

Lectures marseillaises

C'EST EN LIBRAIRIE

Alexandra Apikian écrit pour l'amour de Marseille

Le Vieux-Port, la "Bonne Mère", la sardine qui a bouché le port", le château d'If, la Corniche et le Vaillon-des-Auffes, la "French", le pastis, et puis bien sûr le Vélodrome. Alexandra Apikian, journaliste et auteur marseillaise "exilée" à Paris, n'a pas peur des clichés. C'est clair. Mais en les abordant de front, elle finit par nous convaincre qu'il suffit de les mettre à sa propre sauce pour que de clichés ils se transforment en lieux authentiques, que le visiteur aurait tort de zapper. Comment réussir-elle à nous faire retourner sur nos pas de Marseillais, à nous amener sur les sentiers battus de notre quotidien? Juste en nous prenant par la main, et en nous apostrophant sans cesse d'un tutoiement très marseillais. "Marseille ne se raconte pas, elle se vit", écrit-elle dans son introduction, alors qu'elle se positionne au sommet des marches de l'escalier de la gare Saint-Charles. *viens, je t'emmène.* Alors, oui, son petit livre est avant tout destiné au visiteur qui débarque dans la ville, qui vient de descendre du TGV, mais le Marseillais "de base", comme on dit, aura plaisir à se promener avec elle car la balade est agrémentée de scènes de vie qui font sourire, de courts dialogues qui mettent en scène le quotidien local, non sans humour, même si Alexandra Apikian se montre de premier abord particulièrement indulgente avec sa cité et ses habitants. In fine, après avoir bien promené, elle résume son point de vue en quelques phrases: "Mon ressenti sur la ville? Tu es étonné par ma capacité à l'aimer tout en la raillant fréquemment? (...) Je crois qu'on aime Marseille profondément. Mais on aime moins ce qu'on en fait. On plutôt on regrette ce qu'on n'en fait pas. Ce qu'on pourrait en faire. Et puis on en connaît tous ses défauts." Marseille ou "le royaume de l'à peu près" (ce sont ses mots), une formule lapidaire mais qui dit bien à quel point Alexandra Apikian a su rester marseillaise.

Patrick COULOMB

"Pour l'amour de Marseille", par Alexandra Apikian, 80 pages, 10 euros. Aux éditions Magellan & Cie.

À DÉCOUVRIR

"Petits secrets de voisinage"

C'est au parc du Roy d'Espagne, dans le 9^e arrondissement marseillais, que se déroule cette enquête du commissaire Aimeric Moss. Il enquête sur le meurtre d'une styliste en lingerie féminine. Malgré le titre, rien à voir avec l'émission de télévision de TF1 "Petits secrets entre voisins", on est ici dans le domaine du roman policier, et on s'y tient. L'auteur, retraitée du tribunal de commerce de Marseille, s'est relancée dans l'écriture après avoir mis cette passion de côté durant sa vie professionnelle. À découvrir donc, en achetant le livre sur internet.

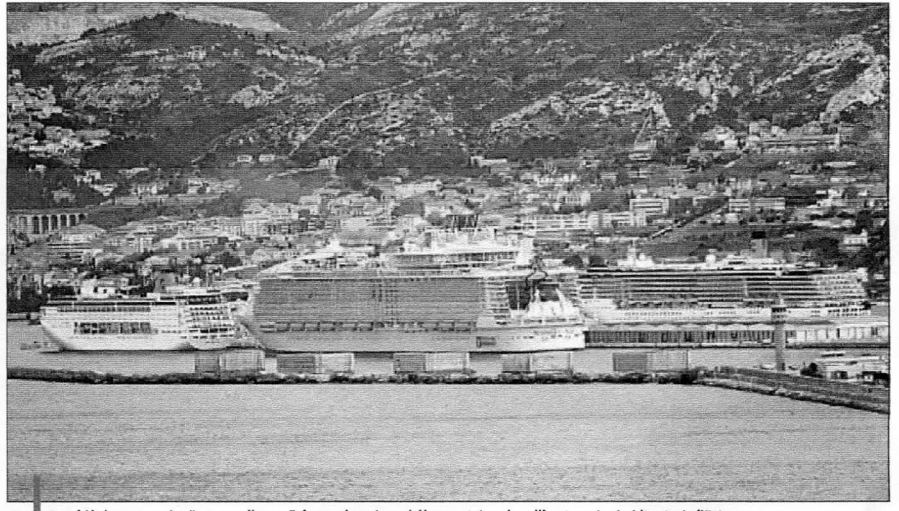
→ "Petits secrets de voisinage", par Claire Fasce-Dalmas, aux éditions Maïa collection Regards Noirs, 19 €. <https://www.editions-maia.com>

NON-AGENDA

Comme chaque année à la même époque, la ville se meurt. Tout au moins en ce qui concerne ses activités littéraires. Les libraires n'annoncent plus rien, certains vont même partir en vacances. D'autres, comme Lumière d'Août, n'auront pas cette chance, ils ont dû de toutes façons baisser le rideau avant l'été. Alors, que faire? Alain Damasio et ses *Furtifs*, Michel Ucciani et ses *Balades dessinées*, Nicolin et ses *Années les plus hard*, ont fait partie du dernier carré des rendez-vous et des dédicaces (à l'Hydre aux Mille Têtes, chez Gilbert Joseph et chez Maupetit), embarquons leur roman de SF et leurs bandes dessinées dans nos bagages estivaux, et pour les prochains rendez-vous en librairie, attendons la rentrée, il y a de belles choses qui se préparent. Forcément.

Pollution par les paquebots: les compagnies se rebiffent

Elles dénoncent "une instrumentalisation des médias et des riverains"



Considérés comme des "super pollueurs", les navires de croisière sont dans le collimateur des habitants de l'Estaque. / PHOTO GEORGES ROBERT

Longtemps restée discrète, l'Association internationale des compagnies de croisière (CLIA) vient de monter au créneau, bien décidée à faire entendre sa vérité concernant la polémique au sujet des nuisances engendrées par les paquebots de croisières. Et sa riposte est cinglante.

"Les médias et les riverains ont été instrumentalisés par des associations en quête d'une visibilité qui leur a été accordée avec une certaine légèreté", assure Ermínio Eschena, président de CLIA France. Leurs études n'ont en effet aucun fondement scientifique, ce qui fait que tout le monde a été piégé.

Et d'appuyer son propos en affirmant que "les travaux solides réalisés par l'OMI, émanation de l'ONU, ou les Affaires maritimes françaises, avec l'appui d'organismes universitaires indépendants, ont montré qu'à l'échelle mondiale, l'activité maritime ne représentait que 3,5% des émissions globales de polluants, et que la croisière ne constituait que 1% de ces 3,5%."

Concernant Marseille et plus particulièrement les habitants riverains du port, notamment à l'Estaque, Ermínio Eschena ne nie pas leur exposition aux polluants atmosphériques mais replace le problème dans son contexte: "Dire que leur environnement est pollué par les paquebots sans considérer l'impact de l'autoroute urbaine qui circule juste à côté d'eux ou ni les autres activités maritimes de cette partie du port, c'est non seulement cacher la vérité mais chercher un effet médiatique."

Au-delà de cette bataille de chiffres, la CLIA tient à souligner que "contrairement à ce que certains veulent laisser croire, si aujourd'hui sont mis en service les premiers paquebots fonctionnant au GNL, si un tiers des bateaux sont dès à présent équipés d'un système de lavage des fumées et si le branchement à quai se développe, il s'agit de la concrétisation des efforts engagés par l'industrie de la croisière qui anticipe cette problématique depuis plus d'une décennie."

Mais Ermínio Eschena lance

"Tout l'écosystème portuaire doit accompagner notre transition énergétique."

un avertissement: "Pour que cela aboutisse, il faut une volonté d'engager les investissements nécessaires. Et bien que notre industrie ne lésine pas sur les moyens, elle ne pourra évoluer seule vers la transition énergétique. Il faut que tout écosystème portuaire l'accompagne. Or seulement 13 ports dans le monde proposent actuellement le branchement électrique à quai, ce qui est négligeable. Tout comme l'est l'offre de soutage en GNL." Et de saisir l'occasion pour saluer les efforts du port de Marseille. "Le branchement électrique des paquebots est un engagement du GPMM que je salue. J'espère d'ailleurs que Marseille sera bientôt le 14^e port mondial équipé".

Quant à l'autre grande nuisance attribuée aux croisières, à

savoir la surfréquentation de certains sites sensibles, le président de CLIA France entend, là encore, mettre les points sur les i. "Concernant ce phénomène de tourisme de masse, les pouvoirs publics oublient de rappeler que celui-ci a été surtout alimenté par une volonté politique de le soutenir par des investissements colossaux payés par le contribuable. Au cours des vingt dernières années, on a créé des aéroports entièrement dédiés aux compagnies low cost et on fait semblant aujourd'hui de découvrir que des villes subissent des surcharges qu'on ne sait plus gérer." Et Ermínio Eschena de rebondir aussitôt: "La croisière leur apporte au contraire une réponse. En travaillant de concert avec les villes et les autorités portuaires, en étalant les escales tout au long de l'année et en négociant des plages moins impactantes, nous pouvons lisser les 5% que représentent en moyenne les croisiéristes dans le total de la fréquentation touristique d'une grande ville portuaire."

Philippe GALLINI

QUAND ARTE ET "LIBÉRATION" CHASSENT L'INFOX MARITIME

Le clip qui tord le cou aux idées reçues

Alors que des voix ne cessent de s'élever pour dénoncer la pollution générée par les navires de commerce et plus encore les paquebots de croisière, un clip de la série "Désintox" réalisé par Arte et Libération, apporte un sérieux bémol aux discours catastrophistes. Ce document décrypte en effet une information souvent relayée par les associations de défense de l'environnement, selon laquelle les seize plus gros bateaux du monde pollueraient autant que la totalité des quelque 800 millions de véhicules circulant sur la planète; conclusion à laquelle était parvenu, en 2008, le chercheur américain James J. Corbett.

Arte et Libération expliquent que les termes de cette comparaison ont souvent été tronqués par ceux qui s'y réfèrent, rappelant que pour sa démonstration, Corbett avait opposé les navires utilisant à l'époque le carburant le plus polluant, aux voitures utilisant le moins polluant. En outre, son travail n'avait porté que sur les émissions d'oxydes de soufre (SOx). Or en dix ans, la



Cette vidéo de 90 secondes tend à démontrer que des éléments de l'étude du chercheur US James J. Corbett ont été occultés.

donne à considérablement changé. La teneur en SOx des fiouls marins (4,5% en 2008), ne sera plus que de 0,5% en 2020 -elle a même été abaissée à 0,1% dans certaines zones du globe-, tandis que ne cessent de se développer les solutions alternatives comme la propulsion au gaz naturel liquéfié (GNL) ou le branchement électrique des navires à quai. Arte et Libération rappellent d'autre part que selon le ministère français de l'Environnement, la part du maritime dans les émissions de SOx se situe entre 5 et 10%. En revanche, elle atteint 15 à 30% pour les émissions d'oxydes d'azote, et jusqu'à 50% pour les particules fines -les plus problématiques dans certaines zones portuaires. Quant aux émissions de dioxyde de carbone (CO₂), un porte-conteneurs n'émet que 10,1 à 32,5 g de CO₂ par tonne/kilomètre, contre 91,6 g pour un semi-remorque; les quinze plus grands navires du monde produisant moins de CO₂ qu'un million de voitures.

Ph.G.