

Un palais des croisières se construit sur le port

Le futur Marseille Provence Cruise Center décuplera les capacités d'accueil des bassins Nord pour les paquebots géants et leurs passagers. Bien avancé, le chantier sera dévoilé en décembre

► Dans le plan de développement à 10 ans présenté par la direction du Port autonome à la fin des années quatre-vingt-dix, figurait déjà cette exigence : accueillir deux paquebots géants en simultané. Il était également question de regrouper, dans un seul site, l'ensemble de l'activité croisières, de sélectionner le bassin offrant les meilleures conditions nautiques et de construire une nouvelle gare maritime de très grande capacité. Une option plus lointaine, à l'horizon 2010, envisageait l'ouverture de la digue de Lar-

Le terminal en chiffres

► Livrable à la fin de cette année, la partie gare du Marseille Provence Cruise Center offrira une surface utile de 6 230 m² sur deux étages. D'un tirant d'eau de 14,50 mètres, ses trois postes à quai (181, 182 et 183) lui permettront d'accueillir simultanément deux navires d'une longueur comprise entre 280 et 320 mètres, pour un total de près de 5 000 passagers en escale ou en tête de ligne ; 50 comptoirs d'enregistrement traitant jusqu'à 24 000 valises/jour. Quant au coût de l'opération, l'investissement "gare" s'élève à 10,90 M€, auxquels il faut ajouter 9,1 M€ pour la création du poste 162, et 5 M€ pour l'aménagement du futur terminal ferroviaire TGV, soit un total de 25 M€. Ph.G.



Le futur terminal croisières tel qu'il apparaîtra à sa mise en service, fin 2002, avec à gauche les postes 163 et 162, et à droite les postes 181, 182 et 183. En attendant l'arrivée, deux ans plus tard, du TGV sur les quais. Document PAM

ge, au niveau d'Arenc, pour un coût de 120 millions d'euros... Mise à part l'option du site unique, rapidement abandonnée au profit d'une répartition tri polaire (Joliette-J4 au Sud, Cap Janet-poste 11 au centre, et môle Léon-Gourret au Nord), l'essentiel de ce plan décennal est respecté. L'une de ses concrétisations les plus spectaculaires sort d'ailleurs actuellement de terre, à l'extrémité du môle Léon-Gourret (1). Il s'agit du futur "Marseille Provence Cruise Center", un terminal croisières ultra-moderne, spécialement dimensionné pour pouvoir

accueillir au cours d'une même journée près de 5 000 passagers, en transit ou en tête de ligne, et leurs bagages respectifs. La construction de ce terminal dont le cabinet marseillais Roland & Perez a réalisé les plans, a débuté il y a deux ans. Elle devrait s'achever à la fin de cette année. Entièrement vitrée sur deux faces, sa structure à deux étages commence à prendre forme. Elle sera surmontée d'une toiture

en pente unique dont la couverture métallique en trois tons de gris imitera des écailles de poisson. Ce chantier majeur sera dévoilé officiellement à l'occasion du salon Top Cruise, les 12 et 13 décembre prochains. Outre la gare maritime proprement dite, le terminal comprendra de vastes parkings pour véhicules légers et autocars, ainsi que trois postes à quai attenants, desservis par des passerelles mobiles. A ces postes

s'ajouteront l'immense bord à quai constitué de l'actuel poste 163 et d'un futur poste 162, lui aussi en cours de construction ; sa livraison étant annoncée dans deux ans. Plus éloignés, tous deux seront reliés par passerelle et trottoir roulant.

Un terminal qui prendra une nouvelle dimension à l'horizon 2004 avec l'arrivée du TGV sur le môle Léon Gourret, "au pied" des bateaux. Une opportunité unique au monde qui per-

mettra aux compagnies de croisières d'inscrire à leur programme une escapade à Paris ou à Disneyland, lors d'une escale prolongée ou bien lors des post et pré-acheminements de leurs clients, quand les navires opèrent en tête de ligne.

Philippe GALLINI

(1) Du nom du jeune ingénieur en chef auquel on doit le dessin actuel du bassin Mirabeau, au milieu des années trente.