022 https://citoyen-ne-s-de-marseille.fr/wp-files/eg-transparency/?FONCTION/ECOLES/TEMPS%20DE%20LENFANT
218. L. Elziere, « Le groupe Sodexo reste aux fourneaux des cantines marseillaises», *Made in Marseille*, 25 février 2025
219. *À Marseille, des parents digèrent mal la reconduction de la fabrication des repas des cantines pour trois ans à Sodexo*, *France Bleu*, 28 février 2025
220. Intervention de Pierre Robin, conseiller municipal d'opposition (Une Volonté pour Marseille) lors du conseil municipal de la ville de marseille - séance du 28 février 2025 (7:21:51)

façon de compter se fait dorénavant en valeur d'achat : actuellement, la proportion de bio est déjà entre 35 et 40 % d'achat, l'augmentation est donc de 10 à 15 points. Le calcul des additifs serait aussi soumis à caution, car une liste nouvelle aurait été ajoutée pour donner l'impression d'en supprimer. En somme, de l'avis de ceux qui ont eu accès au cahier des charges, les évolutions avec celui de 2018 sont minimes, l'essentiel étant dû à l'évolution de la législation qui encadre le secteur agroalimentaire[221].

Malgré le maintien de Sodexo, les élus soutiennent avoir amorcé depuis quelques années une hausse de l'exigence de la qualité alimentaire des cantines, qui aurait fait tripler la facture pour la mairie, « *de 5 millions d'euros en 2020 à 15 millions en 2024* ». Mais les chiffres sont incorrects[222]. La question financière demeure opaque quant au prix négocié dans le cadre du marché public. C'est pourquoi une interrogation forte demeure : l'amélioration de la qualité des repas se répercutera-t-elle sur le budget des familles ? Jusqu'à présent, un repas scolaire coûte entre 1,83 euro (tarif réduit) et 3,67 euros (tarif normal). De son côté, la mairie assure que la première année de mise en place (2025/2026) verra les prix gelés[223]. Certes, mais après ? Au regard de la nouvelle politique d'approvisionnement et des négociations des marchés publics, le coût du repas devrait augmenter de façon importante, autour de 4 euros[224]. La justification du maintien de Sodexo comme principal fournisseur de la restauration scolaire s'accompagne d'un récit mensonger, accréditant en retour le discours des grandes sociétés privées qui justifient leur monopole en revendiquant de fournir un repas équilibré pour le plus grand nombre[225].

b. Une transition avec de multiples incertitudes

Afin de quitter la Sodexo, le programme prévoyait en 2020 de « préparer la filière d'approvisionnement de bout en bout avec la participation de la métropole/département/région », et de préciser : « nous avons 5 ans pour le faire, c'est le délai suffisant pour refaire une filière agricole »[226]. Il aura fallu attendre 4 ans, pour que ses vœux soient renouvelés, avec un plan désormais défendu par la majorité. C'est à nouveau en plein air, sur les hauteurs des quartiers nord, que Pierre Huguet, adjoint en charge de l'Éducation et des cantines scolaires, annonce « poser le premier acte » du changement depuis le Domaine de Montgolfier (14e), présenté comme le « futur pôle agricole ». « Les études de faisabilité technique vont être lancées prochainement. On va amorcer avec deux ou trois unités dans un premier temps. L'idée est d'avoir la première cuisine en 2028 et à terme un réseau de cuisines de proximité qui puisse couvrir l'ensemble de la ville ». Pour ce faire, la présidente de la Métropole et du Département aurait « pris l'engagement par écrit de prendre part au financement de ces cuisines »[227]. Mais là encore, ni les sites identifiés, ni le budget envisagé ne sont dévoilés.

---

221. Entretien réalisé avec Arnaud Duplex du Collectif des écoles de Marseille, 6 mai 2025
222. L'année de référence est celle de 2020, période exceptionnelle de la crise sanitaire durant laquelle moins de repas ont été servis ; tandis qu'en 2025, le rapport budgétaire prévoit 15 millions d'euros de dépenses, certes, mais avec une hausse des recettes de 5 millions, due à l'encaissement des repas, dont la facturation sera désormais gérée par les services de la Ville.
223. Présentation Nouveau Marché de la restauration scolaire, FCPE Écoles de Marseille, 6 juin 2024
224. Un nouveau barème plus solidaire pour les cantines scolaires, Ville de Marseille, janvier 2025 https://www.marseille.fr/education/actualites/nouveau-bareme-cantines-scolaires
225. G. Zoïa, L. Visier, *Les cuisines de la Nation, Éduquer, nourrir, industrialiser*, Coll. Le monde qui vient, 2025
226. Programme du Printemps m²arseillais, p.6, mai 2020, https://citoyen-ne-s-de-marseille.fr/programme-du-printemps-marseillais/
227. La Ville de Marseille entame la remunicipalisation des cantines scolaires, *Made in Marseille*, 4 juin 2024.

Plus concrètement, lors d'une réunion organisée les jours suivants par la FCPE, une feuille de route (à petite échelle) est présentée par la majorité[228]. D'ici 2028, la ville prévoit la construction de 1 ou 2 centres de production municipaux. À terme, une dizaine de centres municipaux devraient voir le jour. Cependant, il n'est pas dit à ce jour si les centres de production municipaux seront en régie municipale ou non.

Sans surprise, l'étape de *la fin du monopole de Sodexo* - qui conserve tout de même 90 % du marché - s'accompagne nécessairement d'incohérences, à tous les niveaux. Concernant le transport, la cuisine de production de la filiale « Toque & Sens Provence » est située à Brignoles, soit 180 km aller-retour, tous les jours. Outre l'impact écologique, le circuit alimentaire va engendrer une complexité dans la chaîne des responsabilités, car c'est Sodexo qui conserve la préparation des repas des régimes particuliers (le projet d'accueil individualisé, PAI). Par ailleurs, le retour en régie des services facturation, inscription et relation aux familles entraîne le transfert de personnel, soit une vingtaine de salariés, qui dénoncent un transfert contraint[229]. L'inspection du travail a été saisie quant à la légalité de cette procédure[230]. Ainsi, la construction de centres de production aurait pu intervenir plus tôt dès le début du mandat de la majorité actuelle, pour ne pas laisser le futur de la remunicipalisation sous la responsabilité de la prochaine mandature. Comme le souligne la FCPE, aucun engagement n'est pris sur le statut des centres de production municipaux à venir. Seront-ils en régie ? Il se peut que l'objectif de la ville soit un éclatement de la DSP actuelle en multiples marchés de restauration scolaire confiés à des opérateurs privés.

c. Le temps méridien et « les cantines mortes »

Les conditions de travail des agents et d'accueil des enfants durant la pause méridienne représentent deux sujets importants, corrélés au Plan écoles. L'insuffisance de personnel pour encadrer et surveiller le temps du déjeuner, de même que l'inadaptation des locaux, ont été mis en évidence par les syndicats et le diagnostic de la SPEM au début de la mandature actuelle. Dans le cadre de cette enquête, les entretiens réalisés avec les délégués des associations de parents d'élèves, ainsi que le questionnaire transmis à la sortie des écoles, en janvier 2025, ont mis en évidence leur insatisfaction par rapport au repas, et plusieurs dysfonctionnements sur le temps de la pause méridienne. Ainsi, 56 % des parents interrogés estiment que la qualité des repas est insuffisante, voire très insuffisante, et constatent que les enfants n'ont pas assez à manger à la cantine, ou bien qu'ils rentrent le soir en ayant faim.

Dans l'école du Plan d'Aou (15e), 3 services sont organisés avec 4 agents pour 250 enfants, ce qui équivaut à 1 seul agent pour 50 enfants dans le réfectoire pendant la pause méridienne. Il y a de *« gros problèmes d'insonorisation »* et d'ambiance thermique dans les réfectoires, où *« il fait très chaud »*, ce qui peut entraîner des conséquences sur la santé. Les témoignages de ce type sont

228. Le maintien de Sodexo comme principal fournisseur de la restauration scolaire est présenté comme une « transition de la DSP au marché public ». Cette démarche s'accompagne de l'amélioration du cahier des charges, de la collaboration avec le Plan Alimentation Territoriale (PAT), de la création de 3 commissions (menu, sur les filières d'approvisionnement, le pilotage des marchés). La mutation est donc prévue sur dix ans. Présentation Nouveau Marché de la restauration scolaire, FCPE Écoles de Marseille, 6 juin 2024

229. « Repris par la Ville, des salariés de la Sodexo dénoncent « un couteau sous la gorge" », *Marsactu*, 25 mars 2025 (en ligne

230. « Cantines scolaires à Marseille : le transfert des salariés de Sodexo à la Ville en négociation », *La Provence*, 26 mars 2025

nombreux[231], et l'école Chanterelle (1er) signale des problèmes de harcèlement sur les temps méridiens ; 59 % des personnes qui ont répondu au questionnaire jugent que le manque d'effectif pendant les temps périscolaires peut favoriser le harcèlement scolaire. Le manque de personnel entraîne maltraitance pour les enfants, colère pour les parents, et de nombreuses actions de pétitions, manifestations, allant jusqu'à une plainte déposée le 11 mars dernier par une association de parents d'élèves des écoles Bonneveine (8e arrondissement), avec une opération de « cantine morte » en signe de protestation[232].

d. Conditions de travail des agents

Concernant la reconnaissance de la pénibilité du travail des agents, la Ville affirme avoir réalisé des améliorations depuis le début du mandat grâce à l'octroi de 8 mercredis de repos, et également de 11 mercredis de repos supplémentaires par un réaménagement de temps de travail[233]. S'il est vrai qu'une meilleure prise en compte de la pénibilité des agents a émergé dans la continuité du rapport de CGI Business Consulting[234], avec une organisation qui procède à une sectorisation au plus proche des écoles, l'hyper mobilité des agents n'a pas mis un terme aux agents « volants ». Titulaires de leur grade et non de leur poste, ils demeurent un vivier pour pallier les absences. Quant aux acquis sociaux de leur temps de travail, ils se révèlent être en trompe-l'oeil, ainsi témoignent les syndicats territoriaux auditionnés : « pour nous donner quelques mercredis, le temps de travail a été réparti autrement, en travaillant 20 min en plus chaque jour, ce qui est contraire à la prise en compte de la pénibilité »[235].

Le manque d'effectif est devenu la norme, au point qu'un *mode dégradé* d'auto-évaluation, allant de 1 à 3, a été institué[236]. Quand bien même les effectifs de personnel sont l'une des données que la Ville refuse de transmettre[237], il est établi que le quota d'élèves par agent territorial demeure toujours exorbitant en 2025, et que les ATSEM se retrouvent à prendre en charge des enfants porteurs de handicap sans être formés pour cela. Cette pénibilité avérée des métiers des agents travaillant dans les écoles a des conséquences sur la qualité de l'offre éducative et sur la santé des agents, qui développent des pathologies liées à leurs conditions de travail et se retrouvent en arrêt maladie professionnelle, voire en invalidité à 55 - 57 ans. L'annonce par Pierre Huguet, en juin 2024, de la création d'un *observatoire de la pénibilité* pour mesurer les conditions de travail et l'impact des premières mesures, ne semble pas à ce jour avoir été suivie d'effets[238].

---

231. À l'école du Parc Bellevue, 3e arrondissement, une AESH est partie en cours d'année et n'a pas été remplacée, entraînant un manque d'encadrement pendant le déjeuner et des incidents. À l'école Leverrier (4e), la cantine ne comporte que 73 places, pour 300 élèves, entraînant des gros problèmes de flux pour réaliser 3 services, avec des frictions pour presser les élèves, et un personnel en situation de stress. L'école Berger (6e) fait le même constat du manque de personnel durant la cantine, et souligne que cela motive les parents à scolariser les enfants dans le privé
232. *Marseille : des enfants dénoncent des maltraitance à la cantine des écoles Bonneveine, les parents déposent plainte*, *BFM Marseille*, le 11 mars 2025
233. Présentation de deux documents de synthèse aux organisations syndicales. Présentation Nouveau Marché de la restauration scolaire – FCPE Écoles de Marseille, Réunion du 6 juin 2024
234. Refondation des temps de l'enfant, rapport pour la ville de Marseille par CGI Business Consulting, 22 janvier 2022
235. Audition des syndicats des agents territoriaux, le 6 décembre 2024
236. Les agents de la Ville dénoncent une forme de *gestion de pénurie* qui se banalise. Concrètement, les agents remplissent une note de service où le niveau de manque de personnel est noté avec le niveau d'exigence correspondant (niveau 1 on supprime telle tâche, niveau 2 une autre tâche, etc.)
237. *Le Collectif des écoles veut que la Ville de Marseille libère sa data*, *La Marseillaise*, 13 mars 2024
238. *La Ville veut créer un observatoire de la pénibilité*, *La Marseillaise*, 12 juin 2024

C. PRÉCONISATIONS

Réhabiliter la cantine, considérer le personnel (majoritairement féminin) et offrir une alimentation saine aux enfants sont des questions hautement politiques. Lors de cette enquête, les rapporteurs ont auditionné une élue de la ville de Briançon, qui a opéré cette remunicipalisation des cantines avec succès. Certes, le nombre de repas pris en charge est moindre qu'à Marseille, mais les enjeux en termes d'équipement, d'approvisionnement et d'éducation à l'aliment et au goût sont les mêmes. Ce témoignage met en évidence l'importance de l'anticipation, pour adapter le marché public en préparant un cahier des charges en concertation avec la filière agricole locale, et de l'implication de toutes les parties prenantes pour écrire ensemble les priorités d'action à mener sur plusieurs années.

Parmi les préconisations les plus urgentes :

- Améliorer le taux d'encadrement pour répondre à la réglementation d'accueil collectif des mineurs, à savoir un adulte pour 14 enfants en maternelle et un adulte pour 18 enfants en primaire ;
- Rendre obligatoire la transparence sur le taux d'encadrement par école ;
- Réaliser un grand plan de recrutement des ATSEM afin d'arriver à une ATSEM par classe ;
- Fixer les règles de fonctionnement de l'école et les missions des ATSEM et de tout autre personnel municipal au sein des écoles pour que l'accompagnement du temps périscolaire s'opère dans de bonnes conditions ;
- Contrôler la qualité d'accueil dans les cantines pour garantir le respect des règles et normes en vigueur, avec des locaux adaptés, et réaliser les travaux d'insonorisation nécessaires ;
- Municipaliser les cantines scolaires ;
- Revoir l'organisation de la restauration collective pour progressivement supprimer le système de cuisine centrale et de liaison froide (cuisiné 4 jours avant le repas) et opérer la transition pour produire des repas en liaison chaude : construire des cuisines de proximité (entre 3 000 et 5 000 repas), des unités de production sectorisés, et des salles de restaurant au sein des écoles.

3. Les carences de recrutement du personnel scolaire

Le manque d'enseignants, de remplaçants et d'ATSEM/AESH se fait de plus en plus durement sentir, à l'heure où plus de 8 000 postes d'enseignants ont été supprimés depuis 2017[239]. Or, selon le dernier rapport de l'Inspection générale de l'éducation, du sport et de la recherche d'avril 2024, il est proposé « des méthodes d'optimisation de la répartition des moyens d'enseignement sur le territoire, prenant en compte les aspects démographiques à l'horizon 2027 ». « Optimisation » qui se traduit dans les faits par une suppression des effectifs réduits dans certaines classes, donc la suppression de 300 à 600 classes de primaire, un relèvement du seuil de dédoublement des niveaux CP, CE1 et CP-CE1 en REP+[240], la fermeture de plus de 2 000 établissements scolaires en France, l'annonce de la suppression de 4 000 postes sur laquelle le gouvernement est finalement revenue. Mais le budget pour l'année 2025 prévoit la création de 2 000 postes d'AESH supplémentaires (pour les collèges seulement). La baisse démographique aurait pu être l'occasion de baisser les effectifs des classes et d'améliorer les conditions de travail des enseignants, alors que la France est un des pays européens où le nombre d'élèves par classe est le plus élevé, les salaires du personnel éducatif les plus bas, et le temps de travail plus élevé que la moyenne européenne[241]. Mais il n'en est rien.

Lors de son discours au Pharo, le président de la République présente le projet des écoles innovantes, mis en place à 83 % dans les REP+ de Marseille, mais ne mentionne à aucun moment les moyens humains nécessaires alors que les besoins sont importants et que les difficultés à recruter pour les écoles déjà existantes s'accroissent.

A. LA MÉTHODE DU PLAN MARSEILLE EN GRAND SUR LES ÉCOLES INNOVANTES, LES MICRO-COLLÈGES ET LES MICRO-LYCÉES

a. Une diminution du nombre de fonctionnaires en général

Lors des auditions de parents d'élèves, le manque d'enseignants, de remplaçants et d'ATSEM a été soulevé de façon récurrente, soulignant les impacts que cela entraîne sur les enfants.

b. Le personnel enseignant recruté directement par les directeurs

Le mode de gestion de la pédagogie et du recrutement soulève un certain nombre de questions au sein des écoles innovantes, puisque les directeurs d'écoles innovantes peuvent désormais recruter directement des intervenants extérieurs à l'Éducation nationale via des « appels à profil ». Cette nouvelle modalité de recrutement permet de contourner les règles d'affectation et les barèmes de rémunération normalement prévus pour les fonctionnaires par le recours à des contractuels, généralement plus précaires. Il n'y a eu aucune création de postes pour compenser les 20 à 25 % d'enseignants absorbés par les écoles innovantes, qui n'ont été remplacés que par des contractuels[242].

239. Audition syndicat Sud Education, 8 octobre 2024
240. Réseau d'Education Prioritaire. Le « + » indique des réseaux qui concentrent encore davantage de difficultés sociales
241. Le Café pédagogique, *Rapport explosif sur les suppressions de postes et de classes*, 13 septembre 2024
242. Selon la CGT Educ'Action, audition du 28 mars 2025

De même, le projet des écoles innovantes pose un vrai problème d'équité entre les établissements scolaires, puisqu'un corps de remplacement particulier de 90 remplaçants sur 82 écoles a été constitué. Ainsi, beaucoup de moyens sont déployés sur un petit nombre d'établissements alors que le reste des écoles marseillaises manque de remplaçants. Or, même avec cette brigade de remplaçants, une vingtaine de classes n'ont pas été couvertes, dont 7 pour des absences de longue durée[243]. De plus, le recrutement des enseignants par une commission spéciale, contraire au principe d'équité et de transparence de recrutement des fonctionnaires, entraîne des soupçons de favoritisme.

Dans le cas des 10 micro-collèges et des 10 micro-lycées qui ont pour objectif d'accueillir les élèves en voie de décrochage, ces structures concurrencent directement le système ULIS dans les établissements qui avaient déjà cette fonction. Or, ces micro-structures orientent leurs élèves uniquement vers les métiers du sport et de l'animation, ce qui pose clairement la question de l'ouverture des options possibles par la suite.

c. Un management inspiré du privé

Le projet des « Écoles Innovantes », lancé par le président de la République lors de son discours du Pharo, présente de nombreux écueils, à commencer par le titre du projet, ce qui impliquerait que les enseignants des écoles de la République ne seraient pas innovants. Dans l'ensemble, les enseignants et les syndicats auditionnés affirment qu'il n'y a rien de particulièrement nouveau dans les projets des écoles innovantes, qui existent déjà dans d'autres écoles mais avec moins de budget pour les réaliser[244].

Les enseignants se plaignent de nombreuses tâches administratives à accomplir et de devoir remplir des tableaux pour évaluer les résultats de leurs projets avec une surcharge de travail. Un label a d'ailleurs été créé : « la démarche qualité ». Des enseignants témoignent avoir subi des pressions pour rejoindre ce dispositif malgré leurs réticences.

Si des moyens d'évaluation des projets ont été mis en place, aucun résultat n'a été rendu public et les écoles n'ont pas encore pu mesurer les résultats des projets sur le long terme. Or, le gouvernement lançait la même année, avant même d'avoir obtenu les premiers retours d'expérience, une version nationale des écoles innovantes sous le titre « Notre école, faisons-la ensemble », ce qui semble indiquer que c'est moins l'efficacité du modèle pédagogique qui est recherché que la mise en place d'un système éducatif néolibéral.

d. Une opacité de l'attribution des fonds publics

2,5 millions d'euros ont été débloqués pour le projet des écoles innovantes, ce qui revient à 30 000 euros par école. Or, aucun système de traçabilité de l'utilisation de ces fonds publics n'a été mis en place. De même, il n'y a pas de visibilité sur la durée des investissements dans le projet.

Beaucoup d'enseignants, parfois même syndiqués et réticents à ces modes de fonctionnement inspirés du privé affirment avoir postulé pour avoir plus de budget afin d'avoir les moyens nécessaires pour travailler correctement, ce qui les incite à surmonter ces réticences morales

243. Selon la CGT Educ'Action, audition du 28 mars 2025
244. ibid

initiales. Ils affirment s'être vus remettre une carte bancaire pour acheter le matériel dont ils avaient besoin sans qu'aucune facturation ne leur soit demandée, et donc en toute opacité financière[245].

Dans le même ordre, le projet des écoles innovantes prévoit 30 heures de formation hors temps de travail rémunérées (20 euros de l'heure), ce qui creuse les inégalités avec les autres enseignants.

B. RÉSULTATS

a. Vers une école à deux vitesses

Une réelle concurrence est mise en place entre les écoles marseillaises avec un budget et des heures de formation plus conséquentes réservés aux écoles innovantes, ce qui pose évidemment un problème d'égalité entre les écoles de la République.

b. Une remise en cause du statut de fonctionnaire

Le statut de fonctionnaire, qui est censé protéger l'enseignant de l'influence des élus ou du marché privé, est ainsi mis en danger par une contractualisation progressive du personnel enseignant dans les écoles innovantes. Cette dérogation au statut de la fonction publique s'apparente à un management privé, qui menace de plus en plus la protection que confère le statut de fonctionnaire. Le processus de privatisation du statut de fonctionnaire est accéléré par le projet des écoles innovantes avec des procédures de recrutement par fiche de poste comme dans le secteur privé.

Dans le même ordre, on observe une augmentation du recours aux remplaçants à la place des enseignants qui ont rejoint les écoles innovantes, personnel qui est beaucoup moins formé et rémunéré que des enseignants titulaires. Le recours accru aux agents externes et aux remplaçants non formés par l'Éducation nationale pose également la question d'une égalité d'accès au savoir sur l'ensemble du territoire français, ce qui est un engagement républicain.

c. Vers la fin du statut de REP+ ?

En effet, il est surprenant que les écoles innovantes, caractérisées par le recrutement des intervenants par le directeur d'établissement et par une école par projet, soient expérimentées en premier lieu majoritairement en REP+, dans la mesure où ces modalités ne visent pas à améliorer les conditions d'apprentissage d'élèves en difficulté, et créent plus d'inégalités dans l'accès aux connaissances, selon le degré de formation des intervenants extérieurs. Ce test ayant surtout lieu dans les quartiers prioritaires (83 % des écoles innovantes sont en REP+) où les parents sont souvent moins investis dans la scolarité de leurs enfants, et donc moins enclins à contester ces nouvelles pratiques, n'est pas anodin.

245. Selon la CGT Educ'Action, audition du 28 mars 2025

Ainsi, les syndicats redoutent le fait que le projet des écoles innovantes puisse être un prétexte pour réformer la carte des écoles prioritaires, voire pour supprimer le statut des REP+. Ce statut permet d'octroyer aux établissements bénéficiaires des moyens supplémentaires et des classes à effectifs réduits afin d'améliorer les conditions d'apprentissage d'élèves en grande difficulté. Vu la liste des écueils mentionnés ci-dessus, la suppression de ce statut entraîne évidemment de nombreuses inquiétudes, d'autant plus qu'aucune visibilité de long terme n'a été garantie pour le projet des écoles innovantes.

C. PRÉCONISATIONS

Ainsi, les rapporteurs préconisent :

- de **mettre un terme au projet des écoles innovantes, qui n'ont pas de projets plus innovants que dans d'autres écoles. Il faut en revanche donner à l'ensemble des enseignants les moyens nécessaires pour travailler** et garantir à tous les élèves un accès égal au savoir, tout en protégeant le statut de fonctionnaire de la fonction publique.
- de titulariser **les ATSEM et les AESH** pour leur fournir un salaire décent ainsi que pour permettre aux élèves un vrai suivi dans la durée.
- de **donner accès aux ATSEM et aux AESH à une formation** sur les différents types de handicaps auxquels ils vont devoir faire face au quotidien avec les élèves qu'ils accompagnent.

SÉCURITÉ

Le plan *Marseille en Grand* affiche la volonté de lutter contre les trafics qui se développent dans les quartiers les plus paupérisés de la ville et qui génèrent énormément de violences. Le président de la République promeut d'abord dans cette lutte une approche basée sur un équilibre entre répression et prévention. Dans les faits, la réalité des mesures proposées et les priorités dans leur mise en œuvre démontrent très clairement une stratégie basée sur le tout répressif, à l'image des opérations « place nette XXL », qui consistent à faire occuper par la police un périmètre géographique défini sur une courte durée dans le but d'empêcher les réseaux de trafic de stupéfiants de fonctionner.

Le volet sécurité du plan développé dans le discours du 2 septembre 2021 prévoit notamment des arrivées de nouveaux policiers nationaux, de nouvelles compagnies de CRS, le déploiement de 500 nouvelles caméras de vidéosurveillance, 3 nouveaux groupes de la police judiciaire, des véhicules et des moyens numériques d'enquête, ainsi qu'un nouvel hôtel de police dans les quartiers nord.

1. Vidéosurveillance

Selon le président de la République, le réseau actuel de caméras « fonctionne très bien »[246]. Il constate néanmoins qu'il couvre peu les zones les plus sensibles, à savoir « les quartiers nord », sans en préciser les arrondissements. Le plan qu'il propose promeut donc la modernisation du réseau préexistant et le développement de 500 nouvelles caméras de vidéosurveillance dans la ville, notamment aux abords des écoles, des crèches et des cités sensibles, afin d'atteindre un total d'environ 2 100 caméras sur la ville en 2026.

Il s'engage donc, dans son discours du 2 septembre 2021 à Marseille, à ce que ces caméras et le déploiement de l'infrastructure nécessaire à leur installation soient financés par l'État : « Nous financerons le déploiement de la fibre et 500 caméras dans les zones qui en ont besoin ». Ces mesures visent à renforcer la surveillance des zones qui, selon le président de la République, sont particulièrement touchées par les trafics et la délinquance.

Les propositions du plan Marseille en Grand :

- Installation de 500 nouvelles caméras, notamment dans les quartiers nord
- Pérennisation d'un parc de plus de 2 100 caméras en 2026
- Déploiement de la fibre pour appuyer ce réseau

246. *Déclaration de M. Emmanuel Macron, président de la République, sur le projet du gouvernement en réponse à l'urgence sécuritaire, sociale et sanitaire de la ville de Marseille, à Marseille le 2 septembre 2021* https://www.vie-publique.fr/discours/281436-emmanuel-macron-02092021-marseille-situation-sociale-sanitaire-securite

A. MÉTHODE

a. Le déploiement des caméras de vidéosurveillance

À Marseille, la majorité des caméras de vidéosurveillance sont installées dans le centre-ville, selon la cartographie fournie par la Quadrature du Net[247]. Ce déploiement fait partie d'une stratégie de maintien de l'ordre, où l'on observe une présence policière plus visible et appuyée par la vidéo-protection urbaine (VPU) dans les quartiers touristiques du centre, tandis que les quartiers populaires des arrondissements du nord de la ville sont davantage surveillés par les compagnies de CRS, avec une approche plus répressive et des opérations ponctuelles.

En-dehors des cartographies participatives, il n'existe pas de plan public et transparent sur le déploiement des caméras de vidéosurveillance. Cependant, certaines informations permettent d'appréhender une certaine logique dans leur implantation.

Selon l'initiative Technopolice, portée par plusieurs associations formant la Quadrature du net, il est possible d'établir certains constats :

- Concentration dans le centre-ville : historiquement, le centre-ville de Marseille est la zone la plus équipée en caméras de vidéosurveillance. Des trajets tels que celui reliant la gare Saint-Charles au Vieux-Port sont entièrement couverts par ces dispositifs[248].
- Sous-équipement des quartiers nord : en 2020, et selon l'inspection générale des services de la ville de Marseille, citée par Le Figaro, seules 4,2 % des caméras étaient installées dans le 16e arrondissement, illustrant une couverture moindre dans les quartiers nord[249].
- Priorité aux zones sensibles : enfin, selon le rapport Technopolice du 02 avril 2022, le déploiement des nouvelles caméras cible principalement les abords des établissements scolaires et les zones identifiées comme sensibles, notamment en lien avec des activités de trafic de stupéfiants [250].

Pour une visualisation plus précise, une carte collaborative en ligne recense les emplacements connus des caméras à Marseille[251].

Ni l'État, ni la municipalité n'ont encore diffusé de répartition détaillée des caméras de vidéo-protection.

Une mission d'information et d'évaluation de la vidéosurveillance a récemment été réalisée par la Mairie de Marseille. Un rapport de 32 pages a été établi mais n'est, au jour de publication du rapport, pas encore disponible. [252]

Le flux des images est transmis au Centre de Supervision Urbaine (CSU), qui est géré par la police municipale. À ce jour, les modalités de stockage et de traitement des données collectées par ces caméras restent inconnues.

247. La vidéosurveillance à Marseille, Technopolice, 2 avril 2022, https://technopolice.fr/blog/la-videosurveillance-a-marseille/
248. ibid
249. Vandalisme et guerre de chiffres : à Marseille, la vidéosurveillance passée au crible, *Le Figaro*, 19 avril 2025
250. La vidéosurveillance à Marseille, Technopolice, 2 avril 2022, https://technopolice.fr/blog/la-videosurveillance-a-marseille/
251. Cartographie du site surveillance under surveillance, https://sunders.uber.space/?lat=43.2961743&lon=5.3699525&zoom=14
252. *Mission d'information sur la vidéoprotection : la Ville de Marseille satisfaite d'elle-même*, Marsactu, 17 avril 2025

b. Le déploiement de la vidéosurveillance algorithmique (VSA)

La CNIL définit la « vidéo augmentée » comme des dispositifs vidéo associés à des traitements algorithmiques, permettant une analyse automatique et continue des images captées par les caméras. Elle implique l'ajout d'un algorithme aux caméras classiques pour automatiser l'analyse des images, auparavant réalisée par des agents de police. Selon ses promoteurs, ce système permettrait de suivre ou de retrouver une personne en fonction de son apparence, de ses vêtements, de son genre, de son visage, voire de la reconnaissance de son visage.

En novembre 2018, la municipalité a décidé d'expérimenter la vidéosurveillance automatisée (VSA)[253], sans en préciser publiquement les contours. Le collectif Technopolice estime que celle-ci concerne environ 50 caméras.[254]

En janvier 2020, l'association La Quadrature du Net et la Ligue des droits de l'Homme ont déposé un recours devant le tribunal administratif de Marseille pour demander l'annulation de la décision prise par la commune de Marseille de mettre en place ce dispositif de « vidéoprotection intelligente »[255]. Le vendredi 2 juin 2023, le tribunal administratif a cependant rejeté la demande de la Quadrature du net au motif, notamment, que celle-ci se limiterait à une expérimentation[256].

En 2017, en collaboration avec Engie Inéo, la ville de Marseille a lancé le projet « Big Data de la tranquillité publique », visant à créer un réseau de police prédictive, qui intégrerait les données provenant des caméras, des réseaux sociaux, des bases de données policières, de partenaires externes et des signalements citoyens. Le changement de majorité municipale n'a pas stoppé ce projet, qui a depuis été rebaptisé « M'Pulse ». Toutefois, les informations concrètes sur son avancement sont devenues plus difficiles à obtenir et à ce jour, les logiciels utilisés par Engie Inéo dans le cadre de ce projet demeurent inconnus, et l'opacité entourant ce programme reste préoccupante.

Il a été révélé le 20 janvier 2020 par la Quadrature du net à travers son recours auprès du tribunal administratif que la ville de Marseille aurait voulu mettre en place un système de vidéosurveillance automatisé avec l'entreprise SNEF, qui inclurait des fonctionnalités telles que la détection de comportements anormaux, le suivi de silhouettes, ou encore des captations sonores[257].

Ce partenariat, par le recours à des logiciels de production et de traitement de données développés par des entreprises étrangères, soulève de véritables questions de souveraineté autour de la sécurité nationale. Ces outils traitent des données sensibles, notamment des images de personnes sur le territoire français, et il semble nécessaire que leur contrôle reste entre les mains d'acteurs nationaux publics.

---

253. « La Ville de Marseille développe la vidéosurveillance intelligente malgré son moratoire », Marsactu, 14 février 2022
254. La surveillance à Marseille, Technopolice, 2 avril 2022, https://technopolice.fr/blog/la-videosurveillance-a-marseille/
255. Cour Administrative d'Appel de Marseille, requête d'appel, 3 août 2023 (https://www.laquadrature.net/wp-content/uploads/sites/8/2023/08/LQDN_VSA_Marseille_Appel_anon.pdf)
256. Vidéosurveillance intelligente à Marseille : la justice administrative déboute la Quadrature du net de sa demande, Depeche n°693529, AEF Info, 9 juin 2023
257. Safe city à marseille : premier recours contre la vidéosurveillance automatisée, 20 avril 2020, https://www.laquadrature.net/2020/01/20/safe-city-a-marseille-premier-recours-contre-la-videosurveillance-automatisee-de-lespace-public/

Par ailleurs, la VSA contrevient à l'article 5.1.B du règlement général sur la protection des données (RGPD). En effet, les images collectées à l'insu des citoyens sont utilisées pour générer des données qui, une fois stockées, posent un risque de non-respect des droits individuels. En effet, les responsables doivent avant tout déploiement de ce type de dispositif avoir clairement défini les finalités poursuivies, qui doivent être déterminées, explicites et légitimes (article 5.1.B du RGPD)[258]. Or, à Marseille, le déploiement de la VSA n'établit pas de manière claire, précise et accessible, les finalités poursuivies. Qui plus est, la collecte de données biométriques ne présente à priori pas de lien direct et nécessaire avec la sécurité des usagers de l'espace public. Enfin, l'autorité compétente doit donner accès aux données collectées, en vertu de l'article 64 de la loi Informatique et Libertés. Or ces données sont aujourd'hui inaccessibles.

De plus, la définition d'un algorithme induit nécessairement des biais. La vidéosurveillance algorithmique comporte des risques de stigmatisation de certains groupes de personnes et des risques de discriminations, comme le notait le défenseur des droits lors de son audition dans le cadre de la mission d'évaluation sur l'expérimentation des traitements algorithmiques d'images collectées par des outils de vidéosurveillance[259] [260]. Amnesty International dénonce également ce risque de discriminations[261].

Enfin, l'absence de cadre législatif solide ne garantit pas la protection des libertés individuelles. La mise en place de ces technologies risque donc de porter atteinte aux libertés publiques, notamment à l'article 8 et à l'article 11 de la Convention européenne des droits de l'homme (CEDH) (Article 8 – Droit au respect de la vie privée et familiale / Article 11 – Liberté de réunion et d'association) ainsi qu'à la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (articles 7 et 8).

L'efficacité de ces systèmes est loin d'être démontrée. Par exemple, dans un rapport produit par le comité d'évaluation de l'utilisation de la VSA pendant les Jeux Olympiques de Paris 2024, en situation réelle, on apprend notamment que la VSA n'a pas permis d'avancées probantes en matière de sécurité tout en générant de nombreuses fausses alertes[262] [263] [264].

L'opacité entourant le plan Marseille en Grand et ses financements rend difficile toute évaluation précise des ressources allouées à la poursuite du développement de cette pratique, potentiellement illégale, à l'échelle de la ville. Le manque de transparence dans la gestion de ces projets empêche de savoir si des moyens spécifiques sont effectivement mis en place pour étendre ou renforcer l'usage de la vidéosurveillance algorithmique, notamment avec des technologies comme celles de Briefcam.

Malgré la continuité des projets lancés sous la majorité précédente, comme le programme *M'Pulse*, l'opacité persiste à chaque étape.

En l'absence d'informations concrètes et accessibles, le risque est grand que la ville continue à mettre en place des systèmes de surveillance algorithmique sans un débat public adéquat, ni véritable supervision sur leur légalité et leur impact sur la société. Cette opacité soulève donc des questions légitimes sur la transparence de l'action publique et l'engagement des autorités municipales à garantir une gestion conforme aux principes démocratiques et aux droits fondamentaux.

---

258. Caméras dites « intelligentes » ou « augmentées » dans les espaces publics, position sur les conditions de déploiement, CNIL, pages12 art 4.2.1, juillet 2022
259. *Expérimentation de traitement algorithmiques d'images*, Rapport Comité d'évaluation JOP, p.101, janvier 2025
260. La Défenseure des droits dénonce les risques discriminatoires de la reconnaissance faciale, Banque des territoires, 21 juillet 2021
261. *Pourquoi la vidéosurveillance algorithmique pose problème ?*, Communiqué Amnesty International, 26 juillet 2024
262. *Aux Jo de Paris, la vidéosurveillance algorithmique n'a servi à (presque) rien*, Next.Ink, 16 janvier 2025
263. *Bilan mitigé pour la VSA*, Protection Sécurité Magazine, 29 janvier 2025
264. *Vidéosurveillance algorithmique : le rapport d'évaluation s'interroge sur l'efficacité du dispositif*, Le Monde, 15 janvier 2025

B. LA VIDÉOSURVEILLANCE : UNE INEFFICACITÉ DÉMONTRÉE

La promesse des 500 nouvelles caméras de surveillance est à discuter, sur leur répartition, et sur la menace qu'elles peuvent représenter sur les libertés publiques, mais également sur leur utilité.

Une étude[265] commanditée par le Centre de Recherche de l'Ecole des Officiers de la Gendarmerie Nationale (CREOGN) a démontré l'inefficacité des caméras de surveillance pour élucider des enquêtes de police. En effet, sur un panel de 1 939 affaires examinées, 375 affaires ont été élucidées dont 353 l'ont été sans avoir recours à la vidéoprotetion et 9 ont été élucidées après découverte d'un ou plusieurs indices dans les enregistrements de vidéoprotection (2,4 % des enquêtes élucidées).

L'étude conclut ainsi : « En examinant précisément l'influence de la vidéoprotection, on constate à la fois qu'en volume et en proportion la découverte d'indices et de preuves dans les enregistrements de vidéoprotection publics s'avère finalement assez exceptionnelle. Elle se trouve notamment trop faible pour influencer les niveaux généraux d'élucidation et n'apporte concrètement des informations utiles à l'investigation que dans une proportion marginale d'enquêtes. »

Les caméras de surveillance ont, en plus de leur inefficacité, un coût très élevé. L'enveloppe prévue pour l'installation des 500 nouvelles caméras de surveillance est de 15 M€[266]. Ce qui donne un coût par caméra installé de 30 000 €. Le budget de fonctionnement des 1 600 caméras de surveillance de Marseille est de 8 M€ par an, soit un coût d'entretien de 5 000 € par an[267].

La pertinence de l'installation de nouvelles caméras de surveillance est remise en question par les résultats de l'étude commanditée par le CREOGN. Rapportée à son coût exorbitant, l'installation de nouvelles caméras de surveillance est incohérente.

C. PRÉCONISATIONS

a. Proposition 1 : Instaurer un moratoire sur la vidéosurveillance et sur le déploiement de nouvelles caméras

Dans un souci de transparence, de démocratie et d'efficacité, et au vu des nombreuses questions soulevées, les rapporteurs préconisent d'instaurer un moratoire sur le déploiement de nouvelles caméras de vidéosurveillance à Marseille, jusqu'à ce que leur efficacité soit clairement prouvée et que leur utilisation fasse l'objet d'un bilan détaillé.

Ainsi, il convient d'évaluer rigoureusement leur impact réel sur la tranquillité publique, notamment en termes de prévention des crimes, de résolution des affaires judiciaires et d'amélioration du sentiment de sécurité. Il est également crucial que les Marseillais aient accès à un bilan détaillé sur l'utilisation des caméras déjà installées et du traitement de leurs données.

---

265. « Évaluation de la contribution de la vidéoprotection de voie publique à l'élucidation des enquêtes judiciaires », CREOGN, 2021
266. 15 millions d'euros pour mettre en service 500 nouvelles caméras à Marseille, *Marsactu*, 17 avril 2024. https://marsactu.fr/bref/15-millions-deuros-pour-mettre-en-service-500-nouvelles-cameras-a-marseille/
267. *ibid*

b. Proposition 2 : Arrêt de l'utilisation de l'Intelligence Artificielle dans la vidéosurveillance algorithmique

Dans un souci de respect des libertés fondamentales et de la vie privée des Marseillais, les rapporteurs préconisent de mettre un terme à l'utilisation de la vidéosurveillance algorithmique et de protéger les citoyens contre l'intrusion technologique abusive dans l'espace public. D'une façon plus générale, il est nécessaire que les dispositifs de surveillance ne soient pas mis en place sans un débat public préalable, un bilan sur les risques qu'ils présentent et un encadrement légal de leur utilisation.

2. Transversalité de la sécurité

Le président de la République fait état d'une « criminalité de plus en plus violente »[268], notamment dans les quartiers dits « sensibles », et d'une augmentation des activités de la criminalité organisée. Ainsi, il promet de lancer une « véritable traque » contre les réseaux de trafic de stupéfiants, avec une politique basée sur une présence policière massive. Il évoque la nécessité d'une action constante contre les membres des réseaux, et notamment contre les « têtes de réseaux » à l'étranger.

Le plan Marseille en Grand prévoit essentiellement des mesures d'augmentation d'effectifs en matière de police et de justice. Il propose notamment l'envoi de 100 policiers supplémentaires, de 200 autres annoncés pour 2022, la pérennisation de deux compagnies de CRS supplémentaires, le déblocage de 8 millions d'euros pour l'achat de matériel numérique d'enquête et de nouveaux véhicules (222 véhicules), la construction d'un nouvel hôtel de police (150 millions €), ainsi que le regroupement des commissariats des 13e et 14e arrondissements (8,5 millions €).

Sur le terrain policier, et selon les données de la préfecture des Bouches-du-Rhône, les ambitions affichées ont été globalement atteintes en termes de déploiement d'effectifs. Au total, 436 policiers nationaux supplémentaires ont été affectés à Marseille entre 2021 et 2023, légèrement au-delà des 300 promis initialement[269]. Ce renfort s'est traduit par l'arrivée de jeunes gardiens de la paix sortis d'école, mais aussi par la mobilisation de policiers expérimentés transférés depuis d'autres régions. De même, les deux compagnies de CRS annoncées sont désormais présentes en permanence dans les Bouches-du-Rhône, portant à trois le nombre de compagnies de CRS déployées dans le département (contre deux auparavant).

Cependant, ces arrivées viennent à peine compenser le désinvestissement de l'Etat depuis des années dans ce domaine. Entre 2016 et 2023, et en prenant en compte les arrivées dues au plan Marseille en Grand, les effectifs de police ont augmenté de 194 agents en grande partie dans la police aux frontières, qui a connu une croissance de ses effectifs de l'ordre de 188 agents supplémentaires. Pour ce qui est de la sécurité publique, même avec Marseille en Grand, les effectifs accusent une diminution de 47 agents entre 2016 et 2023[270].

L'affectation des fonds vers différents dispositifs de sécurité reflète des choix politiques évidents. L'augmentation du nombre de CRS privilégie une approche basée sur la répression

268. Discours du Pharo, président de la République Emmanuel Macron, 2 septembre 2021 https://www.elysee.fr/emmanuel-macron/2021/09/02/marseille-en-grand
269. Site de la Préfecture des Bouches-du-Rhône, Section Police et Justice, https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Marseille-en-Grand/Securite-police-et-justice
270. Les forces de police à Marseille, exercices 2016-2023, Cour des comptes, 10 juillet 2024

des petites mains des trafics. De même, la multiplication des caméras conduit également à une répression renforcée par des sanctions à travers la vidéoverbalisation. La réussite des opérations menées par la préfecture de police est évaluée selon des indicateurs exclusivement quantitatifs, et se mesure en nombre d'interpellations et de contraventions émises.

A. MÉTHODE

La stratégie sur les problématiques de sécurité déployée dans Marseille en Grand est conforme à celle déployée à l'échelle nationale : traiter par le tout répressif un problème qui nécessite une réponse politique globale et structurelle, qui aborde en profondeur les problématiques liées à la violence.

En témoigne par exemple la création de la CRS 8 : annoncée comme une réponse aux fusillades[271], la CRS 8 est une unité composée d'environ 200 policiers censés intervenir sur des théâtres d'opération très violents. À l'image des opérations « place nette XXL » de mars 2024, ou de l'opération dite « tranquillité » de janvier 2025, on assiste avant tout à la mise en scène de la fermeté de la police et de l'ordre avec des résultats discutables. On observe notamment que cette présence policière massive mais ponctuelle a plutôt tendance à déplacer temporairement des problèmes, à en créer de nouveaux, puis à les accentuer, qu'à obtenir des résultats de long terme sur les problématiques spécifiques qu'elle prétendait combattre[272].

Ces opérations « place nette XXL » ne régleront jamais le problème du trafic de stupéfiants. En effet, cette méthode n'est pas nouvelle. En 2012, l'« approche globale », inspirée des méthodes de l'OTAN de reconstruction dans les zones de conflit, voyait le jour. Elle ressemble aux opérations « place nette XXL » : interpellation des trafiquants, présence quotidienne de CRS pendant quelques semaines, enlèvement d'épaves et d'encombrants, travaux d'entretien, légères actions sociales. Cette méthode appliquée dans les quartiers du Clos La Rose et de La Sauvagère au cours de l'année 2013 a fait l'objet d'une évaluation. Cette dernière présente trois enseignements : « *(i)* l'action coordonnée a, au mieux, momentanément arrêté ou déplacé le trafic de stupéfiants ; *(ii)* au-delà du trafic de stupéfiants, l'action des CRS n'a pas eu d'impact sur la délinquance enregistrée, mais répondait globalement à un besoin de présence publique sur le territoire ; *(iii)* l'approche globale a relancé la dynamique partenariale, en particulier grâce à la présence d'un représentant de l'État aux groupes de pilotage et de suivi. »[273]

L'évaluation[274] constate que l'action répressive n'a pas de conséquences sur la délinquance. Cette affirmation va à rebours de tous les discours justifiant ce type d'approche et les disqualifie. Il existe donc une étude démontrant l'inefficacité de l'approche répressive dans la lutte contre les stupéfiants et la délinquance, et de la doctrine mise en place depuis au moins une dizaine d'années.

Avec les mêmes méthodes, « Place nette » ne pouvait donner des résultats différents. Selon la Cour des comptes[275], les opérations menées à La Paternelle en 2023 constituent un beau coup de communication mais déplacent le problème sans le régler : « *Ce " harcèlement " permet de déstabiliser les trafics et témoigne, de manière visible, de la mobilisation de l'État. Néanmoins,*

271. *Marseille: Gérald Darmanin annonce le déploiement de la CRS 8, spécialisée dans les violences urbaines, BFM Marseille, 25 février 2023*
272. Camille Allaria, Laurent Mucchielli, Pierre Olivier Weiss. Évaluation d'une politique de sécurité. La 'méthode globale' des zones de sécurité prioritaires. Délinquances, police, justice. Enquêtes à Marseille et en région PACA, Presses Universitaires de Provence, pp.167-188, 2016, 9791032000557. halshs-02508079
273. Les forces de police à Marseille, exercices 2016-2023, Cour de comptes, 10 juillet 2024
274. Camille Allaria, Laurent Mucchielli, Pierre Olivier Weiss. Évaluation d'une politique de sécurité. La 'méthode globale' des zones de sécurité prioritaires. Délinquances, police, justice. Enquêtes à Marseille et en région PACA, Presses Universitaires de Provence, pp.167-188, 2016, 9791032000557. halshs-02508079
275. Les forces de police à Marseille, exercices 2016-2023, Cour de comptes, 10 juillet 2024

son effet durable est difficile à évaluer : il ne conduit parfois qu'à déplacer les points de deal, dont les horaires d'ouverture s'adaptent à cette présence policière perlée. Il ne débouche souvent que sur de faibles condamnations judiciaires. Pour la préfecture de police, cette stratégie permet d'effacer les points de deal dans les " petites " cités. Dans les " grandes cités ", il existe " une plus grande mobilité des points de deal, qui se déplacent au sein des cités pour parer les interventions policières ". »

B. ÉTAT ET MUNICIPALITÉ, MAIN DANS LA MAIN POUR UNE POLITIQUE DE SÉCURITÉ AU RABAIS

Bien que la préfecture des Bouches-du-Rhône indique que les objectifs chiffrés du Plan Marseille en Grand sont tenus, les résultats sont insuffisants. Ces forces mobiles supplémentaires permettent d'intensifier les opérations coups de poing dans les quartiers dits « sensibles » et de sécuriser temporairement des points stratégiques. En outre, trois nouveaux groupes d'enquêteurs ont été mis en place au sein de la police judiciaire marseillaise, renforçant les unités spécialisées. De même, quatre enquêteurs du groupe cyber et huit techniciens pour le laboratoire de police scientifique ont été recrutés[276].

Il convient toutefois de noter que ces renforts restent modestes rapportés à l'ampleur de la tâche – la circonscription de sécurité publique de Marseille compte plus de 3 000 policiers au total – et que leur impact dépendra de leur pérennisation dans le temps.

Par ailleurs, la modernisation des équipements de police a été partiellement réalisée conformément au plan : les 8 M€ de crédits alloués ont été intégralement consommés pour doter les unités marseillaises de nouveaux véhicules et de matériel technique plus performant.[277] La police nationale, à Marseille, a ainsi réceptionné 222 véhicules neufs et des moyens informatiques d'enquête renforcés.

a. Sur la coordination police municipale — police nationale : un transfert de compétences par la municipalité actuelle, sans formations ou moyens supplémentaires alloués par le plan Marseille en Grand

Les activités et compétences partagées entre police municipale et police nationale sont définies dans la convention de coordination, dont la municipalité est partie prenante et signataire. Le transfert de compétences de la police nationale au profit de la police municipale s'est opéré par la prise en charge d'une part croissante d'appels et d'interventions de police secours par la police municipale. La police municipale participe également aux opérations de type « Place nette » [278], au plan d'action départemental de restauration de la sécurité du quotidien, et au plan de tranquillité dans l'hypercentre, sans formations ou moyens supplémentaires alloués par l'État.

276. Site de la préfecture des Bouches-du-Rhône, Section Police et Justice, https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Marseille-en-Grand/Securite-police-et-justice
277. Site de la préfecture des Bouches-du-Rhône, Section Police et Justice, https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Marseille-en-Grand/Securite-police-et-justice
278. Sénat, Rapport d'information fait au nom de la commission d'enquête sur la lutte contre le trafic de stupéfiants, Rapport n° 588 (2023-2024), tome I, déposé le 7 mai 2024

b. Sur les projets d'infrastructures : des retards criants.

En ce qui concerne les grands projets d'infrastructures de sécurité, ils avancent mais à un rythme lent. Le nouveau commissariat des 13e et 14e arrondissements (destiné à remplacer des locaux vétustes et à renforcer la présence policière dans les quartiers nord), annoncé pour 2023, sera finalement livré en novembre 2025[279]. Seuls 460 000 € sur 15,8 M€ avaient été engagés pour ce projet à cette date, essentiellement pour des études et acquisitions foncières – ce qui se traduit par un important retard sur le calendrier initial (livraison fixée à 2024)[280]. De même, le grand hôtel de police (nouveau siège) prévu à l'horizon 2027 n'en est qu'à la phase d'études de programmation : fin 2023, seulement 160 000 € avaient été effectivement dépensés sur les 235,8 M€ budgétés pour cette construction[281]. Autrement dit, la réalisation concrète de ces équipements structurants relève encore du moyen terme, sans impact immédiat sur la sécurité quotidienne. La cité judiciaire annoncée (40 000 m^2 prévus d'ici 2028) suit le même schéma : intégrée a posteriori dans le plan, elle est désormais présentée comme une composante de Marseille en Grand, mais ne figure pas dans le suivi financier officiel piloté par la préfecture. Sa mise en œuvre dépendra d'enveloppes budgétaires ultérieures.[282]

c. Sur la Justice : des moyens alloués, des résultats à analyser

Du côté de la Justice, le renforcement d'effectifs au tribunal de Marseille s'est amorcé mais reste en cours de déploiement. Le ministère de la Justice a bien obtenu des créations de postes. En effet, 30 postes de magistrats, accompagnés de greffiers et d'agents, ont été budgétés. Une partie de ces postes a été pourvue dès 2022-2023. Toutefois, la montée en charge complète de ces effectifs nouveaux s'étale dans le temps en raison des recrutements échelonnés et de la difficulté à attirer des magistrats expérimentés à Marseille. La Cour des comptes note ainsi qu'en 2023, par rapport à 2021, ces renforts seraient en voie d'être réalisés, sans préciser s'ils sont intégralement effectifs.[283]

C. PRÉCONISATIONS

a. Proposition 1 : Redéployer les services publics et répondre aux besoins vitaux des Marseillais·es

Les politiques de répression, déjà à l'œuvre avant Marseille en Grand et renforcées par le plan, ont montré leur inefficacité. Face à la situation, les rapporteurs rappellent l'importance d'augmenter les investissements sur le logement, la santé et tous les domaines améliorant la vie des habitants à Marseille. Par exemple, dans le quartier de Belsunce, il aurait fallu maintenir le centre médico-psychologique Pressensé. La fermeture de ce centre en juillet 2023 ne pourra être compensée par l'afflux de policiers et de caméras de surveillance. La priorité doit être donnée aux besoins vitaux des Marseillais.

---

279. *Nouveau commissariat des 13e-14e à Marseille : 98 policiers entre satisfaction et appréhension, La Provence, 24 novembre 2025*
280. *Marseille en Grand, Un premier bilan de la mise en oeuvre du plan (2021-2023)*, p.142, Cour des comptes
281. ibid
282. *Déclaration de M. Emmanuel Macron, président de la République, sur le projet du gouvernement en réponse à l'urgence sécuritaire, sociale et sanitaire de la ville de Marseille, à Marseille le 2 septembre 2021* https://www.vie-publique.fr/discours/281436-emmanuel-macron-02092021-marseille-situation-sociale-sanitaire-securite
283. Les Forces de Police à Marseille, exercices 2016-2023, Cour des comptes, p.51 et 52, 10 juillet 2024

b. Proposition 2
De « Place nette XXL » à la légalisation du cannabis : rompre avec une politique répressive inefficace

Comme démontré précédemment, les politiques de répression de l'« approche globale » à « Place nette XXL » ont montré leur absurdité. Il est temps de changer de logique. Pour lutter contre le trafic de stupéfiants, une solution existe : **légaliser le cannabis sous contrôle de l'État**[284].

- Créer un établissement public administratif pour l'encadrement et le contrôle des produits et des usages, auquel sera confié le monopole des agréments et des contrôles de la production et la distribution, ainsi que les licences accordées pour la vente au détail de cannabis et des produits du cannabis ;
- Favoriser les formes d'organisation économique non capitalistiques pour le développement de l'ensemble de la filière, de la production à la vente en passant par la transformation et la distribution ;
- Fixer à 18 ans l'âge minimal des clients et des consommateurs des lieux de débit et de consommation. Sur le modèle de la loi Evin, la publicité, la promotion et le mécénat seront interdits. L'usage restera prohibé dans les lieux publics, intérieurs comme extérieurs ;
- Dépénaliser l'auto-culture d'un nombre maximum de cinq plants par foyer.

Accompagner les victimes

Marseille a particulièrement été touchée par les assassinats liés aux guerres de gangs. Les familles des victimes d'assassinats ne sont pas aidées dans leur deuil et dans leur reconstruction. Une série de mesures sont à mettre en place impérativement :

- Instaurer un droit au relogement prioritaire pour les familles de victimes ;
- Mettre en place un véritable dispositif d'accompagnement psychologique ;
- Élargir le périmètre des actions collectives aux associations de victimes des trafics.

D'une manière générale, la politique face au narcotrafic doit être toute autre, les objectifs ne doivent plus être d'interpeller les petites mains du trafic mais de viser les têtes de réseaux et les circuits de blanchiment d'argent. À ces fins, il est primordial de désarmer la criminalité organisée, de renforcer les moyens d'action et d'investir dans une politique de prévention. En novembre 2024, le groupe parlementaire de la France insoumise a proposé un contre-plan d'action face au « narcotrafic »[285], dont toutes les mesures sont à appliquer dans les plus brefs délais.

---

284. Eric Coquerel, Danièle Obono et alii, *Proposition de loi relative à la légalisation de la production, de la vente et de la consommation du cannabis sous le contrôle de l'État*, n° 4746, 30/11/21

285. *Du « narcotrafic » à une approche globale de la criminalité organisée, Plan de lutte LFI, les 14 propositions du groupe parlementaire LFI*, novembre 2024

c. Proposition 3 : Une politique de tranquillité publique transparente et co-construite

Pour garantir une véritable tranquillité publique à Marseille, les rapporteurs proposent, en matière de sécurité, une politique transparente, démocratique et co-construite, centrée sur les besoins réels des habitants.

1. Simplification organisationnelle : il est essentiel de simplifier les structures décisionnelles afin de rendre la politique de sécurité plus accessible et transparente. Sa gestion doit être claire et démocratique, et chaque décision doit pouvoir être suivie et expliquée aux citoyens. Cela implique notamment l'écriture, la communication et la vulgarisation d'une stratégie territoriale de sécurité claire à l'échelle de la ville et rendue publique.

2. Co-construction et participation citoyenne : la politique de tranquillité publique doit être co-construite avec les habitants. La représentativité des différentes catégories de la population doit être au cœur de ce processus. Les espaces de dialogue où les citoyen·nes pourront s'exprimer, partager leurs préoccupations et co-définir les priorités en matière de sécurité doivent être visibilisés et rendus accessibles au plus grand nombre. Un véritable pouvoir d'action doit être donné aux habitant·es pour que leurs propositions soient prises en compte dans les choix politiques. Un suivi doit être effectué auprès des habitants par les élus, dans un souci de transparence.

Cette politique de tranquillité publique repose sur la conviction que la sécurité doit être vécue comme un bien commun, façonnée par ceux qui en bénéficient. Construire une ville où chaque citoyen·ne se sent écouté·e, respecté·e et acteur·ice de sa sécurité est impératif.

d. Proposition 4 : Renforcer la coordination État-collectivités

Le succès du plan passe par une coopération étroite entre l'État et les acteurs locaux. Il est recommandé d'instaurer un pilotage conjoint du volet sécurité, par exemple via un comité mensuel associant le préfet de police, le préfet, le maire de Marseille, le président de la Métropole, le procureur de la République, les responsables des forces de sécurité intérieure et des représentants associatifs. Ce comité pourrait suivre les indicateurs, résoudre les problèmes concrets (ex : emplacement des caméras et usages, horaires de la police municipale, actions de médiation) et ajuster les actions en temps réel.

De plus, la création d'un document contractuel (par exemple le Pacte de Tranquillité Publique pour Marseille) entre l'État et la Ville permettrait d'aligner les objectifs de chacun, d'engager mutuellement les parties et d'éviter les discordances politiques qui ont pu retarder certaines mesures. La synchronisation des efforts de prévention entre l'Éducation nationale, le Département (prévention spécialisée) et la Ville (politique de la ville) devrait également être formalisée pour couvrir tous les publics à risque.

Pour cela, il est urgent de renouveler la convention de coordination police nationale - police municipale afin d'assurer une meilleure collaboration entre services du préfet, du préfet de police, et police municipale.

Le rapport de la Cour des comptes pointait le manque de coordination entre ces deux instances

et la nécessité de renouveler la convention de coordination entre police municipale et police nationale. Des multiples plans, notamment de Marseille en Grand, transfèrent des compétences de la police nationale à la police municipale sans réels moyens d'action effectifs et sans formation.

Le renforcement des effectifs de la police municipale est actuellement et sera essentiellement dédié à ces plans, d'où la nécessité de renouveler la convention de coordination, afin d'assurer les missions de tranquillité publique par la police municipale. Le rapport de la Cour des comptes dit certes qu'il y a un manque de coordination entre ces deux instances, mais recommande surtout de mettre en place via cette convention une meilleure coordination entre les trois instances (police municipale, préfet de police et préfet).
Le préfet a notamment sous sa responsabilité le préfet à l'égalité des chances (qui gère des éducateurs, éducateurs de rue…), ce qui permettrait de mettre en place des politiques ciblées par territoire.

CULTURE ET VIE ASSOCIATIVE

1. Bilan et critique des mesures cinéma

INTRODUCTION

a. Enjeux

La région PACA est la troisième région française pour l'accueil des tournages, derrière l'Île-de-France et l'Occitanie, avec 7 000 professionnels, 1 000 entreprises, 6 000 jours de tournage et près de 80 millions d'euros de retombées chaque année sur le territoire[286].

« *La vie cinématographique se développe [à Marseille] plus par le secteur privé que par l'activité municipale* », indique Philippe Mano, « *premier Monsieur cinéma de Marseille* » sous le mandat de Robert Vigouroux, entre 1989 et 1995[287]. Il souligne également que « *le cinéma est surtout devenu un enjeu économique. [...] Développer emplois et retombées économiques, tel est le nouveau mantra* ».

Mettre en place une politique publique pour le cinéma est donc une bonne idée en soi, et recoupe un réel besoin puisque rien n'a été fait depuis les années 1990. Mais là encore, le cinéma ne semble considéré que par rapport aux retombées économiques qu'il peut apporter. De surcroît, le choix de ne se concentrer que sur le cinéma est étonnant quand Marseille est souvent décrite comme une ville sinistrée culturellement, et où l'inégalité territoriale est extrêmement forte quand l'immense majorité des infrastructures culturelles se situent dans les huit premiers arrondissements de la ville.

Marseille semble laissée à l'abandon. Les acteurs culturels ont largement le sentiment qu'aucune initiative culturelle majeure n'a été mise en place depuis 2013, année où la cité phocéenne était capitale de la culture[288], et que cet événement n'a laissé derrière lui que peu de retombées sur le long terme[289]. Si on remonte encore plus loin dans le temps, certains acteurs culturels rencontrés considèrent qu'il n'y a eu aucun adjoint à la culture marquant depuis les années 1980[290]. Très nombreux sont ceux qui soulignent l'absence de vision et/ou de volonté politique forte de l'actuelle municipalité.

À partir de 2014, et donc après l'année de Marseille capitale de la culture, les acteurs culturels ont même observé une baisse des subventions aux associations culturelles. Puis en 2020, l'arrivée du Printemps marseillais n'a pas produit de rupture franche en termes de politiques culturelles, continuant à gérer l'existant.

---

286. « La future cité du cinéma à Marseille », Avis du CESER du 21 novembre 2023, https://ceser.maregionsud.fr/fileadmin/user_upload/Annuaire/Avis_et_Documents/SOCIETE/2023.11.21_La_future_Cite_Regionale_du_cinema_a_Marseille.pdf
287. « [Tribune] Cinéma : Marseille doit s'ouvrir au monde méditerranéen par Philippe Mano », Gomet, 28 novembre 2021
288. Site de la ville de Marseille, « Capitale européenne de la culture », https://www.marseille.fr/international/capitale-europ%C3%A9enne-de-la-culture
289. « Bloc-Notes : Le Dock des Suds est mort, vive la Fiesta ! », Gomet, 30 mars 2025
290. L'ouvrage *Gouverner Marseille, Enquête sur les mondes politiques marseillais* de Michel Peraldi, Michel Samson (2006) en rend compte : « *Poitevin arrive à la culture en 1989, puissamment doté d'une délégation régalienne (il est troisième adjoint) et de l'un des budgets les plus conséquents que les politiques culturelles aient jamais connu à Marseille. Il n'a de comptes à rendre qu'au Prince en personne. Cette conjonction d'un budget culturel solide et d'un adjoint engagé lui-même dans la production artistique rend très vite Marseille extrêmement artistique dans les mondes artistiques* » (p. 211)

b. Les promesses du président de la République

« *La troisième ambition, pour voir grand, penser ce Marseille en Grand, c'est la culture* », déclarait Emmanuel Macron dans son discours du Pharo, avant d'ajouter : « *c'est le moment d'investir dans les industries culturelles et créatives, dans le cinéma et dans l'audiovisuel* ». Le plan prévoit la structuration d'une industrie du cinéma à Marseille[291], avec un budget de 22,5 millions d'euros, soit 0,41 % des financements totaux[292]. Il vise à favoriser le développement culturel de Marseille, développer l'industrie du cinéma à Marseille, et compléter l'offre touristique. Notons que dans la version actualisée de présentation de Marseille en Grand de décembre 2024, la culture n'apparaît plus comme telle comme une des sept ambitions, et est remplacée par le « rayonnement territorial ». Les mesures cinéma font partie de l'axe n°7 nommé « Grands projets »[293] :

1 / CINÉMA



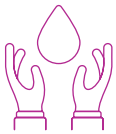
. Création de l'École Cinéfabrique Marseille
. Ouverture d'une base logistique provisoire « CinéMaBase »
. Modernisation du pôle média de la Belle de Mai
. Création d'une antenne de la Cinémathèque française
. Création de studios de cinéma

2 / PORT



. Renforcer le lien avec les habitants
. Moderniser, réindustrialiser et décarboner la façade maritime
. Axe fluvio-maritime Rhône-Saône

3 / PROJET ODYSSEO



. Création d'un réseau de lieux de sensibilisation à l'environnement de recherche, formation et innovation autour des transitions en Méditerranée

A. MÉTHODE

Le cinéma est une filière importante à Marseille, donc le choix de la développer dans la deuxième ville de France a sa pertinence. « *La Cité phocéenne est en effet l'une des rares villes de France à disposer d'une industrie technique liée à la filière cinéma / audiovisuelle, avec un tissu local de 1 500 techniciens expérimentés collaborant régulièrement sur des projets d'envergure nationale et internationale. Grâce à ce savoir-faire, des films peuvent être entièrement réalisés dans la région. On y dénombre en effet 166 sociétés de production qui œuvrent sur des formats courts et longs métrages, fictions et documentaires, séries TV, émissions de flux, publicités…* », peut-on lire sur le site de la ville de Marseille[294]. Mais il y a plusieurs problèmes de méthode.

Il y a un manque de transparence et de lisibilité de ce plan : même pour les professionnels du secteur, à part l'installation de l'école de la Cinéfabrique, le contenu et les objectifs du plan paraissent très vagues. De plus, le plan Marseille en Grand concerne les différentes collectivités territoriales : État, région, métropole, ville de Marseille. L'incapacité de ces acteurs à travailler ensemble explique en partie la débâcle du projet.

291. « Vidéo | Marseille se projette comme acteur majeur de l'industrie du cinéma », Made in Marseille, 10 janvier 2023
292. Site de la Préfecture des Bouches-du-Rhône, https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Marseille-en-Grand/Culture-et-rayonnement-territorial/Cinema
293. Plaquette de décembre 2024 sur le plan Marseille en Grand, https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/contenu/telechargement/57979/413236/file/plaquette%20actualis%C3%A9e%20d%C3%A9cembre%202024.pdf
294. Ressources locales sur le cinéma, Site de la Ville de Marseille, https://cinema.marseille.fr/pages/ressources-locales

Tous les acteurs pointent l'absence de concertation : pour l'antenne de la Cinémathèque, personne n'a été mis au courant du projet avant les annonces de Macron, pas même la Cinémathèque française.

Le plan Marseille en Grand a pourtant lancé une dynamique qui n'existait pas. L'investissement des acteurs a permis d'améliorer ce qui était prévu à l'origine. La ville de Marseille a confié aux acteurs locaux l'organisation d'un colloque sur le cinéma en 2022[295], ce qui a permis de mettre le projet de cinémathèque populaire sur le devant de la scène. Paradoxalement, le manque total de concertation leur a permis, parce qu'ils sont montés au créneau, de faire bouger les choses, et de poser les endroits qui semblaient essentiels et qui jusqu'alors n'étaient entendus par personne.

Malgré tout, le plan Marseille en Grand apparaît aujourd'hui comme « *une grande chimère* » pour Véronique Bourlon, de la Société civile des auteurs multimédia (SCAM), une société de gestion des droits d'auteur. Pour elle, il y a eu « *un effet d'annonce sans réelle concertation derrière. Les projets initiaux ont été revus grandement à la baisse et le projet Cinéma ne garde que deux entités : Cinéfabrique et une annexe de la Cinémathèque. Mais tout cela, on l'apprend au compte-gouttes, dans un flou mouvant. C'est fatiguant* ».

Cette fatigue est ressentie par l'ensemble des organisations fondatrices de « la Turbine des Écritures », maison des auteurs du monde du cinéma, qui est toujours plébiscitée par les acteurs locaux, mais dans une fragilité financière et opérationnelle qui s'étire dans le temps. Sans l'aide de Marseille en Grand.

Est-il réellement pertinent de vouloir décentraliser l'industrie du cinéma en créant un pôle d'envergure à Marseille ? Philippe Foulquié, fondateur et ancien directeur de La Friche, souligne qu'une telle tentative a été menée à Nice avec les studios de la Victorine, et a échoué.

D'autres acteurs, sans pour autant remettre en cause la volonté de décentraliser l'industrie du cinéma, soulignent qu'il faudrait, pour y arriver, considérer les différents métiers techniques et les différentes infrastructures, développer les différents maillons du secteur, faire monter en compétence les acteurs locaux.

Quelles sont les réelles retombées économiques de l'industrie cinématographique ? « *Il ne faudrait pas créer un Eldorado pour les grosses boîtes parisiennes pendant quinze ans sans que les locaux y trouvent leur compte* », souligne le journaliste marseillais Philippe Pujol. La question de la place des acteurs locaux dans ce dispositif est à interroger.

Enfin, certains, comme Philippe Foulquié, considèrent que Marseille attire des tournages en raison des qualités propres de la ville, à savoir la population, les paysages, la lumière. La mise en place de grandes infrastructures est-elle opérante ? La question mérite d'être posée.

295. « Regards croisés sur une cinémathèque à Marseille : trois journées de colloque à l'initiative de la Ville de Marseille », du 12 au 14 mai 2022, site de la Ville de Marseille, https://cinema.marseille.fr/actualites/regards-croises-sur-une-cinematheque-marseille-trois-journees-de-colloque-linitiative-de

B. RÉSULTATS

a. La création de l'Ecole Cinéfabrique Marseille (15 M€)

Cette création a été précédée par l'installation préalable d'une classe d'orientation et de préparation, qui s'est ouverte en septembre 2022, rue Guibal, à la Belle de Mai. Cette classe vise à ouvrir les métiers du cinéma et de l'audiovisuel à la diversité et à la mixité sociale, via une formation entièrement gratuite en 3 ans, dans cinq filières : image, scénario, son, montage et production. La première promotion a été accueillie en septembre 2023. Elle concerne 70 étudiants. « *Ces locaux seront très prochainement complétés, sous réserve de validation par les différentes collectivités territoriales partenaires, par un bâtiment supplémentaire, voisin, situé au sein des Friches de la Belle de Mai* », lit-on sous la plume du directeur du CNC[296].

b. La création d'une base logistique provisoire de tournages (1 M€)

Cette base logistique provisoire de tournages doit recevoir les équipes de tournage locales, nationales et internationales. Le but est de fabriquer et stocker les décors ainsi que les costumes et faire office de bureaux et de parking. La base logistique provisoire « CinéMabase » a été inaugurée le 11 octobre 2023 et a ouvert ses portes dans le 14e arrondissement de Marseille, boulevard capitaine Gèze. Elle a accueilli 37 productions « de tous types ». L'équipe de l'A.R.T.S. gère cette base logistique[297]. Elle n'a pas donné suite à nos demandes d'entretien.

Notons que certains professionnels, comme Xavier-Adrien Laurent, soulignent que si développer ces studios à Gèze est une bonne idée, la proposition originelle d'implanter la maison du casting imaginée par La Réplique dans les futurs studios de La Générale Sucrière était contestable. En effet, si ces quartiers étaient parfaitement adaptés à l'activité industrielle d'un studio de tournage ou d'une base logistique (périphérie, axes routiers, espaces…), ils ne le sont pas pour un lieu censé recevoir quotidiennement de nombreuses personnes, notamment des femmes seules ou des personnes accompagnées d'enfants de tous âges, pour des rendez-vous ponctuels et avec des contraintes vestimentaires et horaires diverses liées aux modalités des castings, d'autant que ce lieu n'est pas central et mal desservi. Une telle maison du casting doit être implantée, pour lui, soit en centre-ville, soit proche de celui-ci, accessible, et dans une zone « non-sensible » en termes de sécurité.

c. La modernisation du Pôle média de la Belle de mai (1,5 M€)

Le Pôle Média existe depuis 2004 et est la propriété de la ville de Marseille. Il comprend 17 000 m^2 de bureaux et 3 700 m^2 de studios de tournage. Il accueille, entre autres, une cinquantaine d'entreprises pour 1 000 emplois, l'incubateur national de la Belle de Mai dédié aux industries numériques, une pépinière d'entreprises, 6 plateaux de tournages, un espace dédié aux entreprises ICC (industries culturelles et créatives) avec une forte concentration de studios d'animation, 2 écoles de cinéma (Cinémagis et Kourtrajmars) ainsi que la Maison du digital de la SNCF[298]. Des

296. Courrier d'Olivier Henrard, président par intérim du CNC, datant du 12 mars 2025, consultable en annexe 2 du rapport
297. Site de l'Association Régionale des technicien·ne·s du Sud-est pour le cinéma et l'audiovisuel, https://artscineav.fr/base-logistique/
298. Rapport d'orientations budgétaires 2025, Ville de Marseille, https://www.marseille.fr/sites/default/files/contenu/mairie/Budget/pdf/rapport_dorientations_budgetaires_2025.pdf

travaux ont été votés au conseil municipal du 19 avril 2024 : « *rénovation énergétique, réaménagements des espaces communs et des lieux de vie ou encore refonte de l'espace d'accueil et de la signalétique* »[299].

d. La création d'une antenne de la Cinémathèque française (5 M€)

« *Dans le cadre du plan Marseille en Grand, il a été proposé [à la Cinémathèque] de créer un Établissement secondaire à Marseille, piloté par un Conseil d'administration unique - dans l'objectif de maintenir une même ligne directrice et une programmation cohérente - et qui disposera d'une autonomie financière, d'une équipe locale et d'un organe de décision propre* », lit-on dans le courrier du CNC. Cette antenne « *abritera deux salles de projection, respectivement de 250 et de 100 places, ambitionne de répondre à une demande insuffisamment satisfaite, de diffusion de films de patrimoine, appelés aussi les vieux films* ». Trois axes seront proposés : « diffusion du cinéma du passé et du cinéma de patrimoine », « pédagogie et éducation à l'image » et « expositions ». Cette antenne devrait ouvrir en janvier 2027[300] et sera située dans le quartier « Les Crottes » (15e arrondissement).

e. 4 ans après : qu'en est-il concrètement ?

« *Au total, à la fin de l'année 2024, les crédits d'ores et déjà dépensés par l'État représentent plus de 30 % de l'enveloppe réservée aux quatre projets "Marseille en Grand" et ce taux devrait dépasser les 50 % à l'été 2025* », écrit en mars 2025 le président du CNC[301].

En 2025, soit quatre ans après les annonces tonitruantes d'Emmanuel Macron, la réalité est tout autre : les différentes collectivités territoriales n'ont toujours pas validé le budget pour la construction du bâtiment supplémentaire de l'école CinéFabrique, situé dans la Friche.

« *En ce qui concerne la modernisation du Pôle Média de la Belle de Mai, l'engagement des crédits réservés par l'État, soit 1,5 M€, devrait intervenir courant 2025* » : façon élégante de dire que pas un centime n'a été engagé pour le moment ! Sans parler de l'usage du conditionnel, qui laisse particulièrement songeur.

« *Le premier semestre de l'année 2025 verra l'achèvement de l'instruction du projet d'implantation de l'antenne de la Cinémathèque française au sein du campus numérique La Plateforme Créative, situé chemin de la Madrague (15ème arrondissement), pour une ouverture à la rentrée 2026 sous réserve de l'accord, qui sera très prochainement sollicité, des différentes collectivités territoriales partenaires* » : là encore, on tombe des nues. Quatre ans après l'annonce de l'implantation d'une antenne de la Cinémathèque, l'accord des collectivités territoriales n'a pas été sollicité. On a appris en octobre 2025 qu'elle devrait ouvrir en janvier 2027[302].

299. Conseil municipal du 19 avril 2024, Ville de Marseille, https://www.marseille.fr/mairie/actualites/conseil-de-marseille-du-vendredi-19-avril-2024
300. Lever de rideau sur la première antenne de la Cinémathèque française à Marseille, Made in Marseille, 8 octobre 2025
301. Les éléments budgétaires sont détaillés en Annexe 1 du présent rapport
302. Lever de rideau sur la première antenne de la Cinémathèque française à Marseille, Made in Marseille, 9 octobre 2025

C. LES PROJETS NON CONCRÉTISÉS DANS LE CADRE DE MARSEILLE EN GRAND

a. Le mystérieux projet Odysseo

Au départ, le projet Odysseo consistait à installer sur un même lieu un musée interactif, un centre de recherches et un campus de formation aux métiers de la transition écologique. Il est porté par l'association Neede, co-fondée par Cyprien Fonveille, Dinesh Teeluck et Françoise Nyssen, ancienne ministre de la culture de Macron.

Les études de programmation se sont terminées en avril 2024[303], et ont été partagées avec l'ensemble des partenaires. Elles évaluent le budget d'investissement du projet Odysseo à 60 millions d'euros, répartis sur l'ensemble des partenaires, mais dont le détail n'est pas dévoilé à ce stade.

Mais, aux dernières nouvelles, en octobre 2024[304], la formule de ce projet pourrait être revue en format numérique plutôt que physique. Bref, le projet est plus qu'en retard et sa forme ne semble pas fixée à l'heure où nous écrivons ce rapport.

b. Les Studios de la Méditerranée

Le projet, baptisé « Les Studios de la Méditerranée », concerne à la fois l'extension du site historique de Provence Studios à Martigues et un nouveau site à Marseille au sein de l'ancienne sucrerie Saint-Louis (15e arrondissement). Ces deux projets de studios (soutien à « *l'extension du site de Provence Studios à Martigues et la création d'une nouvelle implantation de cette entreprise sur le site "Saint-Louis Sucre" au 336, rue de Lyon, dans le XVe arrondissement* »[305]) sont financés via les financements France 2030, et n'ont rien à voir avec l'engagement financier dans le cadre de Marseille en Grand, alors même qu'ils étaient mentionnés dans le discours du Pharo d'Emmanuel Macron.

Qui finance quoi ? Au-delà des difficultés à engager les dépenses pour les collectivités territoriales, c'est jusqu'au niveau de l'État que la confusion existe. D'autant que l'on lit sur le site de la préfecture des Bouches-du-Rhône que « *L'investissement de l'État s'élève à 22,5M€. Ce financement est issu du plan France 2030* ». L'intrication des deux dispositifs rend les choses encore moins lisibles.

c. Un projet abandonné : la Cité régionale et méditerranéenne du cinéma

Les Studios de la Méditerranée devaient s'installer, tout comme la Cité régionale du cinéma, au Dock des suds (2e arrondissement). Cette Cité régionale et méditerranéenne du cinéma aurait dû réunir sur un même lieu la seconde localisation de l'école Cinéfabrique et une antenne marseillaise de la Cinémathèque française[306].

---

303. *Odysseo s'implante quai de la Major avant une ouverture au public en 2026*, Made in Marseille, 20 avril 2024
304. *Sans le lieu totem envisagé, le projet Odysséo se replie en format dématérialisé*, Gomet, 4 avril 2024
305. Courrier d'Olivier Henrard, président par intérim du CNC, ibid.
306. « La future cité du cinéma à Marseille », Avis du CESER, 21 novembre 2023, ibid

On a appris en octobre 2024 l'abandon de ce projet de Cité du cinéma. Les différentes collectivités territoriales n'ont pas réussi à travailler ensemble et se renvoient la responsabilité. Renaud Muselier, président du conseil régional de la région PACA, pointe la responsabilité de la ville de Marseille : « *ça a été mal piloté, mal géré, mal organisé, mal structuré de sorte que tout le monde s'est greffé pour additionner tout et n'importe quoi. [...] C'est une catastrophe pour Marseille. [...] C'était un très beau projet qu'avait une grosse ambition mais comme toujours, ce qui se passe ici c'est un désastre* »[307]. Le résumé des différents rebondissements concernant cette Cité du cinéma est présent en annexe du rapport (annexe n°11).

À noter que le rapport du CESER indique que : « *Les auditions de professionnels et d'associations ont toutes conclu à un accueil très positif du projet de Cité du cinéma* ».

On reste donc songeur quand on lit dans un courrier d'Olivier Henrard en date du 12 mars 2025 que « *les délais envisagés dans ce protocole [signé le 9 janvier 2023] ont été tenus et l'ensemble des chantiers sont achevés ou engagés de façon décisive* ». Le président du CNC (par intérim) semble s'arranger avec la réalité...

d. Le cas de La Turbine des Écritures

Le projet de la Turbine des écritures date de 2019. Véronique Bourlon nous en a raconté l'origine. Il s'agissait, à l'initiative de nombreuses associations locales[308], de créer une maison pour les auteurs de documentaires, puis l'idée s'est étendue à l'ensemble des auteurs. Au début, ce projet devait être financé par Marseille en Grand, avant que cette piste ne soit écartée. Aujourd'hui, les choses sont au point mort, alors même que ce projet suscitait beaucoup d'espoir chez les acteurs du terrain.

D. ÉQUIPER LA FILIÈRE, VRAIMENT ?

Si le plan Marseille en Grand se donne comme objectif de structurer et d'équiper la filière du cinéma à Marseille, plusieurs besoins ne sont pas pris en compte. Tout d'abord, il est paradoxal de vouloir structurer la filière du cinéma en ne se concentrant que sur la production. C'est une conception extrêmement partielle quand le Centre National du cinéma (CNC), qui dépend du Ministère de la culture, se donne comme mission d'intervenir « *à tous les niveaux de la filière cinématographique : écriture, développement, production, distribution, exploitation et exportation* »[309].

a. Écriture

Dans le cinéma comme dans tous les arts, tout part de l'écriture. Elle est complètement absente du plan. Or, les personnes auditionnées (comme Pascal Jourdana, cofondateur de La Marelle) soulignent que rien ne peut se faire sans les auteurs, et rappellent leur demande d'une maison des auteurs, auquel ne répond pas le plan Marseille en Grand.

---

307. *Abandon de la Cité régionale du cinéma : « Marseille dans l'impasse » (Renaud Muselier)*, Gomet, 26 octobre 2024
308. *Scénaristes, documentaristes, réalisateurs, ils rêvent d'une maison des auteurs à Marseille*, Marsactu, 29 avril 2023
309. Les missions du CNC, Site du Ministère de la Culture, https://www.culture.gouv.fr/fr/thematiques/cinema

La question de la création est également centrale parce qu'elle induit la question de ce qui est tourné : l'objectif est-il d'attirer de grosses productions (séries mainstream notamment), ou de permettre à des créations exigeantes et bien souvent fragiles économiquement, d'exister ? Plusieurs acteurs, dont Juliette Grimont, programmatrice au cinéma Le Gyptis, ont fait part de cette inquiétude.

b. Production

Xavier-Adrien Laurent souligne ainsi le besoin d'une maison pour les castings, comme l'absence de salles de répétition pour les acteurs. D'autres pointent qu'il n'y a pas de volet concernant l'accompagnement des acteurs locaux. Le risque est donc que les directeurs de casting continuent à faire venir des acteurs de Paris, et que ce plan n'ait aucune conséquence favorable pour les acteurs locaux.

c. Post-production

Le rapport du CESER, daté de 2023, souligne la carence en termes de formation en post-production : cela « *positionne le territoire régional certes comme un creuset d'excellence en ce qui concerne les métiers liés aux tournages, mais limite son rôle à une terre d'accueil et de séjour temporaire - le temps d'un tournage - et non à un territoire d'ancrage résidentiel induit par les activités de post-production* »[310].

Le rapport indique que « *ce manque aurait pu être comblé par la proposition d'une filière dédiée aux métiers de la post-production, au sein de la future École, répondant ainsi à un besoin bien identifié du territoire, et réclamé tant par les structures de formation que par les professionnels de la filière cinéma* ».

d. Distribution et médiation

De nombreux acteurs soulignent que rien n'est prévu pour la diffusion du cinéma à Marseille, et notamment du cinéma Art et Essai. Pourtant, le parc cinématographique marseillais est peu dense au regard de la moyenne nationale : 76 habitants par fauteuil, contre 57 sur l'ensemble du territoire.

La cité phocéenne est 74e au classement des 121 communes de 50 000 habitants et plus, y compris Paris, équipées de salles de cinéma. De surcroît, seuls 5 cinémas et 13 écrans sont classés Art et Essai en 2023, ce qui représente respectivement 35,7 % et 17,3 % du parc marseillais, contre 62,9 % des établissements et 46,1 % des écrans sur l'ensemble du territoire national[311].

310. La future cité du cinéma à Marseille, Avis du CESER, 21 novembre 2023, ibid

311. « Géographie du cinéma 2023 N°347 – septembre 2024 », Site du CNC, https://www.cnc.fr/documents/36995/2097582/3761_CNC_Geo-2023-globale-02.pdf/5639fa78-b02a-4e23-eb42-ee2bf81c2b3f?t=1727165517624

Enfin, la question de l'éducation à l'image est-elle aussi laissée de côté par les mesures cinéma du plan Marseille en Grand. Pourtant, des acteurs comme le cinéma L'Alhambra, situé à l'Estaque, dans le 16e arrondissement, font un travail remarquable, qui aurait pu être systématisé dans l'ensemble de la cité phocéenne.

e. Conservation et archivage

La première mission que se donne la Cinémathèque française, quand on consulte ses statuts, est de « *conserver des films qui ont marqué l'histoire du cinéma mondial, ainsi que des œuvres plus confidentielles du cinéma indépendant ou d'avant-garde* »[312].

Il est donc stupéfiant que, dans le projet d'une Antenne de la Cinémathèque, rien n'ait été prévu pour la conversation ni pour l'archivage, et plus particulièrement qu'il n'y ait pas de volet concernant la « *conservation du patrimoine cinématographique régional liés à la sphère méditerranéenne* », ainsi que le relève le rapport du CESER.
Le CESER souligne également qu'il faudrait renforcer **«** *la dimension régionale et méditerranéenne, en proposant une programmation basée sur l'histoire et le patrimoine régionaux. Cela suscitera ou renforcera l'intérêt de la population, et conférera à la Cité régionale et méditerranéenne du cinéma une réelle spécificité par rapport à la Cinémathèque de Paris* ».[2]

De plus, ce projet ne s'est appuyé sur aucune expertise ni connaissance du territoire préalable. « *Le projet d'implantation à Marseille d'une antenne de la cinémathèque française apparaît comme une simple duplication d'une activité de diffusion de la cinémathèque française de Paris, sans nécessairement s'ancrer dans le paysage et l'histoire du cinéma liés au territoire marseillais, régional, et plus largement au bassin méditerranéen* », indique le rapport du CESER.

Pourtant, l'association reconnue d'intérêt général Dodeskaden, « *créée en 2010 à Lyon puis refondée à Marseille en 2015* » et « *accompagnée et soutenue par la ville de Marseille, le Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, la Direction Régionale des Affaires Culturelles de la Région PACA et la direction du patrimoine cinématographique du Centre national du cinéma et de l'image animée* », possède « *10 000 bobines de films issues des fonds de la Ligue de l'enseignement* » et travaille depuis des années à un projet de cinémathèque populaire[313].

f. Et l'accès au cinéma dans tout ça ?

Aujourd'hui, une place de cinéma au tarif normal coûte 15,60 € au Pathé Joliette, 12 € à l'Artplexe Canebière, et jusqu'à 14,20 € au cinéma Le Prado. Autant dire qu'aller au cinéma est un luxe que beaucoup ne peuvent se permettre, et que la plupart des Marseillais·es ne verront jamais au cinéma les films qui sont produits dans leur ville…

Et on ne parle même pas des 13e et 14e arrondissements. Ils comptent 150 000 habitants à eux deux, et aucun cinéma. Pour un habitant de Palama (dans le 13e arrondissement) qui irait voir un film finissant à 22h à l'Artplexe Canebière, il arriverait chez lui à 23h35, avec 25 minutes de marche à pied. C'est plus que dissuasif.

---

312. « Informations institutionnelles », Site de la Cinémathèque française, https://www.cinematheque.fr/informations-institutionnelles.html
313. *Une association marseillaise veille sur 10 000 bobines de films*, La Marseillaise, 28 août 2021

E. PRÉCONISATIONS

a. Préconisations nationales :

- Augmenter les obligations d'achat d'œuvres audiovisuelles françaises pour les chaînes de télévision française, avec des critères précis de diversité, pour valoriser le cinéma indépendant, les nouveaux cinéastes, renforcer la production d'œuvres au sein du service public de l'audiovisuel et garantir le respect des obligations d'investissements de l'ensemble des chaînes privées
- Instaurer et appliquer les obligations de diversité ambitieuses dans les salles de cinéma : réaffirmer la définition du label Art et Essai
- Encadrer à la baisse les tarifications dans l'offre publique comme privée (cinéma, théâtre, salles de concerts, etc.) et imposer des tarifs progressifs de manière à garantir l'accès à tous les publics dans le cadre d'un plan de soutien au cinéma

b. Préconisations locales :

- Faire aboutir le projet de La Turbine des écritures, maison pour les auteurs
- Conforter l'ancrage de la cinémathèque dans son environnement et renforcer sa dimension « régionale et méditerranéenne », en proposant une programmation basée sur l'histoire et le patrimoine régionaux. Cela suscitera ou renforcera l'intérêt de la population, et conférera à la Cité régionale et méditerranéenne du cinéma une réelle spécificité par rapport à la Cinémathèque de Paris.
- Dupliquer le modèle de L'Alhambra (et notamment la dimension éducation à l'image) dans chaque secteur
- Créer un ou plusieurs événements spécifiques pour les professionnels, à l'instar de ce qui se pratique en Région Auvergne-Rhône-Alpes ou Hauts de France : événements « journée de scénaristes » ou organisation d'un festival méditerranéen du film par exemple (source : rapport du CESER).
- Assurer une meilleure complémentarité des formations et enrichir la carte des formations avec les métiers de la post-production, en élaborant une carte des formations aux métiers techniques du cinéma (source : rapport du CESER).

F. LES ARTS ET LA CULTURE, CE N'EST PAS QUE LE CINÉMA !

Revenons au discours d'Emmanuel Macron : « *La troisième ambition, pour voir grand, penser ce Marseille en Grand, c'est la culture* », déclarait le président de la République, avant d'ajouter : « *c'est le moment d'investir dans les industries culturelles et créatives, dans le cinéma et dans l'audiovisuel* ».

Les arts et la culture se résument donc de facto au cinéma, et au cinéma comme industrie. Aucun aspect de ce plan ne concerne le spectacle vivant, les arts de la rue et la musique (dont la vie nocturne), le livre (maisons d'édition, bibliothèques, librairies), les musées, le patrimoine et le bâti (notamment la conservation du patrimoine) ou les arts visuels et l'art contemporain.

Or, les besoins urgents sont nombreux dans tous ces domaines. On observe une pénurie d'infrastructures culturelles : certains arrondissements sont dépourvus de bibliothèque ou de théâtre, un seul conservatoire pour toute la ville[314], un bâti municipal dans un mauvais état, dix-sept ateliers d'artistes municipaux seulement…

De très nombreux acteurs du monde de la culture n'ont jamais entendu parler du plan Marseille en grand, qui n'aura aucun impact sur leur activité. Et ceux qui en ont entendu parler sont plutôt dans l'incompréhension : « *le monde de la culture vivante regarde avec incompréhension les choix faits dans le cadre du plan « Marseille en grand ». Avec son budget de 5 milliards d'euros, le plan protéiforme lancé par Emmanuel Macron en septembre 2021 a décidé de privilégier le seul domaine du cinéma* »[315], lit-on dans Le Monde.

Dans notre travail pour cette enquête parlementaire « Marseille en vrai », nous avons donc décidé de travailler sur quatre axes, qui nous semblaient répondre aux réels besoins de la cité phocéenne en termes de culture.

Tout d'abord, les bâtiments culturels municipaux (bibliothèques, conservatoire, musées, Opéra…) souffrent de nombreux dysfonctionnements. Inégalité territoriale dans l'accès à la culture, mauvais état du bâti, manque de personnel, etc, les enjeux auxquels aurait pu répondre un plan ambitieux sont nombreux. À Marseille comme ailleurs, l'autonomie et la pérennité des projets culturels et associatifs sont menacés, et beaucoup n'y ont pas accès. Voici le deuxième « oubli » du plan Marseille en grand que nous développerons ici. Marseille est une ville extrêmement attractive pour les travailleur de l'art, mais ils vivent souvent dans une précarité extrême. Ce sera notre troisième axe de travail. Enfin, l'arrivée de beaucoup d'argent public, sans répondre aux besoins locaux, interroge. Nous verrons quels autres choix budgétaires auraient pu être faits.

2. Audit sur le bâti culturel municipal

A. CONSTAT

Partons d'un exemple. En septembre 2025 étaient fermés : le théâtre de la Criée pour deux ou trois mois, l'Opéra pour quatre mois, et le théâtre du Gymnase pour encore deux ans. Ces fermetures étaient anticipables, mais, rien n'ayant été prévu, elles laisseront la cité phocéenne avec une diminution conséquente de l'offre culturelle. De façon plus globale, le bâti culturel marseillais (Conservatoire, Opéra, théâtre de la Criée…) est dans un état piteux.

À cela l'on peut ajouter le Conservatoire, dont certaines salles sont inutilisables et donc fermées ; la bibliothèque du Panier, fermée en janvier 2025 à cause d'infiltrations d'eau, d'humidité récurrente et de salpêtre, et dont les documents et le personnel ont été déplacés à la Vieille Charité ; ou encore le Mémorial de la Marseillaise, qui n'a jamais ou presque été ouvert. Face à cette situation préoccupante, les financements de Marseille en Grand auraient pu *réparer l'existant*, avant de vouloir structurer une filière de production audiovisuelle.

---

314. Il accueille 1 500 élèves pour 90 enseignants, en musique, art dramatique (40 élèves seulement) et en danse en partenariat avec l'Ecole Nationale de danse de Marseille. Il s'agit d'un nombre d'élèves comparable à celui du conservatoire d'Aix, de Créteil ou encore du XIXe arrondissement de Paris (dont les équipes pédagogiques se composent de 140 enseignants, soit 50 de plus)
315. « Les ambitions culturelles du Printemps marseillais tardent à éclore », le 19/02/2024, Le Monde, https://www.lemonde.fr/culture/article/2024/02/19/le-printemps-marseillais-tarde-a-eclore-sur-le-plan-culturel_6217237_3246.html

Par ailleurs, la problématique du titrage est partagée par plusieurs lieux marseillais, c'est un sujet quelque peu historique à Marseille (et ailleurs). Mais les choses avancent : un bail administratif emphytéotique a été voté par la ville de Marseille fin février 2025 pour la Cité des arts de rue. Alexis Nys, son directeur, espère que cette démarche ouvrira la porte au règlement de ce sujet ailleurs.

Depuis 2013, année de Marseille capitale de la culture, aucuns travaux d'ampleur n'ont été réalisés. Pendant longtemps, la santé publique n'a pas non plus été prise en compte : Robert Martin, ancien chef de service chargé de l'entretien d'une partie des bâtiments communaux, a été condamné en 2023 à 2 ans de prison, dont 1 ferme pour « *homicides et blessures involontaires, mise en danger de la vie d'autrui, faux et usage de faux* ». En effet, « *Quatre salariés du théâtre de La Criée avaient développé des maladies suite à une exposition à l'amiante sur leur lieu de travail et deux d'entre sont décédés en 2010 et 2014* »[316].
Bref, ce plan Marseille en Grand est fait sans la moindre considération des besoins des Marseillais·es (qu'ils soient acteurs ou usagers) en termes de culture. La Fédération nationale des collectivités territoriales pour la culture a posé cette question dans un sondage en 2022 : « *Quels lieux culturels souhaitez-vous trouver en priorité dans votre ville ?* ». 71 % des réponses citent en premier le cinéma, 62 % les bibliothèques[317].

Donc, choisir d'investir dans la production de films et séries, c'est mécaniquement choisir de laisser des milliers de Marseillais·es dans un éloignement forcé des lieux de culture. En effet, la grande majorité des structures culturelles sont concentrées dans les 8 premiers arrondissements de la ville, en laissant d'autres absolument délaissés.

a. Sur les bibliothèques

La question des bibliothèques faisait l'unanimité pendant la campagne municipale de 2020 : « Marseille est une ville très en retard quant à l'équipement en bibliothèques », affirme José Rose, président de l'Association des usagers des bibliothèques de Marseille et auteur de l'essai *Des bibliothèques pour Marseille, En finir avec l'indolence*[318].

Au manque d'infrastructures et à la mauvaise répartition territoriale (certains arrondissements sans bibliothèque : les 5e, 7e, 9e, 10e et 12e)[319] s'ajoutent le faible nombre d'heures d'ouverture hebdomadaires[320] et les régulières fermetures, qu'elles s'expliquent par un manque de personnel ou par des travaux[321]. La faible amplitude horaire s'explique notamment par l'arrêt total des recrutements à la fin de mandature Gaudin[322]. Aujourd'hui, le plan de recrutement 2023-2026 prévoyant 50 recrutements par an (remplacement des départs compris), constitue une amélioration, mais peine à être intégralement respecté, a indiqué José Rose.

---

316. *Amiante au théâtre de La Criée : deux ans de prisons pour un ancien fonctionnaire*, Marsactu, 10 juillet 2023
317. Cinémas et bibliothèques, emblèmes des centres-villes, Site des collectivités pour la culture, 12 juillet 2022, https://www.fncc.fr/blog/cinemas-et-bibliotheques-emblemes-des-centres-villes/
318. José Rose, *Des bibliothèques pour Marseille, En finir avec l'indolence*, janvier 2020
319. José Rose souligne (p. 89) que la répartition géographique des 8 bibliothèques laisse en effet des arrondissements entiers à l'écart, et que la part des usagers varie beaucoup de l'un à l'autre. Un article de Marsactu de décembre 2015 indique que la part des habitants inscrits dans le réseau des bibliothèques était de 16 % dans le 1er arrondissement, entre 10 et 16 % dans le 2e, entre 7 et 10 % dans les 4, 5, 6, 8 et 16e arrondissements, et inférieur à 6 % dans les 3, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14 et 15e arrondissements
320. José Rose écrit dans son ouvrage que, en 2020, les bibliothèques marseillaises sont ouvertes 40 heures par semaine, loin derrière Le Havre (54 heures) ou Paris (50 heures), p.95
321. *Marseille : au Merlan et au Panier, les travaux privent les Marseillais de bibliothèques*, La Provence, 24 janvier 2024
322. *En 15 ans, les bibliothèques marseillaises ont perdu 40 % de leur personnel*, Marsactu, 15 janvier 2022

José Rose ajoute : « *Ce retard reste fort aujourd'hui, même si l'arrivée de deux nouvelles bibliothèques dans les quartiers délaissés (Loubon dans le 3e et Gèze dans le 15e) va améliorer la situation ainsi que l'élargissement des horaires d'ouverture à l'Alcazar et les projets engagés de restructuration des bibliothèques de St André (16e) et de Bonneveine (8e) et de déplacement de la bibliothèque du Panier (2e)* ».

Des moyens supplémentaires, via Marseille en Grand, auraient pu accélérer les choses quand cinq arrondissements de la cité phocéenne sont toujours dépourvus de bibliothèque. Cela aurait pu pallier cette rupture dans l'accès des administrés au service public de la culture.

b. Sur les musées

Les musées municipaux de la cité phocéenne sont dans un état incompréhensible. Un rapport de la Cour régionale des comptes de septembre 2022[323] détaille ce désastre : aucune direction artistique (ils ne disposent pour la plupart pas de *« projet scientifique et culturel »* comme le demande le code du patrimoine), pas de plan de sauvegarde des œuvres (pourtant préconisé par le plan Orsec), ils sont régulièrement fermés en raison du mauvais état du bâti (le musée Grobet-Labadié fermé pendant cinq ans pour « rénovation » sans qu'aucuns travaux n'y aient pourtant été réalisés) ou du manque d'agents de surveillance (malgré des dépenses en ressources humaines élevées), peu de services offerts aux visiteurs (comme des audioguides en anglais), faible fréquentation. La seule mesure mise en place ces dernières années est la gratuité des collections permanentes.

c. Sur l'Opéra

Des travaux concernant la rénovation de l'Opéra et du Palais Carli (qui abrite le Conservatoire) ont été lancés. Concernant l'Opéra, tout comme pour les musées, au-delà du mauvais état du bâti, aucun projet artistique guidant les propositions programmatiques n'a été élaboré. « *Le directeur des deux sites ne dispose pas d'une lettre de mission à horizon temporel déterminé et précisant les orientations souhaitées par la municipalité* », lit-on dans un rapport de la Cour régionale des comptes en date de mai 2023[324]. L'opéra et le théâtre sont ainsi gérés par la collectivité au fil des saisons, et ne peuvent donc répondre à leur mission de service public culturel.

323. Musées de la commune de Marseille (Bouches-du-Rhône), Chambres régionales et territoriales des comptes, 28 septembre 2022

324. Commune de Marseille – Opéra municipal et théâtre municipal de l'Odéon, Rapport d'observations définitives de la Cour régionale des comptes, 2 mai 2023

d. Sur le patrimoine et l'archéologie préventive

Il y a un véritable déficit dans la protection du patrimoine marseillais : seuls 93 monuments et édifices sont protégés à Marseille en 2022, soit 20 fois moins qu'à Paris[325]. Quand Rachida Dati se rend à Marseille en janvier 2025 en tant que ministre de la culture, soit quatre ans après l'annonce de Marseille en Grand, elle dit que « *Marseille est une ville sous-protégée* ».

Bref, la démonstration est faite par la ministre elle-même : le plan Marseille en Grand ne traite pas ce sujet majeur qu'est la protection du patrimoine. Le volet n'est pas un volet « culture » mais un volet « cinéma », laissant de côté de nombreuses urgences.

e. Sur les salles de concert et lieux de nuit

Marseille compte une centaine de collectifs actifs, et une vingtaine d'événements par semaine en hiver (beaucoup plus en été). C'est un secteur professionnel en pleine croissance, mais qui souffre d'un manque cruel de lieux, et plus encore depuis la fermeture du Dock des suds, conséquence indirecte de Marseille en Grand puisque la Cité du cinéma devait s'y installer[326]. Marseille manque également de lieux nocturnes sûrs, inclusifs et accessibles pour ses communautés minoritaires, et de lieux de taille intermédiaire, c'est-à-dire pouvant accueillir entre 400 et 700 personnes.

B. PRÉCONISATIONS

Un audit général de l'ensemble des bâtiments culturels municipaux (bibliothèques, musées, conservatoire, archives municipales, Opéra, théâtre de l'Odéon…) ainsi que des équipements dont la ville est propriétaire doit être réalisé, afin d'évaluer les travaux nécessaires à leur mise en sécurité et à un fonctionnement normal. Il faut aussi planifier l'entretien et la valorisation du patrimoine communal en partenariat avec les autres acteurs publics concernés.

a. Sur les bibliothèques

Les **préconisations locales** vont dans trois directions : ouvrir mieux les bibliothèques, ouvrir plus les bibliothèques, et construire de nouvelles bibliothèques.

- Analyser les pratiques des publics, et mettre en place différentes mesures pour permettre un accès réel élargi aux bibliothèques. Pistes : simplifier les procédures d'inscription et mener des campagnes pour inciter les usagers à s'inscrire, développer la médiation, développer les partenariats et actions hors-les-murs.

---

325. « *En 2022, Marseille comptait 93 monuments historiques. On est très loin derrière Bordeaux, qui en compte 384, de Lyon qui en compte 241, ou de Toulouse et Strasbourg, qui en comptent 232. C'est encore moitié moins par rapport à Aix-en-Provence* », Discours de Rachida Dati, 16 janvier 2025, Site du Ministère de la culture, https://www.culture.gouv.fr/presse/discours/discours-de-rachida-dati-ministre-de-la-culture-a-la-major-de-marseille
326. Le Dock des Suds pouvait accueillir jusqu'à 2 700 personnes. Aujourd'hui, le Moulin (1 400 personnes), l'Espace Julien (1 000 places) et le Dôme (de 1 200 à 8 500 places) sont les seuls lieux à pouvoir accueillir des concerts d'envergure.

- Aller vers de plus grandes plages d'ouverture des bibliothèques (réfléchir à une ouverture le dimanche par exemple), en s'inspirant de la dizaine de communes des Bouches-du-Rhône qui se sont engagées dans cette direction (Salon-de-Provence ouvre le dimanche, Martigues est passée de 35 à 42h par semaine). Cela demande de faire un état des lieux des recrutements effectués et/ou nécessaires, et de voir les conditions d'acceptabilité du travail du dimanche avec les syndicats représentatifs.
- Développer les partenariats extérieurs et les actions hors-les-murs : dépôt de livres dans les entreprises, les salles de sport, les associations, les lieux publics, les transports… Et partenariats avec musées, services d'archives, conservatoires, cinémas, théâtres, librairies, centres sociaux, maisons de quartier…
- Construire des bibliothèques dans les 5e, 7e, 9e, 10e et 12e arrondissements.

Partout, il faut défendre le maillage national des bibliothèques et médiathèques. Nos **préconisations nationales** :

- Garantir le budget de fonctionnement des bibliothèques et médiathèques.
- Remanier les appels d'offres pour obliger les bibliothèques municipales à se fournir dans les librairies indépendantes marseillaises (cela représente 100 000 euros par an pour l'Alcazar).
- Titulariser et embaucher des professionnel·les pour assurer de plus larges ouvertures et de meilleures conditions de travail, en partant des revendications des mobilisations récentes.
- Renforcer la participation des usager·es pour en faire des outils de l'éducation populaire.
- Garantir leur accès à toutes et à tous : accessibilité physique, collections adaptées aux handicaps visuels, etc.

b. Sur les musées, préconisations locales

- Définir des objectifs clairs, assortis de moyens, de calendriers de mise en œuvre et d'indicateurs d'évaluation, pour assurer le bon fonctionnement des musées.
- Mettre en place une planification et penser des expositions temporaires tournantes dans les musées de la ville de Marseille (moins d'expositions, mais de plus grande qualité, et avec une communication efficace, et faire des études précises sur les publics touchés).

c. Sur l'Opéra et les autres bâtiments

Préconisation locale :

- Obtenir la labellisation « Opéra national en région » et obtenir des financements de l'État pour soulager le budget de la culture de ce « *fardeau financier* »[327]
- Ouvrir plusieurs conservatoires, en commençant par les quartiers nord, et augmenter de 50 % le nombre de places offertes en musique, danse et théâtre.

---

327. C'est la formule de la Cour régionale des comptes, « Commune de Marseille – Opéra municipal et théâtre municipal de l'Odéon », 02 mai 2023
Il faut pour cela respecter un cahier des charges précis, consultable en annexe 6 de ce rapport.

Préconisation nationale :

- Réengager le ministère de la Culture dans le soutien financier aux conservatoires et permettre, en lien avec les collectivités, l'embauche durable d'un plus grand nombre d'enseignants qualifiés, l'ouverture de nouvelles classes, notamment pour les disciplines les moins présentes telles que la danse et le théâtre, et l'ouverture de nouveaux établissements afin de garantir un accès à toutes et tous à la formation et à la pratique artistique.

d. Sur les salles de concert et lieux de vie nocturne, préconisations locales

- Créer un « comité de suivi de la nuit » (comme à Paris, Lyon, Toulouse), sous le pilotage d'un adjoint à la nuit. Y siègeront des représentants des riverains, des gérants de lieux et des pouvoirs publics pour dialoguer tous les mois avec comme objectif de cibler les lieux existants à soutenir en priorité (financements de fonctionnement), lancer un plan d'insonorisation des lieux existants, et s'assurer que la préfecture ne mène pas d'offensives sécuritaires (contrôles, fermetures administratives).
- Créer un lieu de taille intermédiaire à Marseille : sûr et inclusif, offrant un espace pour les communautés minoritaires, polyvalent, avec des activités de jour pour la jeunesse (ateliers créatifs, apprentissages), un lieu d'accueil pour les plus précaires et des événements festifs et culturels la nuit, professionnalisant pour leurs acteur·ices, permettant des échanges au-delà de la scène locale, ancré dans l'écosystème marseillais avec : soutien aux artistes locaux·ales et collectifs culturels, programmation reflétant la richesse des cultures marseillaises et durable, grâce à la rénovation d'un bâtiment existant, intégrant des solutions écologiques.

e. Sur le patrimoine et l'archéologie préventive

Préconisations locales :

- Créer une commission consultative extra-municipale sur le patrimoine (élu·es, associations, habitant·es), pour faire remonter les enjeux
- Rassembler toutes les délégations consacrées au patrimoine en une seule pour s'assurer d'une politique efficace et cohérente

Préconisation nationale :

- Mettre fin à la concurrence dans l'archéologie préventive et créer un pôle public de l'archéologie permettant une action concertée et une circulation des savoirs entre l'Institut national de recherches archéologiques préventives (INRAP), les collectivités locales et la recherche publique, et doté de fonds spécifiques

3. Garantir l'autonomie et la pérennité des projets culturels et associatifs et l'accessibilité pour toutes et tous

A. CONSTAT

Marseille est une ville riche d'un grand nombre de projets culturels et associatifs. On compte ainsi plus de 200 lieux culturels à Marseille, plus 600 compagnies dans les Bouches-du-Rhône, environ 50 000 associations actives et 450 000 bénévoles dans le département[328].

Ces structures sont de plus en plus fragilisées, voire ferment. Le soutien à la création reste trop peu important, et le manque de lieux de fabrication est criant. L'éducation artistique et culturelle n'est pas suffisamment développée et trop de Marseillais·es ne participent pas à la vie culturelle. Les associations (hors secteur culturel) sont en grande difficulté, et n'ont pas été consultées dans le cadre de Marseille en Grand, alors même qu'elles remplissent des missions de service public essentielles.

a. Les associations culturelles

Dans la méthode, le manque de dialogue avec les opérateurs culturels crée régulièrement des situations de très fortes tensions, ainsi récemment avec la fermeture de Montévidéo, le conflit avec le théâtre Toursky, la fermeture de Coco Velten et des 8 Pillards, le conflit avec la famille Pagnol... Cette brutalité est ressentie par une grande majorité des acteurs culturels, qui se sentaient même parfois plus écoutés à l'époque Gaudin.

Les structures culturelles sont fragilisées par les baisses de budget à tous les étages : baisse du budget du ministère de la culture, baisse des dotations aux collectivités territoriales, baisse des subventions de la culture par les différentes collectivités territoriales. Elles le sont également par la fermeture du métro à 21h30, du lundi au jeudi, depuis le 23 octobre 2023, au-delà de la difficulté structurelle des déplacements dans les quartiers nord.

Jean-Marc Montera le souligne dans un article du journal Le Monde en date du 19 février 2024 : « *Il y a une déception du milieu culturel vis-à-vis de la politique de la municipalité, affirme le sexagénaire. Malgré toute la sympathie que l'on peut avoir pour cette équipe, on est obligé de constater une inertie qui, à mon sens, vient du plus haut niveau de la pyramide. La municipalité devrait surfer sur le potentiel artistique de cette ville, s'appuyer sur les forces vives qui ont déjà une ouverture sur le national et l'international. Mais on a l'impression d'être face à des acteurs qui n'ont pas fait le point sur l'existant et n'ont pas de vision à long terme. Un manque de vision qui, pour moi, correspond à un manque de désir* »[329]. Cette analyse est partagée par beaucoup des acteurs rencontrés.

328. L'essentiel de la vie associative dans les Bouches-du-Rhône, décembre 2022 https://www.associations.gouv.fr/IMG/pdf/essentiel_13.pdf
329. « Les ambitions culturelles du Printemps marseillais tardent à éclore », ibid

b. Les autres associations

Les fédérations rencontrées estiment que les associations/fédérations devraient être plus reconnues dans leur rôle d'animation territoriale et de développement local, en termes de financements notamment. En effet, le financement global des associations est en baisse depuis vingt ans, comme le pointe le rapport du CESE de mai 2024, et la nature des subventions a changé. Alors qu'elles finançaient principalement le fonctionnement des associations, les subventions sont désormais attribuées largement dans le cadre d'appels à projets, bien souvent sur de courtes durées. Cette évolution structurelle des financements des associations se traduit par une fragilisation de leur équilibre financier, mais aussi et surtout par une perte de sens et une invisibilisation de ce qui caractérise l'association, c'est-à-dire l'intérêt général et le non lucratif.

B. PRÉCONISATIONS

« *La pérennisation des associations est un véritable choix de société. Le CESE estime essentiel de renforcer leur financement et leur indépendance et ainsi de faire vivre la démocratie dans toutes ses dimensions* ». Il faut garantir le soutien aux acteurs du monde culturel et associatif, et donc agir contre les fermetures, proposer des financements pluriannuels (avec une sortie progressive de la logique de l'appel d'offres), étudier les besoins de chaque quartier, notamment des quartiers populaires, afin d'y répondre et si nécessaire d'en augmenter les moyens.

a. Préconisations nationales globales

- Augmenter les financements du secteur associatif et développer des outils de financement plus pérennes et qui laissent plus de liberté aux contenus des projets associatifs (droit à l'initiative), comme le préconise le Mouvement associatif PACA
- Fixer comme objectif que la part du budget de l'État consacrée aux associations soit portée à 2,5 %, et mettre en œuvre une loi de programmation pluriannuelle de financement de la vie associative pour sa contribution à l'intérêt général.
- Ramener un délai de paiement ferme de 50 % de la subvention à 60 jours, encadrer le versement d'acomptes et verser le solde maximum 30 jours après l'envoi des justificatifs marquant la fin des projets[330].
- Consolider la définition de la subvention et en faire le mode de financement principal des associations en complétant et donnant une base législative à la circulaire Valls selon les critères du CESE[331].

330. Selon la loi du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations, le délai de paiement de la subvention est fixé à soixante jours à compter de la date de la notification de la décision portant attribution de la subvention, à moins que l'autorité administrative, le cas échéant sous forme de convention, n'ait arrêté d'autres dates de versement ou n'ait subordonné le versement à la survenance d'un événement déterminé. Pour autant, il y a beaucoup de retards de paiement

331. En inscrivant la possibilité de financer un projet à 100 % de son coût économique, permettant l'exclusion du financement des initiatives associatives d'intérêt général du code de la commande publique, clarifiant la notion de « besoin de l'autorité publique » afin qu'elle ne soit pas confondue avec celui d'intérêt général rempli par l'action d'une association qui décide d'intervenir pour combler l'absence ou l'insuffisance d'intervention publique, créant un recueil d'initiatives associatives destiné aux pouvoirs publics dans le but d'inverser la logique qui prévaut dans les appels à projets, permettant de valoriser le bénévolat dans les apports en fonds propres

- Abroger le contrat d'engagement républicain et lui substituer la charte d'engagements réciproques entre l'État, les collectivités territoriales et le monde associatif.
- Déplafonner le plafond annuel CNAF, qui a par ailleurs voté un fonds d'aide exceptionnel. L'outil Prestation de service centre social de la CAF (pour l'animation locale, globale et coordination) ne suffit pas. Si la CAF donne un montant défini avec un pourcentage, l'État ne peut contraindre les collectivités locales sur leur contribution. Il faut compenser les différences de dotation des collectivités locales via une législation nationale.

b. Les associations culturelles

Préconisations nationales :

- Jumeler chaque établissement scolaire avec au moins un établissement culturel
- Accentuer les dotations pour la diffusion de spectacles, notamment jeune et très jeune publics, auprès des écoles.

Préconisations locales :

- Créer un lieu ouvert pour la création et/ou les répétitions des artistes locaux (qui sont peu soutenus) dans chaque secteur, via la préemption de lieux.
- Créer un pôle d'accompagnement des lieux vers leur transition écologique (doté en moyens et en personnel)
- Créer une structure publique indépendante dédiée à lutter contre la prédation de la spéculation immobilière sur les lieux culturels précaires et aider les acteurs à monter des projets stables, notamment en préemptant des locaux pour créer des lieux culturels (librairies, ateliers, etc.)
- Élargir les heures d'ouverture des théâtres et en faire des lieux de vie et de rassemblement

c. Les autres associations

Préconisations nationales :

- Favoriser la création d'instances nationales et territoriales à gouvernance mixte entre élus, citoyens et associations pour l'évaluation et le financement des associations (CESE)
- Simplifier et alléger la charge administrative pesant sur les associations et réduisant leur capacité d'action (demandes de financement, redondance des informations demandées, lourdeur des contrôles) en s'inspirant des expérimentations en cours.
- Renforcer la convention cadre avec les centres sociaux.
- Renforcer la mise en lien et coordination entre associations locales (petites, moyennes et grosses) et l'accompagnement de leur fonctionnement et projets structurants à long terme, notamment pour les mettre dans des logiques de coopération et complémentarités plutôt que dans des logiques de concurrence via les appels à projets.
- Renforcer des dispositifs de soutien à la structuration et aux projets des (très) petites associations, et des dispositifs de participation citoyenne accompagnés par les associations/fédérations, notamment dans les quartiers populaires et auprès des jeunes.

4. Permettre aux travailleurs de l'art de vivre et travailler à Marseille

A. CONSTAT

Sur les 55 000 structures culturelles employeuses de la région PACA, 50 % sont dans les Bouches-du-Rhône et 25 % à Marseille. Ces 25 % sont concentrées dans les 8 premiers arrondissements. Il y a une concentration plus forte dans le centre-ville que dans les autres grandes villes françaises.

Les associations culturelles et les travailleurs de l'art[332] sont peu soutenu·es par la ville, et pas dans la durée (trop faibles subventions, trop ponctuelles). Cela crée un manque d'emplois rémunérés sur le territoire marseillais, et cela ne permet qu'à très peu d'associations de perdurer, et donc de rémunérer correctement des salariés permanents ou d'employer les travailleur·euses de l'art. Même dans les structures implantées depuis plus longtemps et/ou mieux loties, les conditions actuelles de subventionnement créent un épuisement des équipes, et une forme de prolétariat culturel.

On dénombre à Marseille dix-sept ateliers municipaux, et une dizaine d'ateliers logements (contre 2 500 à Paris). Cela ne couvre absolument pas les besoins des plasticiens marseillais, comme le soulignent Céline Ghisleri, co-présidente de PAC (Provence Art Contemporain) et Catherine Melin (artiste, enseignante, membre du collectif 8 pillards). Cette pénurie force les associations à se tourner vers des bailleurs privés qui tendent à profiter de la situation (location de bâtiments insalubres, loyers exubérants), ou vers de précaires formes d'occupation temporaire. De la même façon, on l'a souligné, pour le spectacle vivant, les lieux de répétition manquent cruellement.

Pour les arts visuels, s'il n'existe pas de données chiffrant précisément leur nombre à Marseille, il est communément admis dans le secteur que, ces dernières années, de nombreux professionnels, en particulier des indépendants, s'y sont installés. Rien d'étonnant à cela si l'on considère, par exemple, le revenu médian des artistes-auteur·ices (1 531 euros/an) et le loyer au m^2 à Marseille, en moyenne deux fois inférieur à Paris. À cela s'ajoute une attractivité de la cité phocéenne en raison du nombre important d'écoles d'art autour de Marseille (Luminy, Aix-en-Provence, Toulon et Avignon).

Mais si la scène émergente des arts visuels est, en conséquence, très dynamique, elle est financièrement peu soutenue, elle s'auto-organise mais ne se rémunère pas. Il semblerait donc que les organisations de travailleurs des arts visuels ne tiennent à Marseille que quelques années – une difficulté à se pérenniser particulièrement susceptible de toucher les classes populaires et les minorités raciales, sexuelles ou de genre, première à subir la précarité, les discriminations et violences endémiques du secteur.

332. Un travailleur des arts est une personne qui exerce une pratique professionnelle rémunérée dans un des huit domaines artistiques mentionnés dans la loi que sont les arts audiovisuels, les arts plastiques, la musique, la littérature, le spectacle, le théâtre, la chorégraphie et la bande dessinée. Site de la sécurité sociale des entrepreneurs indépendants https://www.inasti.be/fr/quentend-par-travailleur-des-arts

A. PRÉCONISATIONS

a. Préconisations locales :

- Subventionner suffisamment les associations pour qu'elles puissent employer suffisamment de salarié·es, en CDI, et conditionner les subventions de fonctionnement des lieux culturels[333] à l'application d'une rémunération basée sur les conventions collectives pour les permanent·es et intermittent·es, et sur le référentiel ASTRE pour les travailleur·euses de l'art, à un indice du bien-être au travail/maltraitance, à l'ouverture des lieux et de leurs espaces aux compagnies et artistes marseillaises via un bilan d'activité[334].
- Créer une régie publique des tiers-lieux, chargée de travailler avec les collectifs auto-organisés répondant aux besoins des Marseillais·es et installés dans des tiers-lieux précaires ou réquisitionnés par leurs soins, afin de les prendre en compte et si nécessaire de les accompagner et de leur permettre d'avoir un intermédiaire avec les institutions.
- Augmenter substantiellement le nombre d'ateliers d'artistes, avec des baux longs.
- Soutenir financièrement les artistes / collectifs d'artistes qui ne bénéficient pas d'un atelier municipal en participant par une expérimentation de type APL (aide personalisée au logement) au paiement du loyer de leur espace atelier (idée portée par Laurent Le Bourhit)
- Créer un pôle public et gratuit pour l'accompagnement professionnel des artistes et créateurs de toutes les disciplines en partant du Pôle info musique[335], centre de ressource pour les artistes et porteurs de projets musicaux. Il sera élargi à l'ensemble des artistes, structures et associations pour leur fournir une aide technique et administrative (s'orienter dans les métiers, les réseaux, les aides publiques et privées)
- Augmenter le nombre d'appels à projets uniquement dédiés à la recherche / création sans obligation d'activités annexes (ateliers pédagogiques, médiation...), exiger une transparence concernant les attentes réelles et les critères de sélection des appels à projets, et rendre compte des décisions par des retours individuels.

b. Préconisations nationales :

- Développer une politique d'insertion professionnelle pour les travailleur·ses de l'art diplômé·es en lien avec les collectivités territoriales, notamment par la commande publique.

333. À partir d'une certaine somme, à déterminer avec les acteurs culturels, via des conventions pluriannuelles
334. Il s'agit notamment d'instituer un pourcentage de visibilité aux artistes locaux dans les programmations artistiques des établissements de la ville de Marseille
335. Site du Pôle Info Musique, https://www.poleinfomusique.org/le-pim/

5. Refonder les choix budgétaires, notamment à partir du budget participatif

A. CONSTAT

a. Le budget de la culture

En 2014, la ville de Marseille commence à réduire les subventions à la culture (après Marseille capitale de la culture, elles descendent en dessous du niveau de 2012). Selon l'institut Montaigne[336], le budget de la ville de Marseille pour l'action culturelle a décru entre 2015 et 2018 (- 5 %), passant ainsi de 146,6 € en 2015 à 139,2 € par habitant en 2018, soit une évolution, au regard de la présentation du budget primitif de la ville, de 126 millions d'euros à 120 millions d'euros sur la même période. Pour comparaison, à Lyon on est à 235 € par habitant pour la même année[337].
Après 25 ans de droite, le Printemps marseillais (et donc la « gauche ») arrive au pouvoir. Stupéfaction : la dotation budgétaire de la culture n'augmente pas ! L'immense majorité des acteurs culturels a bien conscience que ces contraintes budgétaires empêchent la mise en place d'une politique culturelle ambitieuse[338].

De plus, on n'observe pas de changement majeur dans la répartition des budgets de fonctionnement depuis l'ère Gaudin. Dans le même temps, il y a des suppressions de budget incompréhensibles, comme le gel des crédits pour les acquisitions du fonds communal d'art contemporain (50 000 euros par an) et le gel du fonds d'aide à l'édition, en 2020.

En 2023, le conseil municipal de Marseille vote un « plan pluriannuel d'investissement » (PPI) pour un montant cumulé d'1,9 milliard d'euros[339]. 189 millions, soit 9,63 % du total, sont consacrés à la culture et au patrimoine. On y trouve : 45 millions pour la modernisation de l'Opéra, 33,9 millions pour le plan lecture (dont la construction de bibliothèques), 22 millions pour la rénovation des théâtres municipaux, 22,9 millions pour la préservation et valorisation du patrimoine culturel de la ville, 15 millions pour l'achat et la restauration d'oeuvres d'art, d'archives et de fonds documentaires.

L'existence et l'ampleur financière de ce PPI (189 millions contre 22,5 millions pour le plan Marseille en Grand, donc un budget plus important de 740 %) démontre que le plan Marseille en Grand ne répond pas aux réels besoins en termes de culture. L'absence de concertation préalable et le fait du prince conduisent à des mesures largement hors-sol.

336. Bilan de votre ville, 7 thématiques en chiffres clés, site de l'Institut Montaigne, https://www.institutmontaigne.org/municipales-2020/marseille/culture-sport-tourisme
337. Bilan de votre ville, 7 thématiques en chiffres clés, site de l'Institut Montaigne, https://www.institutmontaigne.org/municipales-2020/marseille/culture-sport-tourisme?comparaison=63
338. Les ambitions culturelles du Printemps marseillais tardent à éclore, Le Monde, 19 février 2024
339. Le Printemps marseillais couche sur papier le grand catalogue des ambitions municipales, Marsactu, 15 décembre 2023, voir le détail des financements en Annexe 7 du présent rapport

b. Le budget participatif

En 2023, Marseille lance son budget participatif. Il s'agit d'un « *dispositif offrant aux Marseillaises et aux Marseillais l'opportunité de proposer et de voter pour des projets visant à améliorer leur cadre de vie dans plusieurs domaines tels que le sport, la culture, la nature en ville, l'entraide et la solidarité* »[340]. Il est doté d'une enveloppe de 500 000 euros par secteur, soit 4 millions d'euros au total, les secteurs expérimentés étant les 2e (2e et 3e arrondissements), 7e (13e et 14e arrondissements), et 8e (15e et 16e arrondissements).

Marsactu qualifie ce dispositif de « n*ouvelle béquille des politiques publiques locales* » : au sein des 45 projets retenus par la municipalité, la moitié concerne des aménagements d'espaces publics ou de parcs. En bref, des compétences de la Ville ou de la métropole. On peut citer la végétalisation de la place Raphel (16e arrondissement) ou l'installation de mobilier au parc Mistral[341] (16e arrondissement).

Mesure démocratique phare portée par le Printemps marseillais, le budget participatif a un bilan en demi-teinte. S'il est un outil démocratique intéressant, qui a permis de faire émerger des projets et des dynamiques collectives, on peut remettre en cause le principe même de mise en concurrence de ces projets par le vote, sans réel débat permettant aux habitant·es de définir collectivement les priorités et de confronter les projets.

De plus, la vocation du budget participatif a souvent été détournée : les projets adoptés par ce biais ne doivent pas faire partie prenante de ce qui est le budget courant de la Ville. La limitation à un très faible pourcentage du budget d'investissement avec en parallèle si peu d'implication des habitant·es sur les grands projets structurants pour Marseille, confère à ce budget participatif un aspect de « gadget », voire d'alibi démocratique globalement décevant.

A. PRÉCONISATIONS

a. Préconisation nationale

- Porter le budget consacré à l'art, à la culture et à la création à 1 % du PIB par an pour mener une politique culturelle ambitieuse, émancipatrice et à l'image de la France d'aujourd'hui.

b. Sur le budget de la culture, préconisations locales

- Organiser pour le budget général de la commune un débat d'orientation public et participatif
- Augmenter le budget de la culture en proportion en créant de nouvelles recettes, par l'obtention du label « Opéra national en région »

340. « Deuxième édition du Budget participatif », Site de la Ville de Marseille, 23 janvier 2025 https://www.marseille.fr/mairie/actualites/budget-participatif

341. *Le budget participatif, nouvelle béquille des politiques publiques locales*, Marsactu, 4 novembre 2024 https://marsactu.fr/le-budget-participatif-nouvelle-bequille-des-politiques-publiques-locales/

- Créer une meilleure répartition des subventions publiques entre les différents secteurs culturels (audiovisuel, édition, arts plastiques, spectacle vivant), sans pour autant rentrer dans une logique de saupoudrage
- Réaliser un audit sur la gestion des ressources humaines dans les établissements culturels de la ville avec comme but de procéder aux recrutements nécessaires, de mettre fin à la situation de précarité des vacataires qui remplissent une mission permanente pour la commune, de régler la question de l'absentéisme

c. Sur le budget participatif, préconisations locales

- Fixer les règles d'utilisation des budgets participatifs avec les habitant·es en assurant la transparence tout au long du processus
- Allouer aux budgets participatifs communaux un montant dépassant un plancher minimum de 10 % du budget d'investissement avec un objectif d'aller vers 25 % hors investissements contraints (rénovations des écoles et bâtiments publics…)

CONCLUSION

Marseille en Grand s'inscrit dans la droite lignée des grands projets que l'État a coutume de déployer à Marseille : des projets réalisés sans les agents, sans les travailleurs, sans les associations, sans les syndicats, sans les usagers, sans celles et ceux qui font vivre la ville au quotidien. Une gigantesque opération de communication, soigneusement déconnectée des besoins réels du territoire, et dont les annonces mirobolantes masquent mal qu'il ne s'agit que de recycler des crédits déjà existants. Pour faire de Marseille son laboratoire grandeur nature des politiques néolibérales, l'État a choisi de mettre la main, sans complexe, sur des compétences pourtant dévolues aux collectivités territoriales. Et cela d'autant plus facilement qu'il a pu compter sur la complicité des élus locaux. Le résultat était donc prévisible : des deniers engagés inutilement, des années perdues, et une ville qui, loin de rattraper son retard, se voit enfoncée un peu plus dans les mêmes impasses qu'hier.

Il faut rappeler avec force que ce plan n'a pas été élaboré avec les gens, mais contre eux, ou du moins sans jamais les considérer. Tout a été pensé, décidé, validé par en haut. Les habitants, les professionnels du service public, les associations investies sur le terrain : aucun d'entre eux n'a été consulté, associé, écouté. La preuve est éclatante lorsque l'on regarde les projets eux-mêmes. Dans une ville où 40 000 foyers attendent un logement social, le plan a pourtant conduit à la destruction de 2 800 logements sociaux, aggravant une situation déjà critique. Dans la deuxième ville de France, où les besoins en transports en commun sont immenses, il a été décidé de poursuivre la logique absurde consistant à multiplier des extensions de tramway doublant des trajets déjà effectués par les deux uniques lignes de métro existantes, au lieu d'en créer de nouvelles là où elles manquent réellement. Dans une ville où la restauration scolaire était déjà livrée au privé, le choix a été fait de leur donner également l'entretien-maintenance des écoles. Alors que les politiques répressives à base d'« opérations coup de poing » ciblant les petites mains de la délinquance et la technosurveillance ont démontré leur inefficacité, le plan poursuit pourtant cette même logique, avec l'installation de 500 nouvelles caméras de surveillance et les fameuses opérations « Place nette XXL», aussi spectaculaires qu'inutiles. Quant au secteur de la culture, il a été réduit au cinéma, seule filière bénéficiaire du plan. Ces décisions ne répondent à aucun besoin exprimé par les habitants et s'ajoutent aux difficultés que la ville connaissait déjà. Alors à qui ce plan a bénéficié, si ce n'est un chef de l'État obstiné, engagé dans des politiques aussi spectaculaires qu'inutiles, uniquement profitables à ses virées marseillaises et à ses annonces tonitruantes depuis le Pharo ?

Cette logique s'inscrit dans ce qui devient une marque de fabrique : faire de Marseille un terrain d'expérimentation pour des politiques libérales menées à ciel ouvert. Le plan Marseille en Grand en a été l'expression la plus brute, la plus assumée. On y retrouve l'intégralité du catéchisme néolibéral : l'administration publique serait trop lente, trop lourde, trop inefficace, tandis que l'entreprise privée serait plus agile, plus réactive, presque miraculeuse. Mais au-delà de ce récit idéologique, la réalité est plus prosaïque : ces politiques consistent surtout à déposséder les services publics de leurs prérogatives, à déstabiliser ce qui sert l'intérêt général, pour confier des pans entiers de missions publiques à des entreprises dont la logique est naturellement celle de l'accumulation des profits. Ainsi, sous couvert de rénovation des écoles, un marché colossal d'entretien-maintenance a été transféré au privé, alors même que ce transfert était illégal au moment où il a été décidé. Le résultat ne s'est pas fait attendre : l'entretien et la maintenance des écoles rénovées coûteront bien plus cher que si ces tâches avaient été conservées en interne, tout en offrant un niveau de service inférieur. Une politique qui, en plus d'être inefficace, s'avère ruineuse pour la collectivité.

Ce laboratoire n'a pas vu le jour par hasard : il a prospéré grâce à la complicité des élus locaux. C'est ainsi qu'un brusque retournement de doctrine sur les caméras de surveillance a eu lieu, alors même que leur inefficacité est documentée depuis des années, et qu'elles étaient prohibées par la municipalité actuelle à son arrivée. Résultat : 500 nouvelles caméras sont en cours d'installation, comme si la multiplication d'objectifs en hauteur pouvait miraculeusement

résoudre des problèmes sociaux profonds. Dans le même esprit, la restauration scolaire a été abandonnée au privé, alors qu'un plan de rénovation du bâti scolaire aurait permis d'imaginer des cuisines de proximité, capables, à terme, de mettre fin à cette dépendance.

Tout cela s'est fait en piétinant allègrement les compétences de chacun. La rénovation lourde du bâti scolaire relève de la commune. Pourtant, l'État a imposé la création d'une société publique des écoles marseillaises, détenue à parts égales par l'État et la Ville. Si de telles manœuvres, qui recentralisent des compétences locales, devaient se généraliser, alors il faut poser la question frontalement : à quoi sert encore l'échelon communal ?

Dans la même logique, ce plan s'est illustré par une véritable inflation de chiffres destinés à impressionner le public. C'est une constante des opérations de communication : il faut annoncer des sommes gigantesques, quitte à ce qu'elles reposent sur du vent. Ainsi, les « 1,5 milliard » d'euros promis pour les écoles se réduisent, lorsque l'on examine les documents, à 400 millions réellement investis par l'État, le reste devant être emprunté par la Ville sur les marchés financiers. Même logique pour les 650 millions destinés au logement : un montant exact sur le papier, mais dont 362 millions étaient déjà prévus dans des conventions de rénovation urbaine signées dès 2019. Sur les 288 millions dits « additionnels », seulement 122 millions constituent effectivement une enveloppe nouvelle, et encore : ils sont conditionnés à l'engagement des crédits avant 2026, ce qui revient à dire qu'il s'agit plus d'un pari que d'un engagement ferme.

Mais au-delà de l'enrobage financier, une question surplombe toutes les autres : l'argent, même lorsqu'il existe, est-il utilisé à bon escient ? À Marseille, 40 000 logements sont indignes, 57 000 demeurent vacants, les plateformes de location touristique cannibalisent le parc locatif longue durée en le transformant en locations de meublés touristiques, et 16 000 personnes ont connu la rue au moins une fois dans l'année. Face à cette réalité, Marseille en Grand a décidé de détruire des logements. Rien sur l'hébergement d'urgence. Rien sur une réglementation pour freiner l'expansion des meublés touristiques. Rien sur une augmentation de l'offre de logements réellement sociaux. Une politique de destruction habillée de milliards.

Et du côté des transports, la situation n'est guère meilleure. Se déplacer à Marseille restera un calvaire puisqu'aucune extension du métro, pourtant indispensable, n'a été sérieusement envisagée. Les déplacements entre quartiers, ceux qui permettraient de désenclaver des zones entières de la ville, demeurent méprisés, comme l'illustre parfaitement le rejet du projet de tramway des collines. Et cela sans même évoquer l'accessibilité, totalement négligée, tant dans les transports en commun que dans la voirie, laissant les personnes en situation de handicap ou de mobilité réduite dans une précarité quotidienne.

Marseille en Grand prétendait rattraper le retard abyssal de la ville par rapport au reste du pays ; il n'aura finalement servi qu'à offrir au président Emmanuel Macron un beau meeting de campagne, soigneusement mis en scène depuis le Pharo. Une opération menée avec superbe, certes, mais qui laisse les Marseillais·es face au même constat amer : ils et elles devront encore attendre pour bénéficier de services publics dignes de ce nom et d'une politique réellement à la hauteur de leurs besoins, de leurs attentes et de leur vie quotidienne.


GROUPE LA
FRANCE
INSOUMISE
À L'ASSEMBLÉE NATIONALE