Fatchabref

“On a l’espoir que ce quartier rejaillisse de ses cendres, mais on est sûr de rien.”

N°1

Fabrique **A**rtisanale
de **Tch**atche dans le
2ème à Marseille
depuis 2015

Un journal Papier et Web
www.fatche2.fr
facebook.com/MediaFatche2
@fatche_2

fatche2.fr/num/1

Ce numéro a été réalisé par l’équipe de Tabasco Vidéo, avec le joyeux concours des stagiaires du CIERES (Centre d’Innovation pour l’Emploi et le REclassement Social)Adama T., Martin, Samir, Adama F., Mohamed. Nicolas Mémain a mis son grain de sel.

Fatchapéro

05 NOV
18h-20h

Fatche 2 ! c’est ausi des rencontres en chair et en os ! Rejoignez-nous le 05 Novembre au **Mund Art**, au 70-72 rue de la Joliette. On projettera quelques films, on évoquera l’histoire de cette rue et du quartier, on parlera de tout et de rien. On sera bien...

Fatche2 ! est un média de territoire Papier et Web réalisé par l’association Tabasco Vidéo.
Ce numéro a été tiré à 1000 exemplaires par Impremium Superplan.
pour nous contacter : contact@tabascovideo.com - 04 91 91 77 68

Fatchalire

On l'appelle Saïd Joliette

L'arrivée en France

Je suis arrivé en France en 63, j'avais 11 ans. Avant, il y a mon père qui est arrivé en 1922, à 20 ans. Il est devenu commerçant et en 1944 il a pris un hôtel restaurant au Boulevard des Italiens à coté des usines de sucre à St Louis. À la fin des années 50, il a acheté un petit hôtel qui est détruit aujourd'hui, aux Carmes, là où il y a le Conseil Régional maintenant. Il a toujours été commerçant et c'est comme ça que certaines valeurs et pratiques m'ont été transmises.

Donc en 63 j'ai atterri au Carmes et je suis allé à l'école à la Cabucelle. C'était la première fois de ma vie puisqu'il n'y avait pas d'école pendant "les événements" d'Algérie.
On dit "les événements" mais c'était la guerre.
Entre 11 et 14 ans j'ai étudié pour décrocher mon certificat d'étude. Après il a fallu apprendre un métier et je suis allé au collège Frédéric Mistral. C'était un centre concernant l'automobile, la mécanique, la peinture, la tôlerie... J'ai passé mon CAP de mécanicien et j'ai travaillé dans plusieurs garages de 68 à 71 mais j'ai toujours eu l'intention de me mettre à mon compte.
Du coup en 1974 je me suis senti prêt et j'ai réussi à louer le local qui est au 68 rue de la Joliette - il est à moi maintenant - et j'ai commencé à faire de la réparation automobile. En 79 j'ai pu acquérir un local plus grand où on a pu entamer la carrosserie. Et puis à partir de 83 j'ai commencé la vente et l'export vers le Maghreb.

La rue de la Joliette et les garages

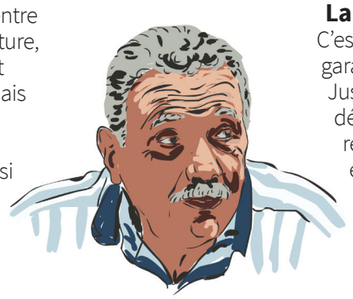
Quand je suis arrivé en 1974 il n'y avait pas un seul garage. Ensuite, dans les années 80-85 on était environ une douzaine de garagistes à faire de l'import-export. C'est grâce à la proximité du port et de la gare mais aussi parce qu'il y avait des grands locaux vides, d'anciennes manufactures, des bars et des cabarets qui avaient fermé avec la chute de l'activité du port à la Joliette.

Mais en 2005, la loi de finance Algérienne a interdit l'importation de véhicules d'occasion de moins de 3 ans. À l'époque, il y avait environ 100 000 véhicules d'occasion par an qui arrivaient en Algérie et cela faisait vivre des centaines de milliers de personnes des deux cotés de la Méditerranée. Le commerce des véhicules touchait les hôteliers et les restaurateurs qui accueillaient les acheteurs mais aussi les transporteurs, les avions et les bateaux. Les bazars aussi parce qu'ils achetaient de tout : des vêtements, des pièces détachées, de l'électro-ménager ou de la hifi qu'ils chargeaient sur les véhicules.

Parce qu'il manquait de tout en Algérie.

Et tout ces magasins à Belsunce ou à Camille Pelletan vendaient à 80 % pour l'exportation. C'est pour ça qu'il y a eu une crise générale dans ces quartiers. Ceux qui avaient la chance d'avoir des visas faisaient le va et vient sans cesse, parfois une fois par semaine, quatre voyages par mois parce qu'ils avaient de la demande. Il venaient chez nous acheter un véhicule et même si là bas ils ne gagnaient pas beaucoup dessus, c'est ce qu'ils mettaient dedans, parce que sans véhicule on ne pouvait pas transporter grand chose. Ce qui était recherché, c'est les fameuses "bâchées", ça débordait de tout les côtés.

À partir de 2005, les ferrys, les hôtels et les transporteurs de la région Parisienne qui descendaient les voitures d'occasion ont vu leur chiffre d'affaire baisser. Les problèmes économiques ont touché les deux pays et c'est dommage. Ici on était douze garages à travailler sur l'export. Aujourd'hui on est plus que trois.



Sans véhicule on ne pouvait pas transporter grand chose.Ce qui était recherché, c'est les fameuses "bâchées", ça débordait de tout les côtés.

La rue de la Joliette demain

C'est sûr que ça bouge. En bas de la rue, le garage de Vincent est devenu un restaurant. Juste au dessus trois garages ont été démolis pour construire une maison de retraite avec 80 personnes et un parking en dessous. Il y a aussi l'ilot entre la rue des Fiacres jusqu'au métro qui va tomber, donc la rue va changer. Mais est ce que ça va apporter quelque chose au quartier ? On ne sait pas trop.

Quand on regarde la maquette Euromed de la Porte d'Aix, on voit que cet îlot Pelletan va disparaître pour faire place à de nouveaux bâtiments. C'est joli en soi, c'est beau mais est-ce que les mêmes habitants vont pouvoir rester ? Moi ce que je constate c'est qu'ils partent de plus en plus vivre vers le troisième arrondissement.

Aujourd'hui entre les travaux qui n'en finissent pas et les nouveaux centres commerciaux qui ouvrent, les commerçants se plaignent de ne plus travailler suffisamment. Alors que ce coeur de ville était très vivant, entre le Panier et la Joliette. Qu'est-ce qu'il arrive quand vous ne travaillez plus assez ? Vous essayez d'aller ailleurs, de vendre ou de fermer. On espère que le changement de look et d'urbanisme va apporter du dynamisme, mais on est sûr de rien. Est ce que ce quartier déshérité va rebondir par rapport à cette mutation qui est apportée ? Et pour quels habitants et quels commerçants ? Regardez l'évolution des loyers. Je vous donne juste un exemple : la miroiterie qui est dans le quartier depuis des années, ils payent un loyer de 1500€ pour 120 m2. Aujourd'hui on leur demande 4500€ pour renouveler le bail. On préfère faire partir ces gens pour faire de la surenchère immobilière.

www.fatche2.fr/art/497

Fatchavoir

Dans l'attente d'un nouveau souffle

La rue de la Joliette a déjà eu plusieurs vies, plusieurs histoires. L'époque des garages se termine. Quel est son futur aujourd'hui ?

www.fatche2.fr/art/508

Fatchaplus

Si la rue de la Joliette m'était contée...

Nicolas Mémain, urbaniste grands pieds

Transporter des marchandises rue de la Joliette est un délit. Du moins, c'était encore le cas en 1785. À l'époque, le Boulevard des Dames n'est autre que le mur Nord de Marseille, véritable rempart protégeant la citée phocéenne depuis l'antiquité. À part le petit faubourg Saint-Lazare qui deviendra l'îlot du Bon Pasteur et le chemin Malaval il n'y a rien au-delà des murs, sauf quelques vaches qui broutent paisiblement dans les champs, de la rue Fauchier jusqu'à l'Estaque.
Pour arriver dans Marseille par le Nord, il faut emprunter l'entrée officielle de la ville, qu'on appellera plus tard la Porte d'Aix. Il est alors impossible de la franchir sans payer l'octroit : l'impôt sur les marchandises.
Alors, les négociants inventent le Chemin de la Joliette, un sentier sinueux qui longe le Bastion des Dames, les tours de Gale et de Saint Cannat, avant de finir les pieds dans la mer. Une fois face à l'Anse de la Joliette, les marchands n'ont plus qu'à se glisser dans la ville par la Porte de Gale, et le tour est joué. Quelques centaines de mètres à pieds et les précieux écus restaient au fond de la bourse.

Mais dans la ville qu'on appellera un temps « La Ville-Sans-Nom », une poignée d'années après la Révolution, les changements s'accélèrent. Le Chemin de la Joliette n'est plus seul hors les murs, et des blanchisseries et autres fabriques l'encerclent peu à peu. L'une d'elle, spécialisée dans la construction de fiacres, donnera même son nom à une ruelle que l'on emprunte encore aujourd'hui pour rejoindre la rue du Bon Pasteur. D'année en année, d'autres fabriques voient le jour, dont la très précise Manufacture de Cordes à Violons ou encore la Verrerie, construite à quelques mètres de l'actuel Centre International du Verre (CIRVA).

Dès le début du dix-neuvième siècle, Marseille ne tient plus entre quatre murs. Alors, les murailles sont abattues, et les pierres réutilisées pour construire la ville qui n'en finit plus de grandir : quand on traverse aujourd'hui le Cours Julien, les boulevards Salvator, Puget ou Garibaldi, nos pieds foulent en fait les restes des murailles phocéennes. Les besoins en matériaux de construction sont alors si fort, qu'on rase une colline au sud du Lazaret pour permettre à la ville de gagner sur la mer : les anses de l'Ourse et de la Joliette deviennent les bassins du Port autonome, et le littoral vallonné et tortueux devient plat et rectiligne. Les champs se changent en bâtiments, et les blanchisseries du Chemin de la Joliette en écuries. Écuries pour chevaux de transport dans un premier temps, puis dès les années 1980 pour chevaux moteur et fiscaux. Avec le temps le Chemin est devenu la Rue, les époques se sont succédées, et pourtant même lorsqu'Euromed redessine l'un des plus vieux quartier de Marseille, la rue de la Joliette continue son petit bout de chemin, laissant les pas des marchands du dix-septième siècle guider ceux des garagistes-vendeurs du vingtième-et-unième siècle vers leurs clients du Maghreb.

Pour aller plus loin, rdv sur le site

www.fatche2.fr/art/518

Fatchimage

La passante obligée

"Cette dame, avec son bébé, si elle passe dans cette rue, c'est vraiment parce qu'elle doit être obligée. On a pas envie de passer ici. Il n'y a rien là."
© Samir et Martin

Fatchaouïr

«La culture ce n'est pas seulement Molière et Shakespeare, c'est aussi la parole des gens au quotidien.» *Frédérique Fuzibet*

www.fatche2.fr/art/500