



Quatrièmes rencontres régionales
de la mer

Actes

Marseille – Hôtel de région
Mardi 15 novembre 2005

Provence-Alpes-Côte d'Azur, *notre région*



Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

4^{èmes} rencontres régionales de la mer

Marseille, le 15 novembre 2005

DISCOURS D'OUVERTURE Pages 3 à 9

COMPTE-RENDU DETAILLE DES ATELIERS

Atelier n° 1 : Ports – Transports maritimes – Sécurité maritime Pages 10 à 22

Atelier n° 2 : Recherche – innovation et Industries maritimes Pages 23 à 36

Atelier n° 3 : Pêche – Aquaculture Pages 37 à 45

Atelier n° 4 : « Pour une prise en compte des problématiques maritimes et littorales dans la gestion des territoires » Pages 46 à 57

Atelier n° 5 : Pour un développement équitable et solidaire des activités nautiques et balnéaires Pages 58 à 71

Atelier n° 6 : Emploi, formation et métiers de la mer Pages 72 à 81

Discours de clôture Pages 82 à 83

Liste des participants Pages 84 à 107

Ouverture

Josette SPORTIELLO-BERTRAND Conseillère régionale déléguée à la mer

Mesdames et messieurs les élus, mesdames et messieurs, laissez-moi tout d'abord, en tant que conseillère régionale déléguée à la mer, vous souhaiter la plus amicale bienvenue aux 4^{èmes} Rencontres régionales de la mer. Je suis surtout très heureuse de voir une assistance aussi nombreuse. Votre présence démontre que ce rendez-vous est devenu incontournable en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Les Rencontres régionales de la mer témoignent de la capacité de mobilisation des acteurs en faveur du développement de l'emploi et de l'économie maritime, de la préservation et de la gestion du patrimoine marin et du développement solidaire des activités nautiques.

Sept ateliers ponctueront cette journée d'échanges et de débats.

- **Atelier 1 - ports, transports, maritimes**, sous la présidence de Gérard Piel, Vice-président délégué aux transports et aux communications
Cet atelier se tiendra dans le salon d'honneur.
- **Atelier 2 - recherche, innovation, industrie maritime**, sous la présidence de Mme Lefèvre, Présidente de la commission formation initiale et recherche
Cet atelier se tiendra dans la salle des commissions permanentes.
- **Atelier 3 - pêche aquaculture**, sous la présidence de Mme Nicette Aubert, Vice-présidente déléguée à l'agriculture, à la mer et à la forêt, et de M. Jacques Olivier, Président de la commission agriculture, mer et forêt
Cet atelier se tiendra dans la salle de projection.
- **Atelier 4 - pour une prise en compte des problématiques maritimes et littorales dans la gestion des territoires**, sous la présidence de Mme Cécile Elle, Présidente de la commission du développement des territoires, de la ville et de la montagne, de Mme Jannick Moriceau, Vice-présidente du Conseil régional de Bretagne déléguée à la mer, et de Mme Christine Sandel, déléguée au littoral
Cet atelier se tiendra dans la salle de l'hémicycle.
- **Atelier 5 - pour un développement équitable et solidaire des activités nautiques et balnéaires**, sous la présidence de M. Jean-Louis Dieux, Président de la commission tourisme
Cet atelier se tiendra dans l'espace restauration.
- **Atelier 6 - emploi, formation, métiers de la mer**, sous la présidence de M. Philippe Chesneau, Vice-président délégué à l'emploi et aux politiques territoriales
Cet atelier se tiendra dans la salle communication.

- **Atelier 7 - handicap et mer**, sous la présidence de Mme Stéphanie Van Muysen, conseillère régionale déléguée aux personnes handicapées

Cet atelier se tiendra dans la salle de groupe n°5.

En attendant le Président Vauzelle, je vous annonce deux rendez-vous.

Le salon nautique se tiendra du 2 au 12 décembre prochain : la région mettra son stand à la disposition de tous les partenaires qui souhaitent promouvoir leurs activités.

Par ailleurs, nous projetons d'organiser la première fête régionale de la mer au printemps prochain. Elle se déroulera un dimanche fin juin ou début juillet.

Michel VAUZELLE
Président du Conseil régional

Mesdames et messieurs, je remercie Josette Sportiello-Bertrand, déléguée à la mer, d'avoir ouvert cette séance, et je vous présente toutes mes excuses pour ce retard dû aux difficultés de circulation à l'entrée de Marseille.

Je voudrais vous dire ma joie de vous voir aussi nombreux. Ces rencontres de la mer répondent à un véritable besoin. Je voudrais saluer M. Antonio Bassolino, Président de la région Campanie, représenté à mes côtés par Rafaelo Pallota d'Acquapendente, Président de la biennale internationale de la mer de Naples. Nous avons des relations historiques entre le royaume de Naples et la Provence et nous avons surtout un avenir commun, compte tenu du rôle que jouent nos villes dans l'avenir de l'arc latin. Je voudrais également saluer la Vice-présidente du Conseil régional de Bretagne déléguée à la mer, Mme Jannick Moriceau, qui représente le Président de la Région Bretagne. Je voudrais saluer Olivier Laurens, le représentant du préfet maritime, et mes collègues Nicette Aubert, la Vice-présidente déléguée à l'agriculture, à la mer et à la forêt, et Josette Sportiello-Bertrand qui, depuis la dernière élection, est la déléguée régionale à la mer. Elle a succédé dans ces fonctions à Robert Allione, que je salue et qui a été à mes côtés l'initiateur de cette grande idée et de beaucoup d'autres concernant la mer. Je salue également les nombreux conseillers régionaux qui sont concernés à des degrés divers par le sujet que nous abordons aujourd'hui, les représentants des services de l'Etat, tous les responsables d'associations, tous les professionnels de la mer, qui font vivre et qui donnent un sens à ces Rencontres de la mer et à l'avenir que, dans tous les domaines, social, culturel, économique, nous entendons développer en mettant en exergue cette caractéristique essentielle de notre région.

En effet, notre région ne peut pas se comprendre si l'on ne saisit pas son caractère essentiellement maritime. La mer Méditerranée a forgé notre histoire, notre culture, nos traditions, notre identité culturelle, notre morale, notre art de vivre. Nous sommes les héritiers de siècles de savoir-faire et il est de notre devoir de les sauvegarder pour l'avenir. Nous trouvons dans cet héritage toute une histoire de rêves, de voyages, d'échanges, de brassages entre des peuples venus de toutes les rives de la Méditerranée. Dieu sait si la crise que connaît aujourd'hui notre république et notre nation a besoin de ce message fort venu de Provence et des méditerranéens que nous sommes. Cette identité, nous la retrouvons dans notre patrimoine historique, et notamment dans les nombreuses manifestations nautiques traditionnelles qui animent nos rivages, dans nos expressions, dans notre attachement à un certain nombre de principes. La mer, ce milieu difficile, nous enseigne une éthique, une discipline, un sens de l'entraide et de la solidarité.

La surveillance de la mer, de la pollution, de la sécurité en mer, relève souvent du service public. Il est une profession qui, en ce moment, est un sujet de préoccupation pour moi. Je souhaite adresser par l'intermédiaire du représentant du préfet maritime un message au ministre de l'économie en ce qui concerne les garde-côtes douaniers. Il est prévu, pour

des raisons budgétaires, la suppression d'un certain nombre de ces garde-côtes. Il faut que les brigades demeurent. Nous en avons besoin pour surveiller nos côtes.

Pour toutes ces raisons, nous sommes profondément attachés à ce que nous a apporté depuis des siècles et ce que va nous apporter à l'avenir la Méditerranée. C'est ce qui nous a conduits en 1998 à lancer une politique régionale de la mer pour promouvoir une politique transversale, pour assurer une plus grande visibilité de cet aspect de notre région, pour avoir une action pédagogique en direction de ceux qui connaissent mal tout ce que nous faisons à la région.

Les lois de décentralisation ont doté les Régions de compétences particulières dans le domaine de la mer. Les Régions, par cet aménagement du territoire, sont concernées directement par les affaires maritimes et l'aménagement du littoral. Nous entendons exercer ces compétences en associant de la manière la plus étroite tous les acteurs dont la vie est liée à la mer comme partenaires de la politique que nous devons conduire à la Région. C'est là tout le sens de nos Rencontres. Ces Rencontres sont un moment privilégié au cours duquel la démocratie participative s'exerce. Les élus du peuple ne peuvent pas tout seuls imaginer ce qui peut être fait au service du peuple. Il faut que chacun, et notamment le milieu associatif et les entreprises, prenne sa part dans cette vie démocratique. Je constate que cette démarche répond aux attentes de nos concitoyens, particulièrement dans cette région, puisqu'ils répondent toujours présents à cet appel à la participation démocratique.

Le développement des activités et des emplois maritimes, la gestion et la préservation de l'espace littoral et marin, la solidarité et la cohésion sociale, l'aménagement du territoire littoral, la coopération entre régions riveraines de la Méditerranée constituent les enjeux majeurs de cette politique. Plus de 10 % de nos emplois sont aujourd'hui directement liés aux activités maritimes. La récente labellisation par le gouvernement du pôle mer dans le cadre des pôles de compétitivité - la Bretagne et la Provence vont, main dans la main, travailler sur ce sujet - témoigne de la vitalité de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur dans ce domaine. L'importance des activités portuaires et des industries maritimes, le développement des sports et des loisirs nautiques, l'activité touristique sur le littoral place la région Provence-Alpes-Côte d'Azur parmi les plus importantes régions maritimes de l'espace euro-méditerranéen. Les activités de pêche et de culture marines doivent contribuer à l'activité économique régionale, à l'aménagement du territoire régional et à l'animation du littoral tout au long de l'année. Nous sommes attentifs à offrir à ces professionnels tout le soutien dont ils ont besoin dans cette période.

La beauté et la diversité de nos côtes sont propices au développement des loisirs et des activités sportives. Il faut favoriser l'accès le plus large à ces sports et à ces loisirs nautiques, et participer à la préservation du littoral et des écosystèmes marins. Ce sont là des objectifs évidents.

La mer est aussi le support d'un grand potentiel en matière de recherche et d'innovation. L'océanographie, la biologie, les technologies sous-marines, les sciences de la mer occupent une place majeure dans cette région et ont une dimension européenne et internationale qu'il importe de valoriser et de développer dans le paysage scientifique et technologique régional. Ces nombreuses activités se traduisent par une grande diversité de compétences et de professions liées à la mer. Le système régional de formation se doit d'être en adéquation avec elles pour accompagner le développement des activités maritimes et anticiper les besoins des différentes branches professionnelles.

Enfin, la mer est l'espace par excellence de la coopération décentralisée, celle qui relève de la Région et non pas de l'Etat, dans le cadre de la politique étrangère de la nation. De

nombreux enjeux et problèmes relatifs aux activités maritimes et à l'environnement marin dépassent le contexte régional et nécessitent une coopération étroite avec nos voisins de tout le pourtour méditerranéen.

La mise en œuvre de cette politique globale, transversale et concertée a fait l'objet de plusieurs conventions de partenariat avec les institutions et professionnels concernés : je pense par exemple à la démarche « Ports Propres », au réseau « mer et éducation à l'environnement » ou encore aux programmes de gestion intégrée des zones côtières. Certains des programmes engagés, fruits d'une concertation étroite et permanente avec les acteurs du monde maritime régional, sont aussi l'objet de relations avec d'autres régions maritimes et les instances nationales et européennes. Nous entendons, nous, Région, renforcer notre action et les travaux de ce jour y contribueront.

J'ai demandé à Mme Sportiello-Bertrand d'organiser pour 2006 une grande fête régionale de la mer, qui nous permettra d'ouvrir la culture dont vous êtes les porteurs aux habitants de notre région et de les inviter à découvrir l'importance de la mer dans notre identité culturelle régionale. Nous reparlerons de cette grande entreprise.

Je conclurai en vous disant ma fierté de présider cette Région qui se situe au cœur de l'arc latin. Dans cette période où la nation se cherche, il est bon de rappeler que nous sommes liés par une communauté de destins à tous les peuples de la Méditerranée. Il n'y aurait pas d'avenir pour l'Europe si elle se construisait en tournant le dos à la Méditerranée. Par conséquent, nous ne sommes pas à une frontière de l'Europe, mais au point de rencontre entre le Nord et le Sud de la Méditerranée. Naturellement, nos Etats ont un rôle essentiel à jouer par leur politique étrangère, mais les Régions peuvent jouer leur rôle au plus près du terrain, avec les associations et avec les différentes organisations, pour faire entendre en Europe la voix du Sud et la voix de la Méditerranée.

Il y a dix ans, a été lancé le processus de Barcelone qui affirmait l'ambition de construire un espace méditerranéen de paix et de prospérité. Nous allons fêter à Barcelone dans quelques jours les dix ans du lancement de ce processus avec gravité, parce que la déception a été immense chez nos partenaires du Sud et de l'Est de la Méditerranée. Nous ne pouvons pas recommencer au cours des dix ans qui viennent ce qui s'est passé pendant les dix années qui se sont écoulées, parce que dans dix ans, il sera trop tard pour la sécurité de l'Europe, pour la sécurité en Méditerranée, pour la maîtrise, dans le respect des individus et des peuples, des flux migratoires. Nous ne pouvons pas avoir une politique qui consiste à mettre un navire de guerre dans le détroit de Gibraltar et un autre dans le détroit des Dardanelles. Nous avons vu ce qui s'est passé récemment à Ceuta et Melilla. Il y a là un objectif de paix et de prospérité qui doit être géré avec tous les peuples de la Méditerranée pour assurer notre sécurité et pour être à la hauteur de notre degré de civilisation.

A Barcelone, il sera proposé la mise en chantier d'une véritable communauté méditerranéenne. L'Europe en a absolument besoin pour sa sécurité, pour son développement économique et social et pour la défense de son identité qui est aussi méditerranéenne. Je pense que c'est en agissant ainsi à notre modeste niveau que nous œuvrerons pour la paix en Méditerranée et dans le monde. Je vous remercie pour votre attention.

Jannick MORICEAU
Vice-présidente de la région de Bretagne déléguée à la mer

Merci Monsieur le Président. J'éprouve un grand plaisir à participer à ces Rencontres que la Région Bretagne vous envie. Je suis ravie de participer à une journée d'échanges dans une région qui, malgré les 1 000 kilomètres qui nous séparent, est complice de la nôtre sur deux grands projets.

Notre pôle de compétitivité est centré sur la sécurité et le développement durable. La mer a forgé en Bretagne et en Provence-Alpes-Côte d'Azur des générations de découvreurs. Aujourd'hui, plus de 2 500 chercheurs travaillent dans nos deux régions. La mise en synergie de leur travail avec celui des entreprises et avec celui des usagers de la mer est porteuse d'espoir pour l'emploi, mais aussi pour tous ceux qui vivent et travaillent de la mer car la diversité des projets nous concerne, vous concerne tous. Ces projets associent des grands groupes industriels, mais aussi des PME. Ils concernent les pêcheurs, les conchyliculteurs, les chantiers navals et l'environnement côtier.

L'autre grand projet, l'autre bonne nouvelle est que l'Europe se préoccupe enfin de son territoire oublié, la mer, qu'une politique maritime ambitieuse européenne est en train de s'élaborer et que la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et la Région Bretagne sont impliquées fortement au sein de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes (CRPM) dans ce travail qui débute avec la mise en place d'un Livre vert qui sera présenté au printemps prochain. Ce Livre vert sera largement mis en débat dans nos deux régions et amendé par des propositions constructives. L'Europe a déjà des politiques sectorielles concernant la mer, le transport, la pêche, l'environnement, mais elle se heurte au cloisonnement et de nombreux secteurs sont oubliés. Les solutions des uns sont trop souvent les problèmes des autres. L'approche est fragmentaire et je prendrai l'exemple du secteur de la pêche où, faute de prise en compte des dimensions sociales et économiques, nous sommes dans l'impasse. C'est donc dans la mise en place d'une politique intégrée et cohérente qu'il faut s'inscrire. Dans ce chantier, nous sommes doublement engagés. Si la mise en place d'une politique intégrée cohérente est intéressante et nécessaire au niveau européen, elle l'est aussi dans nos régions. Dans cet esprit, à la Région Bretagne, nous venons de mettre en place une mission mer pour une politique intégrée maritime. Je ne crois pas que nous nous arrêterons là et je souhaite, et le Président de la Région Bretagne le souhaite également, que nous puissions renforcer les relations et les projets entre nos deux régions. Merci Monsieur le Président, merci mesdames et messieurs.

Michel VAUZELLE

Merci beaucoup. Vous remercieriez le Président de la Région Bretagne. Nous nous réjouissons de voir cette bonne entente entre la façade océanique et la façade méditerranéenne dans un tel projet.

Dr Rafaelo PALLOTA d'AQUAPENDENTE
Président de la biennale internationale de la mer de Naples

Je remercie Monsieur Robert Allione qui a œuvré pour le rapprochement entre la Région de Campanie et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur en ce qui concerne la mer. Je remercie également très chaleureusement le Président, le Vice-président et les membres de la biennale de la mer de Marseille pour leur contribution au développement de la politique de la mer et des biennales. Je salue aussi, avec admiration et amitié, l'ensemble des Tridents d'Or qui sont les prix Nobel de la mer. De très nombreux Tridents d'Or sont provençaux et marseillais. Je remercie enfin le Président Vauzelle pour tout l'effort qu'il fait dans cette région pour le développement de la culture de la mer.

Marseille, Naples et Athènes sont les villes européennes les plus anciennes de la Méditerranée. Notre devoir est de promouvoir la culture méditerranéenne pour tous les peuples de notre mer, très riches de leurs différences culturelles et religieuses, mais unis dans une seule culture, celle de la mer. J'espère, Monsieur le Président, qu'avec le Président Bassolino et le représentant des biennales de Naples et de Marseille, nous pourrons réaliser une concertation permanente des maires et des représentants des communautés les plus importantes de la Méditerranée. Nous avons eu une première réunion à Naples avec de nombreuses adhésions, mais nous voulons organiser une prochaine réunion avec Marseille et la Provence. Je vous remercie pour votre attention.

Compte-rendu détaillé des ateliers

Atelier n°1 - Ports – Transports maritimes – Sécurité Maritime

Présidé par

Monsieur Gérard PIEL Vice président délégué aux Transports et aux Communications

Etaient présent en tribune

Frédéric MEYER Conseiller régional Délégué au Transport fluvial et maritime

Eric BRASSART Directeur du Port Autonome de Marseille

Olivier LAURENS Chef de division du Secrétariat de l'action de l'Etat en Mer, Préfecture maritime

Pierre CALFAS Directeur interrégional Rhône Saône Voies Navigables de France

Jean Baptiste MILCAMPS Directeur du parc national de Port Cros

Jacques Maurice LENGRAND Président de l'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes

Gérard PIEL

Ces 4èmes Rencontres organisées par la Région constituent un moment privilégié pour échanger nos points de vue, nos expériences et débattre des orientations pour l'action de la Région dans le domaine de la mer. Les différents thèmes abordés au cours de cet atelier traitent de la stratégie logistique à mettre en œuvre dans notre région, des risques environnementaux en Méditerranée et enfin de la complémentarité qui pourrait être développée entre les ports régionaux et au-delà dans le cadre de la décentralisation.

La première partie de l'atelier prendra en compte la mondialisation de l'économie qui accélère les échanges commerciaux internationaux et étend les circuits de distribution entre pays producteurs et pays consommateurs. En Europe du Sud, le sillon rhodanien et son potentiel logistique confèrent à la région une position charnière pour les échanges aussi bien avec l'Europe du Nord et la Méditerranée qu'avec le reste du monde et en particulier l'Asie. La problématique est simple. Etant donné la forte concurrence des régions voisines (Catalogne, Lombardie, Rhône-Alpes), comment valoriser le potentiel de l'économie portuaire et de l'activité logistique afin qu'il soit un facteur de croissance et d'emplois ? Le port de Marseille-Fos constitue un outil d'aménagement du territoire régional, en particulier avec le projet Fos XXL, qui est indispensable pour pérenniser les retombées régionales du fort développement du secteur des conteneurs en Europe et dans le monde.

Un autre atout est à développer, celui des autoroutes de la mer, qui devraient devenir une composante du réseau transeuropéen de transport au même titre que les autoroutes terrestres et les voies ferrées et permettre de diminuer les encombrements de circulation. Par ailleurs, le transport fluvial, en proposant une alternative de plus en plus crédible à la saturation du réseau routier et au relatif manque actuel de réactivité de la voie ferrée possède de nombreux attraits pour le développement logistique. Il reste la question de

l'élargissement de l'hinterland qui est plus limité que celui des ports du Nord et de Méditerranée et est conditionné à l'ouverture du territoire et à la fluidité de cet axe de circulation.

I. Quelle stratégie logistique pour notre région ?

1. Le projet de Fos XXL

Eric BRASSART, directeur du Port Autonome de Marseille

Je voudrais vous rappeler la stratégie du port de Marseille concernant Fos. On met souvent en parallèle Le Havre Port 2000 et Fos XXL. Ces deux projets se ressemblent matériellement, mais n'ont en fait pas grand-chose en commun.

Depuis la fin des années 90, la stratégie du PAM a été de reconquérir son hinterland et d'essayer de repositionner Fos comme le port qui permettra de desservir l'Europe du Sud à partir de la Méditerranée, notamment parce que les ports du Nord sont saturés en matière d'acheminement terrestre. Ce choix est un choix pour l'emploi, parce qu'un conteneur mis à terre dans un port et ensuite acheminé par la voie ferrée, la voie d'eau ou la route représente 4 à 5 fois plus d'emplois créés dans le secteur maritime et portuaire qu'un conteneur mis à terre et rembarqué sur un bateau. Le projet Fos XXL est aujourd'hui prêt ; il est en attente des autorisations finales du gouvernement français. Ce projet consiste à doubler les quais pour doubler les capacités de traitement, mais surtout à aménager les espaces derrière les quais pour que la voie ferrée arrive sur le terminal. Fos XXL est un terminal ferroviaire avec une façade maritime ; il permettra de multiplier par 2 voire 3 le nombre de conteneurs qui emprunteront la voie ferrée pour rejoindre Rhône-Alpes, la Franche-Comté, la Bourgogne, le Centre de la France, Midi-Pyrénées, la Suisse ou le Sud de l'Allemagne. Dès l'instant où la voie ferrée sera plus efficace et opérationnelle, l'hinterland du PAM s'étendra jusqu'à Hambourg.

Dans ces conditions, pour bien fixer ces trafics, les quais, le terminal ferré, la zone logistique Distriport constituent un tout. Distriport a tardé à démarrer, mais aujourd'hui, la zone est totalement vendue pour sa première partie. D'ici quelques mois, plusieurs centaines d'emplois seront opérationnels sur cette zone. La deuxième tranche de Distriport est en cours de mise au point. Je suppose que la Direction du port veillera à ce que sa commercialisation soit engagée rapidement. La logistique fait la richesse de villes comme Anvers, Rotterdam ou Hambourg. Cette activité n'est supportable que si les moyens d'acheminement terrestre sont organisés dans le respect des conditions de vie alentours. C'est l'enjeu principal des processus de concertation qui se développent cahin-caha depuis quelques années autour du projet Fos XXL. Sur ce dernier point, je voudrais souligner que la Région a pris plus que sa part dans l'ensemble des processus de gouvernance de Fos XXL depuis deux ans. Les participations au financement prévues sont d'ailleurs tout à fait importantes. Certains avancent que ce projet créera deux fois plus d'emplois qu'Iter. Je ne sais pas si cela est vrai, mais cela ne doit pas être faux puisque personne ne l'a démenti. De fait, ce dossier mérite la plus grande attention de la Région.

Jean-Louis BEUPARLANT, société Alcotrans

Alcotrans fait partie d'un groupe qui a été créé il y a un siècle et demi sur le Rhin, principalement pour le transport du fer et du charbon pour la sidérurgie de l'Allemagne sur

Anvers et sur Rotterdam. Nous avons développé le trafic des conteneurs il y a une vingtaine d'années sur le Rhin et nous transportons environ 320 000 conteneurs sur le haut Rhin et le Bas Rhin à destination d'Anvers et de Rotterdam. Alcotrans et le groupe gère environ 600 unités qui sont soit des barges soit des automoteurs soit des pousseurs. Compte tenu de la saturation du port de Rotterdam, nous avons développé récemment un port avancé, qui est le port de Duisbourg, où nous proposons 2 à 3 relations par jour sur Anvers et sur Rotterdam. Nous possédons des unités d'environ 680 conteneurs qui chargent 2 à 3 fois par semaine et des unités plus petites, d'environ 280 conteneurs. Nous prévoyons d'autres unités de 600 TU entre Duisbourg et Rotterdam.

Alcotrans travaille également depuis 25 ans en sortie de Strasbourg et de Ottmarsheim, le port de Mulhouse. Il y a une vingtaine d'années, 95 % du trafic passait par la route, mais aujourd'hui 80 % du trafic emprunte la voie fluviale. L'industrie s'est adaptée à ce transport qui est moins rapide que la route, mais qui est plus sûr (indice de qualité de 98 %). Le port de Ottmarsheim-Mulhouse va doubler sa surface de quais, investir dans un nouveau portique à conteneurs et travailler quasiment 24 heures sur 24. Il faut savoir que les capacités des bateaux sur le Haut Rhin sont identiques à celles du Rhône et de la Saône. Cette année, nous transporterons environ 9 000 conteneurs ; l'année prochaine, nous en transporterons 25 000 à 30 000 et en 2007 nous prévoyons 60 000 EVP sur le Rhône. Ce développement rapide se fera bien sûr en connexion avec Fos, Lyon, Macon, Chalons, Pagny, qui vient d'ouvrir, mais aussi Arles, puisque nous pensons développer à terme le trafic interrégional.

Enfin, Alcotrans projette de développer la liaison Rhin-Rhône en mode de transport combiné. Depuis Pagny, nous aurons un train qui permettra de relier Ottmarsheim et éventuellement Strasbourg. Ce train permettra à l'ensemble des armateurs et transitaires de renvoyer les conteneurs entre les deux bassins Rhin et Rhône.

Jean DI FUSCO, ancien directeur de la SANARA (société alsacienne de navigation rhénane)

Quelle est la part du fluvial dans le futur développement des transports dans le sillon rhodanien ?

Gérard PIEL

La Région aimerait que le trafic se répartisse à 50 % pour le ferroviaire et 50 % pour le fluvial. Il n'y a pas concurrence, mais complémentarité entre le train et le fluvial.

Jean-Louis BEUPARLANT

Malheureusement, la capacité de manutention et de stockage du port de Lyon a atteint ses limites compte tenu des infrastructures actuelles. En 2007, Lyon va sans doute se développer avec un nouveau terminal et un portique à conteneur qui sera pratiquement identique à celui de Ottmarsheim.

Sinon, je confirme ce que disait Monsieur Piel. Nous ne sommes pas concurrents avec le fer. Nous sommes réellement complémentaires. Nous avons même développé le trafic fluvial en mettant des moyens ferroviaires adéquats, puisque nous prévoyons l'ouverture d'un train entre Lyon et la région de Lausanne pour transporter des conteneurs de Suisse jusqu'à Fos. Nous allons ouvrir notre train entre Pagny et Ottmarsheim et entre Pagny et

Strasbourg. Pour nous, Pagny est un hub de développement et de regroupement des marchandises en moyens massifiés, de façon à les acheminer directement sur Fos.

Stéphane LOBBEDEVY, chef de service au Conseil général de l'Hérault

Quelle est votre appréciation sur les potentialités du canal du Rhône à Sète ?

Jean-Louis BEUPARLANT

Nous allons ouvrir une liaison régulière (hebdomadaire ou bihebdomadaire) entre Sète, Fos et Lyon.

2. Les autoroutes de la mer

Gilles BLANCHARD, directeur du port de Toulon

Le port de Toulon a développé une liaison maritime de courte distance : Toulon-Rome. Le port a identifié trois facteurs de réussite dans le transport maritime de courte distance : la détermination d'un trajet pertinent (le coût à la tonne/km transporté est fondamental), l'existence de flux et notamment d'un fond de cale, la performance du passage portuaire. Sur ce dernier point, les armateurs sont très sensibles à la flexibilité, à la réactivité et à l'adaptabilité du port. Dans le transport maritime, il y a de la place pour plusieurs lignes régionales à destination de l'Espagne et de l'Italie au départ des ports de Provence-Alpes-Côte d'Azur. Les flux routiers sont énormes par rapport à ce qui peut être capté par la mer. Pour faire vivre une ligne entre la France et l'Italie, il faut 40 000 poids lourds : ce chiffre est à comparer aux 1 300 000 poids lourds qui passent la frontière italienne à Vintimille.

Raymond HERRIEU, membre du Conseil Supérieur de la Marine Marchande

Le Conseil Supérieur de la Marine Marchande a réalisé il y a deux ans un rapport sur le transport maritime de courte distance. J'espère que vous en avez eu connaissance.

Pierre MITON, Affaire maritimes Marseille

Monsieur Blanchard, quels sont les résultats de la ligne Toulon-Rome aujourd'hui ?

Gilles BLANCHARD

Concernant la ligne Toulon-Rome, l'essai est concluant puisque le point mort sera atteint en 18 mois, ce qui est une belle performance. L'objectif affiché est toujours la mise en ligne en 2006 d'un deuxième navire pour une fréquence quotidienne.

3. Le projet Mobil Méd

Marie-Jeanne PECCHI, chargée de mission à la Direction des transports du Conseil régional

Le projet Mobil Med est un projet Interreg de coopération interrégionale, dont la Campanie est chef de file. Les autres partenaires sont, outre la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur,

les îles Baléares et l'île de Lesbos. Dans ce cadre, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur mène une étude sur le développement du transport maritime côtier à très courte distance pour les transports urbains et interurbains. Cette étude pourrait déboucher sur un plan de promotion de ces transports en direction des autorités organisatrices.

4. Le développement du transport fluviomaritime

Pierre CALFAS, directeur interrégional Rhône-Saône, Voies Navigables de France

VNF est un établissement public qui, pour le compte de l'Etat, est chargé de développer le fluvial et de valoriser le domaine public fluvial.

L'axe Rhône-Saône est utilisé aujourd'hui à 15 % de sa capacité, alors que le transport routier et ferroviaire sur cet axe est saturé. Le potentiel de croissance est donc considérable. En 2005, le trafic fluvial sur le bassin Rhône-Saône a enregistré une croissance double de la croissance moyenne en France. Compte tenu de ces taux de croissance, un accroissement des capacités des terminaux à conteneurs situés sur cet axe est en cours.

Toutefois, le bassin Rhône-Saône est enclavé par le Nord car il n'existe pas de jonction grand gabarit vers le Nord. Il est enclavé à l'Est par les Alpes, mais le trafic Espagne-Italie peut parfaitement passer par la mer. Il est enclavé par le Sud par le tunnel du Rove qui condamne l'accès fluvial au port de la Joliette. Sur le secteur Sud-Ouest, le canal du Rhône à Sète a un gabarit limité. Au niveau du port de Marseille, l'interface fluviomaritime est maintenant bien assurée, grâce au travail conduit par Eric Brassart et son équipe.

La notion d'axe devient une réalité. Les ports situés sur cet axe se parlent. Ils ont compris qu'ils n'étaient pas en compétition, mais qu'ils étaient complémentaires. Là encore, Eric Brassart a été celui qui l'a compris le premier. Des objectifs réalistes pour le bassin Rhône-Saône sont d'accroître la part modale du fluvial de 5 à 10 %, de détourner des trafics des ports du Nord, d'anticiper les taux de croissance en prévoyant des extensions. Deux opportunités sont à saisir : un plan Rhône qui devrait être soumis au CIADT de fin décembre 2005 ou janvier 2006 et le débat public sur la vallée du Rhône et l'arc languedocien qui devrait se tenir début 2006.

5. Le port fluvial d'Arles

Benoît PONCHON, directeur du port autonome d'Arles

Le port fluvial d'Arles bénéficie de conditions de navigation exceptionnelles, qui font du port une plateforme quadrimodale : le port est capable d'accueillir le trafic maritime, fluvial, ferroviaire et routier. Le port possède un savoir-faire reconnu dans la manutention en conventionnel (360 000 tonnes de flux de marchandises par an). Par ailleurs, le port d'Arles se positionne comme un port adapté au traitement des trafics domestiques pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Un participant

Le statut du domaine public fluvial pour l'implantation d'industries ou d'entrepôts a été modifié récemment. Je voudrais savoir où nous en sommes. Par ailleurs, il existe un frein de taille au trafic fluviomaritime. Le Rhin est un fleuve international alors que le Rhône est

un fleuve intérieur : le combustible qui est utilisé sur le Rhône paie la TIPP, ce qui renchérit le prix du transport.

Pierre CALFAS

Les collectivités peuvent demander la décentralisation de certaines voies navigables et de certains ports. Effectivement, un projet de modification du code des domaines publics de l'Etat est en cours de rédaction. Par ailleurs, dans le cadre de la concession de la CNR, l'Etat doit s'assurer que les terrains sont utilisés pour le fluvial. Sur la Saône, VNF gère directement le domaine public fluvial. Je vous garantis que nous sommes de plus en plus vigilants, parce que ce qui est rare est cher.

Pour la détaxation, je suis entièrement d'accord avec vous.

Frédéric MEYER, conseiller régional délégué au transport fluvial et maritime

Je voudrais faire le lien entre l'intervention de Monsieur Brassart et celle de Monsieur Calfas. Fos XXL est capital pour l'avenir du PAM, pour l'emploi et pour l'activité économique dans la région. Comment les marchandises captées pourront-elles être acheminées sur le lieu de leur utilisation ? Actuellement, les marchandises qui sont débarquées sur le port de Marseille sont acheminées à 3 % par le fleuve, à 17 % par le fer et à 80 % par la route. Dans le débat public sur Fos XXL, des engagements ont été pris pour qu'à l'horizon 2015, le fleuve représente 10 % des trafics, le fer 30 % et la route 60 %. Cependant, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a contesté ces chiffres pour plusieurs raisons. D'abord, à cette échéance, le volume de marchandises aura plus que doublé. Ce sont encore des milliers de camions supplémentaires qui circuleront sur nos routes. C'est insupportable pour les citoyens et pour les territoires. Ensuite, nous avons des doutes sur les engagements pris par la SNCF, parce que la SNCF se retire du fret, parce que les sillons ferrés sont limités en capacité, et parce que, pour tenir ces engagements, il faudrait réaliser des travaux ferroviaires conséquents.

En revanche, il est possible d'utiliser davantage le mode fluvial. Pour ce faire, il faut être plus mordant. Des opportunités se font jour : le débat public sur la vallée du Rhône en est une. En outre, il est impensable que les camions soient détaxés sur le gasoil et que les bateaux sur le Rhône payent les taxes sur le gasoil. Ensuite, les Régions Languedoc-Roussillon et Provence-Alpes-Côte d'Azur engagent des études pour développer les infrastructures existantes ou en créer d'autres entre Arles et Valence. Enfin, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur doit aider au développement des lignes fluviales et jouer un rôle au niveau de la formation des professionnels du trafic fluvial.

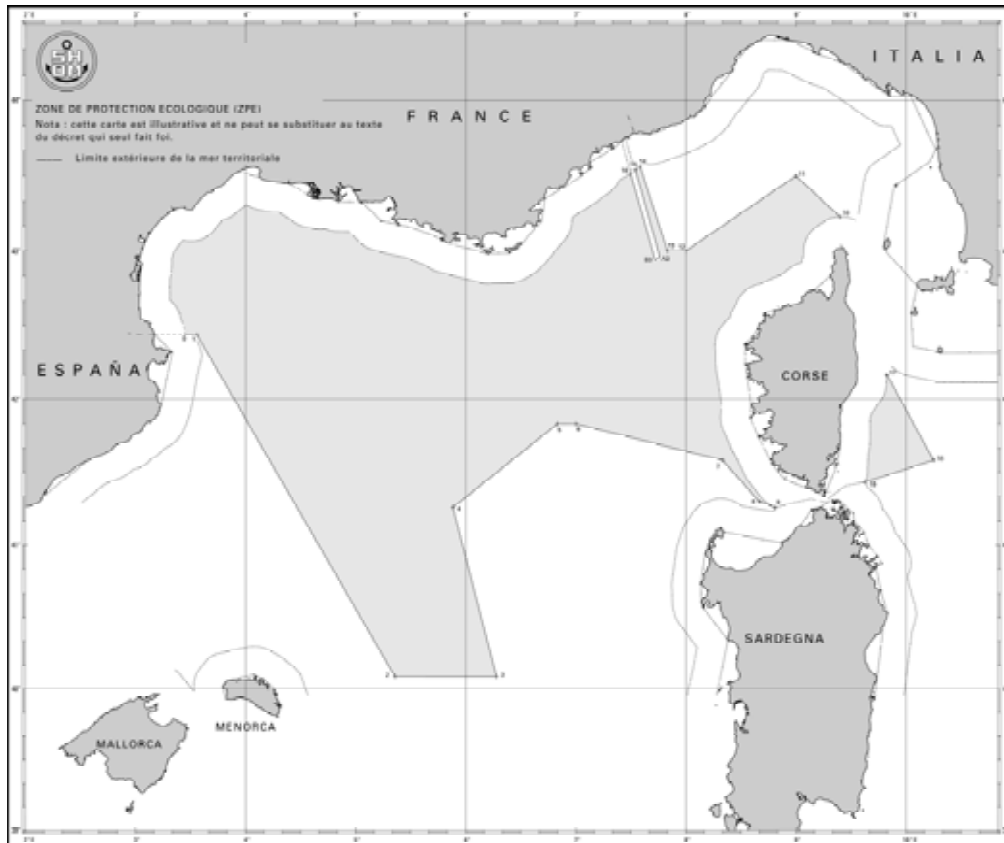
Pierre CALFAS

Plus les bateaux sont nombreux sur le fleuve, plus les recettes des péages sont élevées pour VNF (qui investit entièrement ses recettes dans l'amélioration du réseau).

II. Quelles mesures face aux risques environnementaux pour la Méditerranée ?

1. La lutte contre les pollutions par les hydrocarbures

a. Qu'a apporté la mise en place de la zone de protection écologique ?



Olivier LAURENS, Adjoint du préfet maritime pour l'action de l'Etat en mer

En 2004, la France a créé en Méditerranée occidentale une zone de protection écologique. A première vue, la création de cette zone n'a pas permis pour l'instant de diminuer le nombre de pollutions observées en mer (autour de 200). Toutefois, la création de cette zone a renforcé l'efficacité du dispositif judiciaire : elle a permis de mieux poursuivre les contrevenants et d'arriver jusqu'aux condamnations. Les douanes et la gendarmerie sont confrontées à une difficulté : le flagrant délit est requis pour arrêter les contrevenants. Beaucoup de pollutions sont commises la nuit : c'est la raison pour laquelle les douanes sont en train de moderniser leurs appareils de détection, pour qu'ils puissent mieux identifier les navires de nuit.

Marc GUERIN, avocat

Il faudrait former les magistrats et les procureurs des juridictions d'appel, comme l'ont été les magistrats et les procureurs des juridictions de première instance.

Olivier LAURENS

Je ferai passer le message.

Jean DI FUSCO

J'ai été président d'une société dénommée RTRH (Récupération et Traitement des Résidus d'Hydrocarbures), qui récupérait les résidus d'hydrocarbures, les traitait et revendait le produit obtenu aux cimenteries et autres. Jusqu'en 1994, le produit obtenu était exonéré de TIPP. Nous traitions environ 25 000 tonnes par an, soit l'équivalent de la production journalière de l'une des 4 raffineries de l'étang de Berre. Le produit que nous obtenions était meilleur que celui des 4 raffineries, pour une raison très simple. Les bateaux qui viennent déballaster à Fos arrivent chargés : ils contiennent très peu de résidus de brut et beaucoup de résidus de super, de gasoil ou d'essence. Malheureusement, à partir de 1994, la douane a soumis notre produit à la TIPP, ce qui a multiplié son prix par 3. Moyennant quoi, il est devenu impossible de continuer à exercer notre activité. A cette époque-là, il n'y avait pas 200 pollutions en Méditerranée.

Olivier LAURENS

Je n'ai aucun pouvoir sur la TIPP.

Jean DI FUSCO

La dissuasion peut jouer par l'intérêt tout autant que par la répression.

Robert DURAND, conseiller technique de l'association Environnement en Méditerranée

Je remercie les services de la douane, de la gendarmerie et du Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage en Méditerranée (CROSSMED) pour le travail qu'ils accomplissent. Notre association s'est portée partie civile dans les 8 cas de pollution. Nous lançons actuellement un projet européen entre l'Italie, la France et l'Espagne, pour lequel nous comptons sur le soutien de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Un participant

Toute bonne mesure a son revers. Le travail accompli par les douanes, les affaires maritimes et la marine nationale est louable, mais compte tenu de la polyvalence qui est demandée aux officiers, ceux qui ont la capacité de devenir capitaine préfèrent rester chef mécanicien.

René LUIGI, Secrétaire général adjoint du collège européen des experts maritimes

La défense de la faune maritime relève-t-elle de l'autorité du préfet maritime ? Je pense surtout à la pêche avec filet dérivant.

Olivier LAURENS

Le préfet maritime a une compétence générale sur la protection de l'environnement marin. En revanche, la police des pêches est une compétence qui relève du préfet de région. Par conséquent, le préfet maritime, dans ce secteur de la police des pêches, ne fait qu'appliquer les directives, la plupart du temps européennes, qui sont retranscrites et mises en forme par l'administration des affaires maritimes dans sa logique de lien avec le préfet de région.

b. La problématique de l'accueil des navires en difficulté

Olivier LAURENS

Plusieurs catastrophes maritimes ont poussé l'Etat, dans les années 80, à renforcer son action en mer, en s'appuyant sur la mise en place de conventions internationales donnant des outils juridiques. Ce dispositif a bien fonctionné, en particulier grâce aux moyens mis en place à cette époque (remorqueurs de forte puissance). Cela étant, de nouveaux accidents sont survenus à la fin des années 1990 et au début des années 2000 (naufrages de l'Erika et du Prestige), à la faveur d'une croissance importante du trafic maritime. L'Union Européenne a voulu réagir et a édicté des règles nouvelles appelées « paquets Erika ».

Dans ce contexte, la France s'est attelée à améliorer ses capacités de réaction. En juin 2002, une directive européenne a fait obligation aux Etats membres d'établir des plans pour l'accueil des navires en difficultés. Chaque préfet maritime est chargé d'établir ces plans pour la façade dont il est responsable. Ce plan ne se réduit pas à un inventaire des ports refuges : il s'inscrit dans une logique de concertation pour déterminer le meilleur lieu d'accueil pour un navire. Il confie au préfet maritime la responsabilité de décider ou non d'un lieu ou d'un port refuge, décision qui sera soumise à l'accord de l'autorité portuaire ou terrestre. En Méditerranée, tous les grands ports sont susceptibles d'accueillir des navires en difficultés. Par ailleurs, la préfecture maritime a recensé, en concertation étroite avec les autorités locales, 26 lieux de refuge potentiels pour la Méditerranée, pour le cas où un navire en difficulté ne pourrait pas être accueilli dans un port.

2. Le transport maritime dans le sanctuaire Pélagos**Jean-Baptiste MILCAMPS, directeur du parc national de Port-Cros**

Le sanctuaire Pélagos est un accord international pour la protection des mammifères marins en Méditerranée. Compte tenu de la croissance du transport maritime, les risques de collision entre des bateaux et des mammifères marins sont très importants. Certains transporteurs maritimes ont déjà rejoint le groupe de travail Pélagos pour réfléchir sur les mesures à mettre en place : il est important qu'ils viennent en nombre. Des formations sont organisées pour former les personnels embarqués sur les navires pour éviter les collisions. Des recherches sont menées pour mieux détecter les mammifères marins et tracer des routes pour éviter les collisions.

Mme ALEXIS, Direction de la sécurité maritime et terrestre de la SNCM (Société Nationale Corse Méditerranée)

Consciente de la fragilité de l'environnement dans lequel elle évolue, la SNCM a mis en place une politique de gestion de la sécurité et de l'environnement. Dans ce cadre, elle travaille sur plusieurs axes :

- le respect de l'eau, de l'air, de la faune, de la flore et des rivages ;
- la maîtrise des rejets solides, liquides et gazeux ;
- la réduction et la valorisation des déchets ;
- la maîtrise des consommations d'énergie ;
- la prévention de toutes les sortes d'accidents causés à l'environnement.

Nous avons mis en place à bord de nos bateaux et sur nos sites terrestres une gestion des déchets responsable, avec le développement de plus de 7 filières de tri.

Ensuite, nous avons installé sur notre navire « Méditerranée » un séparateur d'eau mazouteuse qui nous permet d'effectuer des rejets à la mer bien en-deçà des seuils réglementaires. Si les résultats s'avèrent concluants, nous comptons généraliser cet équipement à l'ensemble de la flotte.

Par ailleurs, depuis 1999, nous nous investissons dans des travaux de recherche sur les cétacés, notamment par le biais de l'association « Souffleurs d'écume » : les officiers de quart observent les cétacés pour enrichir une base de données sur les mammifères marins. Nous participons aussi à des programmes européens qui visent à réduire les risques de collision et à optimiser les interfaces port/navire. Enfin, nous avons installé un module de mesure autonome sur le navire « Méditerranée » pour recueillir des données océanographiques et participer ainsi à une étude sur les changements climatiques.

Pascal MAYOL, directeur de l'association Souffleurs d'écume

L'association « Souffleurs d'écume » est une association à caractère scientifique, qui a pour vocation la conservation de l'environnement et travaille plus particulièrement sur les cétacés de Méditerranée. Nous travaillons depuis plusieurs années avec la SNCM sur la thématique des collisions. Nous revenons d'un colloque spécialisé. Tous les chercheurs sont unanimes pour alerter sur les risques que font courir les collisions aux grands cétacés en Méditerranée. Nos chiffres sont très sous-évalués, car à bord de gros bateaux, on peut ne pas sentir la collision. Au-delà, les collisions font courir des risques aux bateaux et à leurs passagers. Il est arrivé que des collisions provoquent des voies d'eau : des bateaux de la SNCM en ont fait l'expérience. Plus grave, un passager qui voyageait à bord d'un navire rapide de type jet foil est décédé aux îles Canaries à la suite d'une collision contre un cachalot.

Je n'ai pas le temps de vous présenter nos travaux dans le détail. Je me bornerai à vous en indiquer les conclusions. Nous avons montré qu'un observateur spécialisé embarqué sur chaque bateau pouvait compléter très utilement les observations des personnels de quart, car il est complètement détaché des problèmes intrinsèques à la navigation. En outre, nous travaillons depuis l'année dernière avec l'Ecole Nationale de la Marine Marchande à la formation des élèves officiers et nous espérons développer cette année, avec le soutien de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, cette formation auprès du personnel de quart en activité. Enfin, nous avons étudié, avec le concours de la SNCM, un système d'identification du positionnement des cétacés en mer.

Je suis accompagné d'une personne qui travaille pour l'association Eco-Océan. Nous sommes plusieurs groupes de recherche à travailler sur ce problème et à mener des études complémentaires.

M. COTTE, doctorant Aix-Marseille II

Dans le cadre d'un travail de thèse financé par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, je mènerai une étude sur le navire « Méditerranée ». Cette étude s'inscrit dans un programme Transmed et consistera à « monitorer » tout l'environnement de Méditerranée et à effectuer des observations sur les cétacés.

Un participant

Bien avant 1999, je naviguais sur la SNCM et je peux vous assurer que nous comptions les cétacés, nous notions leur position et nous envoyions ces données à un laboratoire de recherche à la Rochelle. Les bateaux ont toujours évité les cétacés sauf la nuit. Je salue la SNCM d'avoir mis en place un système anti-pollution sur les bateaux. Quel est le coût de ce système ? Qui paiera celui qui comptera les mammifères marins ?

Mme ALEXIS

Le prototype de séparateur des eaux mazouteuses est élaboré en partenariat avec la SEM : pour l'instant, il ne coûte rien. Une fois que le prototype aura été validé, la compagnie a l'intention de le généraliser sur tous ses navires. A long terme, ce système devrait permettre de réaliser des économies substantielles.

Un participant

Corsica Ferries a-t-elle équipé ses bateaux du même matériel ?

Mme ALEXIS

Pas à ma connaissance.

Gilles BLANCHARD

La compagnie Corsica Ferries étant l'une de premiers clients du port de Toulon, je me permets de compléter les informations qui ont été données à son sujet. Cette compagnie dispose d'une filière d'évacuation des déchets avec un système d'enlèvement agréé, des compacteurs qui se relaient sur les ports à chaque escale ainsi qu'un enlèvement/traitement par camion citerne des eaux mazouteuses.

Pascal MAYOL

Corsica Ferries a été contactée par le sanctuaire Pélagos et s'est prononcé favorablement sur le principe de participer aux groupes de travail. Je signale que la Compagnie Méridionale de Navigation (CMN) est présente depuis peu dans les groupes de travail.

Nathalie DI MEGLIO, Eco Océan

La croissance du trafic maritime accroît le risque de collision. Depuis juin 2005, l'association Eco Océan a développé un programme de recherche pour étudier l'évolution du trafic maritime en Méditerranée occidentale. A cette occasion, je remercie la préfecture maritime et la Marine qui nous permettent d'embarquer sur leurs hélicoptères et leurs avions. Je lance un appel aux représentants du trafic maritime ici présents. Nous aimerions centraliser des données sur le trafic maritime en Méditerranée occidentale, pour fournir des cartes aux gestionnaires et les aider à trouver la meilleure voie pour éviter les collisions.

Corinne LOCHET, Service Mer Conseil régional

Le Conseil régional soutient des étudiants qui mènent des recherches sur les données océanographiques. Je remercie les compagnies maritimes de bien vouloir accueillir des appareils de recueil de données pour alimenter la recherche océanographique, comme l'ont déjà fait la SNCM et la CMN. Je ne prendrai qu'un seul exemple : l'augmentation de la température en Méditerranée. Des équipements comme les digues et les ports sont en train d'être renforcés et certains nous conseillent de tenir compte de la montée prévisible des eaux. Avec quels modèles ? Avec quelles données cette montée a-t-elle été calculée ? Vous le voyez : cela a un impact très important sur les équipements à construire et donc sur les financements à prévoir.

III. Quelle complémentarité entre les ports régionaux pourrait être développée dans le cadre de la décentralisation ?**Gérard PIEL**

La loi de décentralisation donne la possibilité aux collectivités d'être candidates à la gestion de ports. Nous avons déposé des dossiers de candidature du Conseil régional pour gérer les ports de Toulon et de Nice auprès de Monsieur le préfet de région.

Jacques-Maurice LENGRAND, Président de l'institut Méditerranéen des Transports Maritimes

L'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes est le principal « think tank » dans le domaine du transport maritime et des affaires portuaires en Méditerranée. Il a des correspondants dans tous les ports de Méditerranée et tient un colloque chaque année dans un port différent. Il compte 250 membres qui regroupent des représentants des activités portuaires, des universitaires, des professions libérales et des hauts fonctionnaires. Il a été créé par la CCI de Marseille et par le PAM. Nous publions tous les ans un certain nombre de travaux et notamment *Les Annales de l'INTM*.

Avec la décentralisation portuaire, avec la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) mais aussi avec un certain nombre d'intérêts commerciaux et industriels, la concurrence va s'aviver au niveau international et national. Les ports de Toulon et Nice sont appelés à être gérés par des collectivités territoriales ou des ensembles de collectivités. Le Conseil régional a déposé sa candidature pour prendre en charge la gestion de ces ports. Il a un représentant au conseil d'administration du PAM. Il a une vision globale.

La partie maritime du transport maritime devient très dépendante des organisations logistiques et des organisations territoriales qui se développent dans notre région. Un archipel logistique part du Sud de Lyon et descend jusqu'au Sud de la France. Dans les zones de Toulon et Nice, les facilités de transports terrestres sont moins importantes. Il faut avoir une vision globale de l'économie portuaire, organiser les solidarités territoriales et se méfier de concurrences inutiles entre les ports de la façade méditerranéenne.

M. BOUDOUIN, cabinet Jonction

Au 1^{er} janvier 2007, les ports de Toulon et de Nice seront transférés de l'Etat vers les collectivités locales. La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur s'est portée candidate. Cette candidature est logique, pour plusieurs raisons :

- La Région a compétence dans le domaine de l'aménagement du territoire et du développement économique, deux thèmes qui sont directement liés aux ports.
- La distribution des aides sociales et territoriales pour la desserte de la Corse peut modifier radicalement le comportement des passagers dans le choix d'un port. Aujourd'hui, c'est la collectivité territoriale Corse qui a tous les atouts en main. Il est plus cohérent que ce soit la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur qui soit l'interlocuteur de la collectivité territoriale Corse, pour défendre l'ensemble des ports régionaux.
- Pour développer les autoroutes de la mer, il faudra des actions politiques fortes au niveau des instances nationales et européennes. Si rien n'est fait au plan politique, je doute fort que le transport de marchandises se reporte un jour massivement du mode routier sur le mode maritime.
- L'accueil des bateaux de croisières nécessite des investissements lourds. Dans un secteur où la concurrence est vive, il est nécessaire d'instaurer de la cohérence, sinon les déconvenues risquent d'être cuisantes.
- Le port n'est qu'un maillon d'une chaîne logistique. Son développement passe par des réseaux ferrés et routiers ainsi que par des plateformes logistiques. L'échelon régional est le plus pertinent pour négocier avec RFF et la SNCF des problèmes de desserte ferroviaire.
- Enfin, toutes les prévisions montrent que le trafic entre le Nord et le Sud de la Méditerranée va exploser dans les années à venir : la Région apparaît comme la mieux placée pour s'y préparer et pour coordonner les ports de la façade méditerranéenne : Toulon, Nice, Marseille, Sète...

Gérard PIEL

Merci à tous.

Atelier n°2 **Recherche – Innovation et Industries maritimes-**

Présidé par :

Madame Nathalie LEFEBVRE Présidente de la Commission Formation initiale Recherche

Etaient présents à la tribune :

Madame Nicole PAPINEAU Directrice adjointe de l'Institut National des Sciences de l'Univers

Monsieur Guy HERROUIN Directeur du centre IFREMER de Méditerranée ;

Monsieur Bernard PLANCHAIS Directeur de DCN-Services de Toulon et Président du comité de pilotage du pôle de compétitivité Mer Provence-Alpes-Côte d'Azur ;

Monsieur Marc TASSEL Directeur de la mission économique régionale ;

Monsieur Jean Philippe MIGNARD Directeur de la SEMIDEP-CIOTAT ;

Monsieur Laurent FALAIZE Président de Riviera Yachting Network

Monsieur Pierre CHOUKROUNE Président du collectif Andromède.

I. Discours introductif

Nathalie LEFEBVRE

Je remercie les intervenants d'avoir accepté de nous présenter leurs projets et programmes de recherche. Les troisièmes Rencontres régionales de la Mer avaient déjà suscité un débat passionné, dans le domaine de la recherche, notamment sur la place des sciences et technologies de la mer. Le rôle de la Région dans ce domaine avait été souligné, ainsi que l'insuffisante visibilité de cette recherche au niveau européen.

Les préconisations qui y ont été émises en 2003 ont débouché sur l'organisation d'un colloque scientifique en 2005, en vue de la constitution d'un centre de recherche en

sciences de la mer. Nous avons souligné la nécessité de développer la collaboration entre organismes et entre établissements.

Nous avons mis en place un groupe de travail réfléchissant à une meilleure structuration des forces en région.

Nous avons choisi cette année de vous présenter divers aspects de l'apport de la recherche pour le développement durable en Méditerranée et la surveillance en milieu marin. Nous avons prévu des moments d'échanges après les exposés.

En 2005, le pôle de compétitivité Mer a été labellisé, en association avec celui de la région Bretagne. Cela marque la reconnaissance au plan national de notre potentiel et récompense la mobilisation des entreprises et laboratoires de recherche dans des projets innovants.

Nous avons lancé un schéma régional de l'enseignement et de la recherche visant à définir des objectifs de court et moyen terme en vue du prochain contrat de Plan – dont nous ignorons encore la forme – et à échanger avec les acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche sur les dispositifs mis en place par la Région. J'invite les scientifiques non encore partenaires à rejoindre nos réflexions.

Nous avons évoqué en 2003 l'intérêt de la réparation navale et de haute plaisance pour la filière, et notamment les projets structurants de la Ciotat et Saint-Mandrier. Nous avons évoqué l'association Technicmarine dans le Var, le premier réseau d'entreprises dans ce domaine. Le contexte a évolué depuis que la filière s'est structurée. Ainsi l'ascenseur à bateaux de la Ciotat est en cours de construction. La mission de développement de l'économie régionale a créé et animé un club informel Yachting Professionnel, regroupant les acteurs de la plaisance des trois départements côtiers de la région. Technicmarine, après avoir établi un plan stratégique régional, a pris le nom de Riviera Yachting Network.

Plusieurs chantiers ont été cofinancés par la Région dans le cadre du développement durable et ont été portés par la Fédération des Industries Nautiques.

II. Recherche, innovation et transfert de technologies dans les sciences de la mer

1. Quels apports de la recherche pour le développement durable des zones côtières en Méditerranée ?

a. Introduction

Nicole PAPINEAU

On oppose trop souvent la recherche aux applications et aux technologies ; je considère pour ma part que ces deux domaines sont liés. Les transferts technologiques permis par la recherche me semblent, à ce titre, très importants.

Le domaine de recherches de l'Institut National des Sciences de l'Univers couvre notamment l'océanographie, les sciences de la terre et la climatologie. Je me félicite de

l'organisation de rencontres scientifiques en mai dernier. Nous coopérons depuis longtemps avec divers organismes de recherche et des universités.

Le GIP Mercator, dans le domaine de l'océanographie opérationnelle, va être transformé en GIE l'an prochain. Il s'inscrit dans le programme global GMES (Global Monitoring Environment and Security), dont le domaine s'étend de l'océanographie hauturière à l'océanographie opérationnelle côtière. Les chercheurs et les industriels y ont chacun leur place.

Nathalie LEFEBVRE

Les présentations qui vont suivre visent à illustrer le lien entre chercheurs, professionnels et institutionnels.

b. Exemples de programmes concertés entre chercheurs, professionnels et institutionnels soutenus par la Région

Programme MEDICIS

Monsieur CADIOU

Le programme MEDICIS vise à connaître les sources, l'état et le devenir de la contamination chimique en Méditerranée occidentale. Nous cherchons par ailleurs à élaborer des outils destinés à mieux gérer et maîtriser les éléments de contamination des milieux marins. Nous cherchons à répondre aux exigences de diverses conventions internationales et directives européennes. Nous mettons au point des outils de surveillance du milieu marin, faisant appel à de nouvelles technologies et à de nouveaux modèles. Le programme MEDICIS est un intermédiaire entre la recherche fondamentale et les décideurs publics.

La mer Méditerranée est une mer fermée, pauvre en nutriments, peu soumise aux marées mais exposée aux crues ou aux tempêtes, une mer où la biodiversité est importante et dont les rives sont fortement urbanisées. La contamination du milieu marin est assez mal connue, notamment au sud et à l'est du bassin méditerranéen.

De nombreuses molécules élaborées par l'homme sont finalement rejetées dans le milieu marin et génèrent des risques sur l'écosystème et pour l'alimentation humaine.

Le projet MEDICIS est notamment soutenu par l'Agence de l'Eau Méditerranée-Corse, la Région Provence Alpes Côte d'Azur, la Région Languedoc-Roussillon et la Communauté européenne. MEDICIS a été associé au pôle de compétitivité Mer, ce qui permettra d'élaborer des systèmes améliorant la maîtrise des rejets d'eaux usées dans le milieu marin. Nous travaillons avec des partenaires en France, en Espagne, en Italie, en Algérie et en Tunisie.

J'aimerais vous montrer trois illustrations de notre travail :

- **un projet de mesure de l'état de la contamination des eaux du littoral**

Depuis vingt ans, l'IFREMER travaille sur la mesure des contaminants dans le milieu à l'aide de poches de moules (immergées pendant trois mois dans les eaux côtières). Nous avons commencé à étendre ces mesures aux côtes italiennes et espagnoles en 2005 et nous comptons généraliser cette démarche aux côtes maghrébines en 2006. Nous obtiendrons ainsi une cartographie à l'échelle du bassin occidental pour une quarantaine de substances. Nous réfléchissons à une extension au bassin oriental.

- **un projet sur la connaissance des apports**
Nous avons choisi de travailler à Marseille. Avec le soutien de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, nous allons observer la contamination du milieu marin dans les sédiments lors d'événements exceptionnels (tempêtes ou crues).
- **un projet sur les processus**
Nous soutenons une thèse sur le transport particulaire dans le golfe du Lion, à l'aide de modèles.

Analyse *in situ* du phytoplancton : un nouvel outil pour définir la qualité des eaux côtières

Melilotus TYSSSEN

Je travaille sur une thèse cofinancée par la Région, l'Agence de l'eau et l'agence de Marseille du centre d'océanologie. Le terme phytoplancton désigne l'ensemble des organismes unicellulaires capables de réaliser la photosynthèse. Ils constituent la base de la chaîne alimentaire marine et jouent un rôle clé dans les échanges gazeux entre la mer et l'atmosphère. Ils sont sensibles aux perturbations du milieu.

Il n'existe pas de méthode permettant d'effectuer des analyses à haute fréquence (plusieurs fois par jour). La microscopie optique permet d'identifier et de compter les organismes. Cette méthode sert surtout à identifier les algues toxiques. Elle s'avère coûteuse en temps et nécessite du personnel spécialisé. La cytométrie de paillasse est quant à elle limitée sur la taille des organismes et le volume analysé : les événements rares échappent à l'observation. Par ailleurs le protocole d'échantillonnage peut altérer l'échantillon par rapport au milieu naturel.

Nous utilisons un cytomètre pouvant s'immerger jusqu'à 200 mètres de profondeur et adapté à l'analyse du phytoplancton. Il récupère des informations toutes les demi-heures *in situ*. Le profil de chaque cellule est recueilli à l'aide d'un faisceau laser. Nous pouvons analyser des cellules de plusieurs millimètres de longueur et d'un millimètre de diamètre. Nous avons installé l'appareil dans le port du Roucas-Blanc. Nous recevons directement les informations dans le laboratoire.

Nous avons rapproché les mesures des facteurs météorologiques (température de l'eau et vitesse du vent). Sur la période d'observation, deux coups de vent se sont produits et correspondent à une variation des types cellulaires observés. De même un orage important a entraîné la quasi disparition de cinq types cellulaires et l'apparition d'un sixième type en seulement une heure.

Erosion côtière : analyse, méthodes de lutte

Mireille PROVENSAL

Je représente le CEREGE (Centre Européen de Recherche et d'Enseignement en Géosciences de l'Environnement). Une équipe travaille sur la maîtrise de l'érosion côtière. Je vais vous présenter des programmes de recherche du CEREGE soutenus par la Région.

Les littoraux sont soumis à la montée du niveau marin. D'après les scénarios des météorologistes, nous devrions assister à une montée du niveau de la mer de 4 mm par an en moyenne d'ici 2100. Dans le même temps, les tempêtes plus nombreuses devraient accélérer l'érosion tandis que les fleuves apporteront moins de sédiments. Nous travaillons sur l'analyse du risque et sa prévention.

Une thèse porte sur la stabilité et la durée de vie des ouvrages en enrochement, le principal outil actuel de protection du littoral. Nous avons constaté un effondrement des fonds aux alentours de la digue protégeant les salins du Midi, ce qui entraînera à terme l'affaissement de l'ouvrage.

Nous recherchons des modes de protection alternatifs à l'aide d'une autre thèse : le système Ecoplage, qui consiste en un drain réduisant les effets de l'érosion des vagues. Les deux premières années d'expérimentation de cette méthode sont prometteuses.

Une thèse visant à mesurer les effets de la réduction du débit du Rhône sur les plages environnantes vient de débuter. Elle devrait permettre de modéliser les mécanismes de transferts sédimentaires d'une embouchure au littoral environnant.

En coopération avec l'Université de Tanger, nous allons expérimenter des méthodes de protection au Maroc.

Le Ministère de l'environnement et du développement durable nous a missionné pour étudier les effets prévisibles du changement climatique sur le littoral du golfe du Lion. Nous allons extrapoler la fréquence et la violence des tempêtes pour le siècle à venir et en évaluer l'incidence sur le littoral.

Projet pilote de traitement des déblais de dragage SEDIMARD 83

Gilles ARDUIN Directeur Service des ports Conseil Général 83

Le projet SEDIMARD 83 est supporté par le Conseil général du Var. Nous travaillons avec bon nombre d'intervenants. Notre action pourrait entraîner à terme une dépollution des ports.

Monsieur AQUA Service des ports Conseil Général 83

Les déblais de dragage sont assimilables à des déchets au sens légal. Ils peuvent être contaminés en polluants organiques et métalliques. Nous avons constaté des concentrations supérieures aux seuils réglementaires. La population se montre sensible au traitement de ces déchets. Nous avons évalué le volume à traiter à un million de mètres cube en 20 ans, ce qui est peu par rapport aux ports de l'Atlantique.

Ce projet comporte deux phases de conception et une phase de réalisation. Nous avons établi un diagnostic et sommes en train de rechercher plusieurs solutions alternatives. Dans un second temps, nous mettrons au point un outil permettant de réaliser la solution choisie. Nous allons mener une opération pilote sur des échantillons.

Nous avons décidé de regrouper l'ensemble des déchets sur un site unique. Nous évaluons le projet à 10 millions d'euros, un investissement qui semble aléatoire. La Marine nationale nous apporte ses capacités en recherche. Nous avons missionné un cabinet sur les questions juridiques et sur la dangerosité des déchets. Les trois Conseils généraux côtiers devraient nous soutenir en plus du Conseil régional. Nous devrions nous installer sur le site pilote en janvier.

Pierre CHOUKROUNE

Il existe des connexions évidentes entre la recherche fondamentale, la recherche opérationnelle et les professionnels, comme le montre l'analyse des sédiments et des polluants qu'ils contiennent.

2. Le pôle de compétitivité Mer

a. Présentation

Bernard PLANCHAIS

La France et la région Provence Alpes Côte d'Azur sont relativement peu connues dans le domaine maritime au niveau mondial. Nous cherchons donc à faire connaître nos savoirs, en Bretagne et en PACA. L'enjeu est important car la mer recèle un potentiel économique important. Elle couvre 70 % de la planète, représente 70 % du volume d'échanges économiques et 50 % de la population vit près des côtes.

Le pôle de compétitivité Mer compte une centaine d'entreprises représentant 3 milliards d'euros de chiffre d'affaires, 200 millions d'euros de budget de recherche et développement (dans 50 laboratoires) et de 20 000 emplois directs. Les acteurs sont regroupés dans les régions de Marseille, la Ciotat, Toulon et Nice. Le potentiel de la région Bretagne est équivalent à celui de notre région. Les acteurs sont présents autour de Brest, Lorient, Morlaix et Quimper. 60 % de la puissance maritime et scientifique nationale se retrouvent concentrés dans nos deux régions.

Nous cherchons en premier lieu à éviter la délocalisation de nos emplois, risque renforcé par la montée en puissance de l'Asie du Sud-Est. Nous favorisons l'émergence d'entreprises, en particulier dans le domaine de la recherche. Enfin, nous préparons le secteur à la restructuration, ce qui nécessite de maintenir l'attractivité de la région, tant dans le domaine civil que militaire. Nous cherchons à nous développer en liaison avec le tourisme de la mer, dont dépendent 50 000 emplois.

Nous avons identifié cinq thèmes dans notre pôle :

- sécurité et sûreté maritime (installations sensibles [ports et plates-formes pétrolières], régions) ;
- ingénierie, maintenance et services navals (développements technologiques dans les domaines militaire ou civil) ;
- environnement et génie côtier (protection du littoral, digues, ports à sec) ;
- exploitation des ressources énergétiques marines (robotique sous-marine, exploitation pétrolière) ;
- exploitation et valorisation des ressources biologiques marines.

Les technologies associées couvrent les systèmes d'information et de communication complexes, les technologies marines et sous-marines et la recherche en biologie et en environnement.

Nous avons constitué une équipe de sept personnes chargée de faire émerger des projets et d'en assurer le financement. Un comité de pilotage de 19 représentants compte des membres de grands groupes (Véolia, Thales, DCN), des représentants des PME et des

scientifiques. Nous comptons 150 adhérents et pouvons accueillir tout acteur intéressé du domaine maritime.

Nous avons mis en place une structure commune avec le pôle de Bretagne chargée de vérifier la cohérence de nos projets respectifs.

Nous avons décidé de devenir un acteur majeur du programme européen « Homeland Security », en surveillant les navires à distance, en développant des produits et services innovants pour les navires et installations maritimes (militaire, plaisance, off-shore) et en faisant reconnaître notre compétence scientifique, notamment dans l'off-shore profond, tout en coordonnant les divers programmes et organismes de recherche.

L'économie maritime représente 110 000 emplois dans la région (dont 60 000 hors tourisme). Nous voulons assurer la pérennisation de 5 000 emplois en cinq ans et en créer 3 000 supplémentaires. Plus que leur développement individuel, il est important que les différents acteurs travaillent ensemble.

Nathalie LEFEBVRE

La Région a organisé récemment la première conférence régionale des pôles de compétitivité. Nous avons effectivement besoin d'une fédération des partenaires régionaux de la recherche afin d'obtenir une meilleure cohérence des programmes et d'acquérir une meilleure visibilité au plan national et international.

De la salle

Les chiffres d'emploi cités concernent-ils uniquement la région PACA ?

Bernard PLANCHAIS

Oui. Ils sont du même ordre pour la Bretagne.

Pierre CHOUKROUNE

Vous avez parlé d'une situation d'urgence pour la collaboration des chercheurs de la mer, mais cela fait cinq ans qu'elle dure ! Certains intervenants ont insisté sur le fait que le partenariat ne pourra pas bien fonctionner avec seulement un investissement public. Qu'espérez-vous des industriels ?

Bernard PLANCHAIS

Ils financent des projets de recherche et développement pour 200 millions d'euros par an. Il est question que les projets soient financés majoritairement par des partenaires privés, en fonction des retours attendus à court, moyen et long terme.

Anne MOULIN

L'off-shore profond concerne pour l'essentiel l'Afrique. Allons-nous finir par développer la filière technique et pas seulement la robotique en France ? Les pilotes de robots sont en effet anglo-saxons et les techniciens, africains.

Bernard PLANCHAIS

Les acteurs s'investiront si cette activité est vouée à se développer. Le coût de la main d'œuvre à l'étranger encourage son recours ; il est bien convenu en revanche de travailler sur la recherche.

Jean-Pierre FERRAT

Je travaille à la station marine d'Endoume. Je ne partage pas votre constat d'un manque de reconnaissance internationale sur le plan scientifique. Il existe un réseau européen des laboratoires marins et des stations marines. La France et la région Provence Alpes Côte d'Azur y sont bien représentées, et leur compétence est notamment reconnue dans l'observation de la biodiversité et dans la génomique marine.

Il semble que la station marine d'Endoume soit vouée à un démantèlement, les laboratoires déménageant à Luminy, à 12 kilomètres du site expérimental. Ce serait dommageable pour la recherche en écologie côtière à Marseille. Or notre compétence est reconnue dans ce domaine : nous venons de signer un accord avec le gouvernement algérien pour la reprise de l'exploitation du corail rouge.

Bernard PLANCHAIS

J'indiquais simplement que nous avons besoin de renforcer notre image scientifique pour faire reconnaître notre compétence au niveau mondial.

Gilles MONTALLAN

J'appartiens à la délégation CFDT au Conseil Economique et Social Régional (CESR). En 1997, la DCN a subi une restructuration. A l'époque, les syndicats avaient déjà suscité la création d'un centre d'excellence lié à la mer où les industriels seraient associés aux chercheurs et aux universitaires. Comment Monsieur Planchais compte-t-il faire en sorte que les 8 000 emplois soient bien créés et que les fonds publics soient correctement utilisés ?

Bernard PLANCHAIS

Ma réponse est simple : tous les partenaires doivent travailler ensemble – beaucoup plus qu'aujourd'hui.

Nicole PAPINEAU

Une convention a été signée en vue de la création d'un Europôle de compétitivité regroupant l'ensemble des chercheurs dans le domaine maritime. Par ailleurs, rappelons que la région Midi-Pyrénées abrite un pôle de compétitivité sur l'aéronautique et l'espace, dont une partie du champ concerne les technologies marines. Ce pôle travaille avec un TBE, une équipe d'animation de scientifiques et d'universitaires auquel participent des sociétés liées à la recherche comme Météo France. Nous espérons voir une structure de coordination similaire naître en PACA.

3. La surveillance en milieu marin : quelle contribution de la recherche technologique ?

a. Introduction

Guy HERROUIN

Nous avons un besoin croissant de mesures à haute résolution spatiale et temporelle et d'évoluer vers le temps réel, ce qui nécessite de développer de nouvelles technologies. Cette démarche est liée au pôle de compétitivité (thèmes de l'environnement et de la sécurité maritime). Les moyens utilisables sont les satellites, les radars, les robots, les profileurs, les stations sous-marines et les modèles dynamiques. L'infrastructure ANTARES permet de recueillir, par exemple, des données sismiques. Ces nouvelles technologies rassemblent diverses équipes de recherche.

b. Exemples de programmes menés en collaboration avec les entreprises régionales

Nouvelles technologies d'éclairage sous-marin

Monsieur CADIOU

L'IFREMER a travaillé avec des TPE pour fabriquer des projecteurs sous-marins à l'aide de diodes électroluminescentes (LED) à forte puissance (jusqu'à 5 watts). Les LED permettent de choisir avec précision la longueur d'onde d'émission de la lumière, tandis que les lampes à incandescence possèdent un spectre large. L'utilisation de LED vertes et bleues permet de minimiser l'absorption de la lumière par l'eau de mer. Nous avons réalisé un premier prototype de 250W, à partir duquel nous avons fabriqué plusieurs projecteurs. Nous travaillons sur des modèles qui pourront rester immergés pendant une longue période sans être recouverts d'algues. Par rapport à un projecteur classique, les LED nécessitent un délai de mise en route très court, ce qui permet de minimiser la consommation d'énergie.

Océanographie côtière opérationnelle

Didier SAUZADE

L'océanographie opérationnelle côtière est plus difficile que l'océanographie hauturière. Nous avons noté des enjeux socioéconomiques importants, principalement en production de services. L'océanographie côtière est vouée à se développer pour des enjeux de dimension régionale ou locale. La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur possède des atouts dans le domaine (connaissances théoriques et capacités opérationnelles). Le projet dont je vous parle fait partie des 17 projets fédérateurs du pôle de compétitivité Mer ; il est également développé en Bretagne. Les objectifs sont les suivants :

- évaluer les apports d'un système pilote ;
- développer des capacités de réponse rapide à des questions environnementales ;
- fédérer le potentiel régional de recherche et développement sur un objectif commun.

Notre projet débouchera sur la mise au point de démonstrateurs pilotes. Nous travaillons notamment sur le golfe du Lion et la rade de Marseille.

Pour parvenir à une modélisation locale, nous passons par l'intermédiaire de modèles plus globaux, puis nous raccordons les conditions aux limites des modèles inférieurs. Nous cherchons à améliorer les mesures atmosphériques, celles fournies par Météo France n'étant pas suffisamment précises. Nous avons également recours à des images satellitaires pour valider nos modèles.

Traitement de l'image et reconstruction 3D

Julien SEINTURIER

Notre projet associe une entreprise (la COMEX), la Région PACA et des laboratoires de recherche. Notre champ de recherche est la fouille archéologique profonde. Les sites sont bien conservés en raison de leur profondeur mais difficilement accessibles par les méthodes classiques. En outre les archéologues sont soucieux de conserver les sites en l'état pour les générations futures. Nous avons opté pour une méthode de photogrammétrie (reconstitution d'un objet en 3D à partir de plusieurs vues). Nous avons ajouté un module de reconnaissance automatique à notre système. Nous étions capables ainsi de reconstituer rapidement un site archéologique. Les archéologues avaient également besoin de contenus sémantiques associés aux images. Il nous a fallu pour cela utiliser des applications avancées en intelligence artificielle. A partir d'une simple prise de vues, nous sommes capables de générer un environnement en trois dimensions et, en faisant appel à des fusions multi-sources, de relier le contenu visuel à des contenus textuels. Nous devons utiliser des résultats de mesures en laboratoire pour corriger la modification de la perspective. Nous sommes capables de recréer le site dans un environnement virtuel, que l'archéologue peut alors explorer librement.

Notre projet a fait appel à plusieurs disciplines (l'archéologie, l'informatique, la photogrammétrie et l'expertise technique), ce qui a nécessité une collaboration importante entre les laboratoires (DRASSM, MAP et LSIS). La COMEX, outre le financement du projet, a permis la maîtrise technique du procédé. Nous avons proposé cette technique pour un projet européen et l'avons déjà expérimentée sur site en Italie et en France. Nous participons également à des projets sur la biodiversité et sur le corail en Algérie (représentations de champs de corail).

c. Débat

Nicole PAPINEAU

Monsieur Sauzade a fait référence à plusieurs initiatives internationales. Il s'agit en fait d'une initiative commune née lors d'un sommet mondial il y a deux ans. Le projet GMES en est la déclinaison pour l'Europe.

S'agissant de la structuration du monde de la recherche, le Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS) s'associe déjà aux universités.

Enfin, s'il est exact que le modèle de Météo France n'est pas adapté à la météorologie marine, des actions sont déjà entreprises pour pouvoir utiliser un outil unique pour la météorologie marine et pour la météorologie atmosphérique.

Le modèle de qualité de l'air est un exemple de collaboration avec le CNRS.

III. Vers un développement de la haute plaisance en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

1. Etat des lieux et perspective en région, quelles initiatives pour dynamiser le secteur de la réparation navale de haute plaisance ?

Marc TASSEL

Les yachts sont, par définition, des navires de plus de 24 mètres, disposant d'un équipage professionnel et dédiés à des activités commerciales. La mer Méditerranée est la première zone de navigation mondiale pour les yachts (avec les Caraïbes). La moitié des 4 500 yachts du monde transite par les eaux méditerranéennes tous les étés. Une grande part de ces navires mouille sur la Côte d'Azur. Nous disposons de 57 000 places de port, soit 36 % de la capacité nationale. Certains professionnels invoquent cependant une capacité insuffisante. 400 grands yachts stationnent dans la région pendant l'été, dont la moitié séjournent en hiver. Les « bateaux ventouses » empêchent parfois les yachts de s'installer.

Nous dénombrons une douzaine de chantiers de réparations dans notre région, pour quelques centaines d'emplois directs et de nombreux emplois indirects. Ils sont plutôt localisés autour de Marseille, la Ciotat, Saint-Mandrier et Toulon. Des chantiers de taille plus modeste sont installés sur la Côte d'Azur (maintenance et petites réparations). Nos chantiers sont relativement petits par rapports à leurs concurrents espagnols et italiens. Les concurrents croates et turcs se développent également.

Nous comptons entre 100 et 150 équipementiers fortement focalisés sur le yachting professionnel. Les exigences élevées liées à ces navires nécessitent entre autres l'utilisation de peintures de haute technologie et d'électronique embarquée.

Nous avons souhaité structurer les différentes filières et rapprocher les métiers du yachting par l'intermédiaire d'un club informel. Nous espérons le rendre autonome à terme.

2. « Riviera Yachting Network », « Club informel Yachting professionnel » : quels sont les enjeux d'une organisation en réseaux ?

Laurent FALAIZE

Riviera Yachting Network est un réseau de 66 entreprises représentant plus de 1 600 salariés, pour 220 millions d'euros de chiffre d'affaires annuel. Nous nous sommes développés à partir de l'association Technicmarine, anciennement basée dans le Var. Nous avons étendu le champ de cette association à la région de la Ciotat (plus de 25 sociétés). Notre association se caractérise par un esprit d'ouverture et la volonté de bâtir un programme qui reflète la volonté des adhérents. Nous observons une progression des cotisations de plus de 50 %. Les fonds privés représentent aujourd'hui la majorité du budget de fonctionnement. Notre action s'oriente autour de quatre axes :

- la promotion des métiers auprès des jeunes (observatoire des métiers, rapprochements avec les collèges, lycées et centres de formation) ;
- l'intelligence économique (veille concurrentielle au niveau du bassin méditerranéen) ;
- la promotion des savoir-faire (sachant que Toulon est la première plate-forme mondiale d'embarquement et débarquement pour les yachts) ;
- l'exercice d'un *lobbying* pour aider nos adhérents à développer leurs implantations.

3. Les infrastructures sont-elles à la hauteur du défi ?

Monsieur MIGNARD

Nos entreprises sont caractérisées par une particularité juridique (Autorisations d'Occupation du Littoral) et comptable (investissements). Nous avons valorisé une trentaine d'hectares à la Ciotat en y réalisant des investissements publics, le plus important étant un ascenseur à bateaux permettant d'extraire de l'eau des navires de 80 mètres de long et de 2 000 tonnes. Les grands navires de plaisance se développent rapidement et, sur ce segment, nous entendons imposer une barrière d'entrée élevée à nos concurrents potentiels, lesquels sont contraints par des terrains moins vastes. Nous avons investi au total 42 millions d'euros dans ce projet. Nous avons pris grâce à cela une avance significative par rapport à nos concurrents. La deuxième étape de l'investissement est destinée à améliorer la productivité des chantiers. Nous poursuivons les objectifs suivants :

- offrir aux navires de plaisance tous les métiers dont ils ont besoin en un lieu unique ;
- structurer et renforcer chaque acteur de la filière (recherche, infrastructures informatiques, fonds propres, industrialisation, développement des implantations) ;
- développer un réseau permettant d'établir un lien durable entre les équipages, les prestataires de service et les chantiers navals ;
- optimiser la capacité d'accueil des ports de plaisance en résolvant notamment le problème des « bateaux ventouses ».

IV. Une stratégie industrielle engagée vers le développement durable

1. Le projet Ecomat – Ecoconception et ses applications sur le secteur de la haute plaisance

Monsieur GIANOTTA Centre d'Animation Régionale en Matériaux Avancés (CARMA)

Un centre de transfert technologique permet de répondre aux besoins technologiques des entreprises, en recensant notamment les projets de recherche des domaines considérés. Pour les entreprises, ces préoccupations sont reliées au développement économique et au développement durable.

L'écoconception consiste à concevoir des produits répondant aux attentes du marché tout en réduisant les impacts environnementaux de l'ensemble du cycle de vie (matières premières, énergie utilisée dans la fabrication, transport, fonctionnement et recyclage).

Dans certains cas, éco conception va de pair avec développement et rentabilité économique.

Le projet Ecomat consiste à étendre les thèmes de recherche que nous avons développés avec une entreprise en particulier. Ce projet est financé par la Région, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) et la Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE). Nous cherchons à utiliser, pour les emballages, des plastiques biodégradables (à base de végétaux). Les matériaux composites présentent également un certain intérêt pour le recyclage. Nous avons mis en ligne une base de données sur la réglementation concernant les produits chimiques. Enfin nous cherchons à exploiter des énergies renouvelables.

Le projet DE-FI Composites vise quant à lui à améliorer la compétitivité des entreprises de la branche (artisanales pour la plupart) et à les initier à des procédés de fabrication non polluants. Nous invitons les entreprises dans des ateliers où elles peuvent découvrir des technologies à faible émission de styrène (composé volatil cancérogène et responsable de la destruction de la couche d'ozone).

Nous aidons les industriels à passer à une production en groupe fermé. La société GM Composites a déjà réalisé cette transition. Cette société se retrouvait en dehors du cadre de la réglementation française et aurait été obligée, sans cette solution technologique, de déménager ses activités ou de sous-traiter son marché. Pour l'instant, les coûts de production ne sont pas encore concurrentiels.

2. La plate-forme HQE ISO 9002 Monaco Marine

Vincent LARROQUE

Monaco Marine investit à la Ciotat, sur un site de réparation respectueux de l'environnement. Nous avons supporté 18 des 42 millions d'euros de l'investissement global. En soutien avec l'ADEME et la Région, nous avons initié une démarche Haute Qualité Environnementale (HQE). Nous souhaitons montrer que malgré notre vocation industrielle, nous pouvons respecter le site. Nous avons mis en place diverses initiatives :

- récupération des effluents sur l'ensemble de la zone de carénage (très peu de chantiers navals sont équipés d'un tel système) ;
- intégration des bâtiments dans le paysage ;
- récupération et retraitement des particules de peinture ;
- refroidissement des bâtiments grâce à l'eau de mer.

3. Action collective pour le développement durable dans l'industrie nautique

4. Déconstruction des bateaux dans le Calvados ; projet de label « Bateau bleu »

Les deux exposés sont regroupés dans une même intervention.

Nic JOHANSEN

La Fédération des Industries Nautiques regroupe tous les métiers de la plaisance (constructeurs, motoristes, équipementiers, loueurs, agences de négoce et de maintenance, grande plaisance). J'en suis le représentant en mer Méditerranée. Dans le bassin méditerranéen, on recense 45 % des navires et 37 % des places dans les ports. La croissance annuelle de notre branche oscille entre 3 et 5 %. Nos principaux enjeux sont la formation et la transmission d'entreprise.

Notre fédération applique une politique volontariste en termes de développement, même si nous ne sommes responsables que d'une part minoritaire des rejets polluants dans la mer. Dans cette optique, nous avons développé trois projets :

- un projet concernant les navires de la grande plaisance dans le cadre d'une certification ISO 14000 (audit des entreprises et aides pour la mise aux normes environnementales) ;
- la déconstruction des bateaux d'occasion (création de cinq centres en France dont le premier en Basse-Normandie) ;
- la création d'un label « Bateau bleu » (applicable également aux équipements) récompensant le respect de critères environnementaux et l'attribution d'un prix pour l'entreprise la plus performante.

Nathalie LEFEBVRE

Nous avons souhaité insister sur les projets tant du point de vue de la recherche que du point de vue économique. « Bateau bleu » est une belle opération dans ce domaine. Je vous propose d'organiser une rencontre prochainement, dans le cadre le plus large possible (avec les acteurs économiques et scientifiques) pour faire le point sur la structuration de la recherche. Telle est la proposition que je ferai pour cet atelier. Je remercie l'ensemble des intervenants et des participants.

Atelier n°3 - Pêche – Aquaculture

Présidé par Madame **Nicette AUBERT** Vice présidente déléguée à l'Agriculture, à la Mer et à la Forêt.

Etaient présent en tribune :

Gildas LE CORRE Chef du laboratoire ressources halieutiques station IFREMER Sète

Denis LACROIX Directeur de la station IFREMER de Palavas les flots

Didier De VANDEUL Directeur de l'Organisation de Producteurs COPEMART

William TILLET Vice président du Comité Régional des Pêches Maritimes et des Elevages Marins PACA

I. Introduction

Nicette AUBERT, Vice-présidente déléguée à l'Agriculture, à la Mer et à la Forêt

Ces quatrièmes Rencontres régionales de la Mer représentent un moment privilégié pour échanger nos points de vue et nos expériences et débattre des orientations pour l'action de la Région dans le domaine de la mer.

La pêche et l'aquaculture sont des secteurs pour lesquels la Région a reçu des compétences suite à l'application des lois de décentralisation. Elle y consacre un budget annuel supérieur à 2 millions d'euros. Au travers de ses nombreuses interventions, que ce soit au niveau de la modernisation de la flotte de pêche, du soutien aux structures professionnelles, à la valorisation et à la promotion des produits régionaux, la Région entend défendre la spécificité de la pêche et de l'aquaculture méditerranéenne.

Fortement encadrées, aussi bien au niveau national que par les réglementations européennes, nos possibilités d'intervention s'avèrent cependant limitées.

En outre, la mise en œuvre de la nouvelle Politique Commune des Pêches et, plus particulièrement, son volet concernant le plan d'actions pour la Méditerranée, ne sera pas sans conséquences socio-économiques pour la pêche régionale, déjà bien mise à mal, avec 45 % de navires en moins sur les vingt dernières années et 52 % de navires actuellement en fonctionnement âgés de plus de 25 ans. De plus, des menaces d'interdiction planent sur certaines activités de pêche.

A cela s'ajoute un contexte général rendu difficile en raison de l'augmentation des charges des entreprises (augmentation du prix du gazole), des débarquements souvent irréguliers et aléatoires, des prix de marché très fluctuants et d'une concurrence exacerbée pour l'occupation de l'espace littoral.

Dans ce contexte, il me semble particulièrement important de développer une vision prospective de l'avenir de ces activités et du rôle des politiques publiques. Les spécificités de notre région nous imposent également d'être imaginatifs quant aux solutions à proposer pour assurer la pérennité de nos activités.

A l'heure où la Région élabore son schéma de développement économique, qui guidera les priorités régionales pour les prochaines années, cette journée est donc particulièrement importante pour évaluer ensemble les grands enjeux du développement de la pêche et de l'aquaculture régionale et les réponses qui pourront y être apportées par les politiques publiques.

Parmi l'ensemble des enjeux qui se posent, celui d'une bonne gestion des ressources est particulièrement important pour l'avenir des pêches régionales, mais aussi complexe,

compte tenu des caractéristiques de nos pêcheries régionales. Nous allons maintenant aborder ce thème.

II. La pêche régionale face aux enjeux des prochaines années

1. Quelles mesures pour une meilleure gestion de la ressource halieutique ?

a. Notions de gestion de la ressource

Gildas Le CORRE, Chef du laboratoire Ressources halieutiques, station IFREMER de Sète

La majorité des ressources naturelles exploitées par la pêche en Provence Alpes Côte d'Azur a une dimension géographique beaucoup plus grande que celle de la région. Les choix de gestion locale ou régionale doivent donc prendre en compte une interdépendance avec les options de gestion des pêches définies à l'échelle nationale ou méditerranéenne.

Par ailleurs, il est de plus en plus souvent démontré une relation entre l'évolution des ressources et les conditions environnementales du milieu marin qui évolue sous les effets conjugués de modifications naturelles de l'écosystème marin et de l'impact des activités humaines.

L'évolution et le devenir des populations naturelles exploitées sont donc affectées par ces deux déterminants, ce qui explique l'évolution continue de la pêche en adaptation à la disponibilité des ressources.

En 2002, suite à la mise en place de la nouvelle Politique Commune des Pêches (PCP) du volet spécifique à la Méditerranée, un règlement européen a été mis à l'étude. Ce dernier poursuit 3 objectifs :

- assurer un équilibre entre les objectifs exploitation/conservation des espèces marines,
- préparer l'arrivée des nouveaux pays européens
- constituer un support spécifique pour les relations avec les pays méditerranéens non européens.

Actuellement, les exploitations de pêche sont soumises à deux nouvelles contraintes :

- l'entrée en vigueur effective des mesures de protection sur les juvéniles par l'application des réglementations sur les tailles marchandes minimales
- l'augmentation du prix du carburant

Dans ce contexte, la réaction des exploitants pour maintenir leur niveau de revenu pourrait conduire à une augmentation d'effort de pêche de certains métiers, ce qui est en opposition avec les recommandations concernant les pêches surexploitées. En réponse à ce type de complexité, la nouvelle démarche d' « Approche Ecosystémique des Pêches » est une tentative pour intégrer l'ensemble de ces facteurs et pour

équilibrer divers objectifs de la société dans l'élaboration de système de gestion durable des pêcheries.

Christian MOLINERO, Premier Prud'hommes des pêches du Lavandou

En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la flotte la plus importante est celle des petits métiers, qui ne connaît pas les mêmes problèmes que les grandes flottes et qui paraît oubliée dans les discussions sur la politique de la pêche. Sous prétexte d'amélioration de la sécurité, l'Administration a actuellement la volonté délibérée de supprimer les bateaux traditionnels. Par conséquent, les jeunes ne pourront plus s'installer à des coûts raisonnables et les pêcheurs partant en retraite ne pourront plus se constituer de capital. S'agissant par ailleurs de la ressource, les Prud'homies ont permis sa préservation depuis des décennies. Or seuls les règlements issus des professionnels ont été efficaces. Les règlements nationaux ou européens n'ont guère été suivis d'effet, faute de contrôles sur le terrain. Il faut donc conserver ce système de Prud'homies.

Un participant

La structuration de la profession n'est-elle pas à l'origine de l'affaiblissement des Prud'homies ?

Christian MOLINERO

Le problème vient de l'autorité de tutelle, qui ne les a pas soutenues.

Jacques GUILLAUME, Président du Comité local des Pêches maritimes et des Elevages marins du Var

La flottille de pêche française est composée à 80 % de petits métiers et à 20 % de chalutiers plus importants. En région Provence Alpes Côte d'Azur, cette proportion des petits métiers est encore plus importante. Les Prud'homies ont leur rôle à jouer au niveau de la gestion de la ressource, mais ont perdu de leur influence du fait de la diminution du nombre de pêcheurs.

Dans un département comme le Var, par exemple, les Prud'homies doivent constituer un réel pouvoir, afin de préserver les pêcheries.

Gildas Le CORRE

Il est difficile de collecter des informations dans le secteur de la pêche.

Jacques SACCHI, Département Technologie des Pêches, station IFREMER de Sète

Je pense qu'il faudrait trouver de nouvelles formes de gouvernance pour la ressource, tenant compte des spécificités méditerranéennes. Il faudrait également poser la question des modes de gestion et de mesure : doivent-ils être identiques dans tous les cas ?

Nicette AUBERT

Je pense qu'il est indispensable d'avoir des éléments améliorant la connaissance de la ressource.

Monsieur BACHET, Parc marin de la Côte Bleue

Face à l'approche écosystémique européenne, très complexe, et à l'approche de plans de gestion par façade maritime, il pourrait être nécessaire de mettre en œuvre une gestion territoriale basée sur les eaux prud'homales. Selon moi, cette approche territoriale pourrait servir de base à l'élaboration d'un plan de gestion plus global.

Gildas Le CORRE

L'Europe édicte de grands principes, déclinés localement, à l'échelle régionale. Mais ces différentes mesures régionales, additionnées, ne peuvent permettre de constituer une solution globale. Il faut trouver une solution d'ensemble pour faire cohabiter gros et petit bateaux.

Monsieur ODY, WWF France

Je souhaiterais évoquer ici la problématique de la pêche plaisancière, dont les prélèvements sont au moins équivalents à ceux de la pêche professionnelle. Or cette dernière est régulée, afin de préserver la ressource, alors que tel n'est pas le cas de la première, totalement libre. Il est donc urgent de l'étudier et d'envisager des modes de régulation.

Christian MOLINERO

L'élément fondamental de gestion de la ressource est le marché. Ainsi, en Italie, dans certaines criées, 40 % des poissons vendus ont une taille inférieure à celle imposée par la législation. En France, la régulation a pu fonctionner de ce point de vue parce qu'elle a été effectuée par les professionnels, qui ont éduqué les clients.

William TILLET, Vice-Président du Comité régional des Pêches maritimes et des Elevages marins PACA

Les réserves fonctionnent, mais elles ont avant tout, selon moi, une valeur politique pour les communes qui décident de préserver leur territoire marin. Sur Martigues, les résultats obtenus sont bons.

Néanmoins, cette notion de réserve ne permettra pas, à elle seule, de sauver la pêche professionnelle. Elle y aidera, avec un « effet réserve » visible au bout de dix à quinze ans. Les poissons seront un peu plus gros aux alentours des réserves et l'on y pêchera certaines espèces que l'on ne pêchait plus, mais la quantité de poissons correspondante ne sera pas suffisante pour permettre à la population des pêcheurs de vivre. Il faut faire des études sur les réserves, mais ce n'est pas en constituant des stocks d'études que l'on sauvera la pêche professionnelle.

Par ailleurs, il a été question des activités de plaisance. Elles ont effectivement un impact très important sur la pêche. Il n'y a jamais eu de sensibilisation du public concernant les tailles minimales de poissons à pêcher, mis à part depuis deux ou trois ans, grâce aux agents des parcs marins. Je pense également qu'il convient de distinguer les « vrais » plaisanciers, qui pêchent pour le plaisir et pour leur propre consommation, et les plaisanciers qui revendent le poisson. Le contrôle de ces activités devrait s'opérer au niveau des restaurants et criées et non directement sur l'eau.

S'agissant enfin des Prud'homies, elles peuvent s'efforcer de gérer le nombre de pêcheurs sur un endroit donné. Les Affaires maritimes leur répondent néanmoins que les Comités locaux et régionaux de Pêche ont la liberté de pêcher et qu'il est impossible « d'empêcher les gens de travailler » si l'on n'a pas fait une étude. Par conséquent, il n'est tenu aucun compte des positions des Prud'homies : elles servent à faire du social et à maintenir à flot les Comités locaux et régionaux. Mais dès qu'un Prud'homme commence à vouloir jouer un rôle de police, les pêcheurs en réfèrent à leur Comité local qui, à leur tour, interviennent au niveau des syndicats de pêcheurs... Bien souvent, les Affaires maritimes n'ont pas les moyens de faire la police. Il y a certainement un travail en profondeur à effectuer au niveau local en matière de contrôles. Les Prud'homies pourraient jouer leur rôle en la matière, mais pour cela, il faudrait qu'elles soient à nouveau reconnues. En tant que Premier Prud'homme de pêche d'un grand quartier, cela fait plusieurs années que je demande quel est mon rôle et que l'on ne me répond pas. J'aimerais que la Région nous aide à obtenir cette réponse.

b. Les droits de pêche individuels

Didier de VANDEUL, Organisation de Producteurs COPEMART

La Politique Commune des Pêches (PCP) en Méditerranée a été ajournée. Cela témoigne de l'absence de subsidiarité dans les prises de décision, une subsidiarité dont la Méditerranée est demandeuse.

S'agissant de la nouvelle gouvernance, une réflexion est à l'étude au niveau national sur les droits à produire. Une réflexion particulière à la Méditerranée s'impose là encore.

Claude DI DOMENICO, Membre du Bureau du Comité local des Pêches maritimes et des Elevages marins de Marseille

Aujourd'hui, le permis de pêche sous-marine est une simple formalité. Il faudrait, selon moi, revenir sur cette disposition car la pêche au harpon n'est pas sans poser de problèmes.

Jacques CHAMPOLEON, Président du Comité Régional PACA de la Fédération française de Pêche en mer

Selon moi, il ne faut pas se limiter à la notion de « pêche de plaisance » : il y a une pêche « récréative » et une pêche « sportive ». Comme parmi les pêcheurs professionnels, il y a certainement des pêcheurs pratiquant la pêche sportive ou récréative qui ne respectent pas les règlements. Il est donc vain d'entrer dans une logique d'attaque de certaines catégories de pêcheurs. Pour ma part, je suis conciliant. J'ai vu des gens faire des choses répréhensibles. Je les avertis généralement, mais cela ne règle pas pour autant le problème. Il faudrait, pour cela, une réelle police de la pêche, en donnant les moyens nécessaires aux Affaires maritimes.

Gildas Le CORRE

Des dynamiques de contrôle ont été mises en place récemment. Il ne faut pas oublier que la France a été condamnée par l'Union européenne à régler une amende de plusieurs dizaines de millions d'euros par période de six mois pour non-respect des dispositions

réglementaires communautaires relatives à la pêche. Sur le golfe du Lion, des contrôles touchant toute la filière sont réalisés en concertation avec la Répression des fraudes, les Douanes et la Gendarmerie maritime. Leur efficacité est plus importante qu'attendue. Cela permet, en particulier, de résoudre les problèmes de revente par des non-professionnels dans les circuits commerciaux.

Patrick BOZONNAT, Président de la Coordination des Pêcheurs

Les patrons pêcheurs ont des difficultés à trouver des marins. Ces derniers doivent passer, au minimum, le Certificat d'Initiation Marine (C.I.M). Or ce dernier est aujourd'hui aussi difficile que le certificat de capacité requis, il y a quelques années, pour devenir patron de pêche, ce qui n'est pas de nature à susciter des vocations de marins.

Raphaëlle LE GUEN, société HYDRALOUP

En matière de pêche et d'aquaculture, il existe selon moi un réel problème, qui a trait à la formation à suivre pour devenir employé de pêche. Il est demandé aux candidats à l'exercice des métiers de la pêche d'obtenir des diplômes, ce qui s'avère très difficile. Mais dans les entreprises, nous connaissons des problèmes de recrutement, faute de candidats. Il faudra prendre ce sujet à bras le corps, notamment en facilitant les démarches à l'embauche.

2. Comment faire face à l'augmentation des coûts énergétiques ?

Un participant

Existe-t-il des pistes permettant de diminuer la consommation des moteurs.

Christian RICHAUD, société Baudouin, Marseille

La meilleure manière d'économiser de l'énergie est d'éviter les gaspillages, notamment en intervenant sur les moyens de propulsion.

3. La diversification des activités de pêche est-elle envisageable ?

a. La mise en œuvre d'une campagne de pêche expérimentale aux nasses à poissons en région

M. SACCHI Station IFREMER de Sète

Une expérimentation, soutenue par la région vient de débiter sur l'application et l'adaptation de la technique de pêche aux nasses à la petite flottille. Le but poursuivi est de trouver une technique de pêche applicable aux zones écologiquement sensibles. D'un point de vue technique, elle a donné de bons résultats.

III. Transition

Jacques OLIVIER, Président de la Commission Agriculture, Forêt et Mer du Conseil Régional PACA

La seconde partie de cet atelier est consacrée plus spécifiquement à l'aquaculture en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Cette activité a réussi, en quelques années, à trouver toute sa place sur notre littoral, à proposer des productions de qualité et à développer des relations constructives et respectueuses avec la pêche régionale.

Le marché des produits de la mer est très largement déficitaire en région et nécessite de faire appel aux produits d'importation de manière importante. Les productions aquacoles sont, en ce sens, complémentaires de celles de la pêche pour proposer des produits régionaux. Ces deux activités sont menées en étroite concertation.

Le développement de l'aquaculture régionale se heurte toutefois à de nombreux problèmes et, notamment, à la forte concurrence pour l'occupation de l'espace littoral.

Par ailleurs, la mondialisation des marchés et le développement rapide des activités aquacoles en Méditerranée nécessitent, de la part des producteurs, de développer des programmes d'identification et de certification de la qualité de leurs produits. Les entreprises régionales ont ainsi été à la pointe dans ce domaine et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur accueille les seuls élevages de loups de mer certifiés « Label Rouge », ainsi que les deux premiers élevages de loups et de daurades ayant obtenu le label « Agriculture biologique ».

Dans ce contexte, il s'agit, pour la Région, de pérenniser l'emploi et l'activité économique dans le secteur des cultures marines tout en veillant à la préservation des écosystèmes marins, au développement de ses synergies et de ses complémentarités avec le secteur de la pêche, et à favoriser la qualité des produits et la sécurité alimentaire.

Toutefois, les difficultés d'accès au domaine public maritime restent l'un des facteurs limitants et conflictuels du développement de l'aquaculture régionale. Dans ce domaine, le rôle des politiques publiques sera sans aucun doute déterminant. L'intégration des activités aquacoles au projet de gestion intégrée des zones côtières devrait jouer un rôle majeur dans les prochaines années.

IV. Quelles perspectives pour le développement de l'aquaculture régionale ?

1. Présentation du contexte général et des contraintes au niveau de l'aquaculture en Méditerranée

Denis LACROIX, Directeur de la station IFREMER de Palavas-les-Flots

Au paléolithique, l'homme vivait de chasse, de cueillette et de pêche. L'aquaculture est apparue au néolithique. Elle représente aujourd'hui, en valeur, la même chose que la pêche, cela, à l'échelle mondiale.

En Méditerranée, l'eau douce devient de plus en plus rare. L'aquaculture d'eau douce va donc connaître des moments difficiles. L'énergie, quant à elle, va devenir de plus en plus chère, posant la question des moyens de production. Les zones urbaines méditerranéennes, quant à elle, vont voir arriver 100 millions d'habitants supplémentaires à l'horizon 2025, induisant de plus fortes pressions encore sur le littoral, qui est déjà très utilisé, et même artificialisé sur 40 % de sa superficie.

Enfin, la côte méditerranéenne représente la plus formidable concentration de zones touristiques au monde. Cette activité touristique ne devrait que croître dans les années à venir.

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur a été pionnière dans le secteur de l'aquaculture. Pourtant, ce secteur a fait l'objet de nombreuses critiques : pollution en matières organiques, alors que ces apports en matières organiques permettent parfois d'enrichir des milieux naturels pauvres ; mauvaise qualité nutritionnelle du poisson d'élevage, alors qu'elle est identique à celle des poissons sauvages ; problème du goût des poissons, alors que toutes les enquêtes menées en la matière n'ont pu démontrer de différences entre poissons d'élevage et sauvages ; problème lié à l'apparence des cages marines face aux activités touristiques, alors que ces cages permettent de construire tout un écosystème dans leur voisinage.

Pour le futur, le facteur déterminant de l'aquaculture se résume en un mot : contrôle, à tous les niveaux, ce qui n'est pas possible pour la pêche. Ce contrôle permet d'éviter toutes les dérives. Son principal frein, *a contrario*, est l'accès à l'espace maritime, problématique particulièrement concrète en région Provence Alpes Côte d'Azur.

En définitive, je voudrais ici lancer une idée : la création de « ZALVA », Zones d'Aménagement Littoral à Vocation Aquapole, qui seraient de véritables « technopôles » marines. Cela permettrait d'associer tous les utilisateurs de la mer autour de l'écosystème constitué par les fermes aquacoles : pêcheurs, scientifiques, ou encore acteurs scolaires.

2. Face aux multiples contraintes qui s'exercent sur le littoral, peut-on encore envisager un développement de l'aquaculture en région ?

Janie CHARVOZ, Gérante de la société Cannes Aquaculture

Un problème important d'espace se pose en Provence Alpes Côte d'Azur. L'une des solutions serait le développement de cages off-shore. Une expérimentation est en cours sur le sujet.

En outre, les producteurs de la région se sont engagés dans des démarches de certification de la qualité de leurs produits.

William TILLET

Les professionnels de la pêche sont opposés aux « zones d'aquaculture ». Ainsi, je m'oppose à l'affirmation de Monsieur LACROIX selon laquelle il est impossible de voir la différence entre un poisson d'aquaculture et un poisson sauvage.

Christian MOLINERO

Je voudrais souligner le fait qu'il n'existe aucun contrôle aux frontières européennes. Ainsi, l'aquaculture d'importation vient concurrencer directement la pêche.

Denis LACROIX

La demande en poisson augmente considérablement. Cela va induire des tensions à la hausse sur les prix des poissons. Par conséquent, l'aquaculture et la pêche pourront cohabiter.

De plus, des systèmes de protection de la qualité des poissons sont actuellement développés, qui permettent d'améliorer les contrôles sur leur provenance.

Emmanuel BRIQUET, représentant du Comité local de pêche de Marseille

Je me félicite que tous les corps de pêche parviennent à discuter. S'ils veulent continuer à exister, il faut mettre l'accent sur le problème de la formation.

Christian MOLINERO

Par le passé, seules quelques espèces pouvaient entrer dans l'aquaculture. Aujourd'hui, il est question de généraliser cette pratique à toutes les espèces. Selon moi, cela conduira à sceller la fin de l'entente entre aquaculteurs et pêcheurs.

Denis LACROIX

Actuellement, 60 espèces font l'objet d'expérimentations en aquaculture. Seules les 15 espèces les mieux adaptées seront retenues *in fine*. J'ajoute qu'il est impossible d'élever toutes les espèces de poisson. Celles à croissance lente, en particulier, entraîneraient des coûts prohibitifs et ont donc de beaux jours devant elles pour la pêche.

Didier de VANDEUL

Il a été question d'économies d'énergie. Je voudrais insister sur l'importance de ce sujet car si, en janvier 2006, le compte de prévention des aléas de la pêche n'est pas reconduit, l'ensemble de la pêche française, y compris la pêche méditerranéenne, en pâtira. Il faut savoir que le chalutage est un important consommateur en énergie, mais qu'il est le segment structurant de l'activité de pêche au sens large.

Je voudrais aujourd'hui demander le lancement d'une étude sur la question des économies d'énergie, qui pourrait être menée dans le cadre du pôle de compétitivité commun aux régions Bretagne et Provence Alpes Côte d'Azur.

Une intervenante

Je voudrais souligner le fait que les importations font peur, notamment en Provence Alpes Côte d'Azur où il n'y a pratiquement que des petits exploitants. Par conséquent, je pense que les pêcheurs et aquaculteurs de la région devraient s'entraider face à la concurrence et non s'opposer.

Nicette AUBERT

Je pense que l'aquaculture et la pêche ont réussi à tisser des liens qui doivent perdurer. Leurs productions sont inscrites dans les mêmes problématiques que les productions agricoles, la grande distribution tirant les prix vers le bas et induisant un développement des importations.

Atelier n°4 – « Pour une prise en compte des problématiques maritimes et littorales dans la gestion des territoires »

Coprésidé par :

Madame Cécile HELLE Présidente de la Commission Développement des territoires, de la ville et de la montagne

Madame Christine SANDEL Conseillère régionale Déléguée au littoral

Madame MORICEAU Vice présidente du Conseil régional de Bretagne Déléguée à la Mer

Etaient présent en tribune :

Monsieur Patrick LACOSTE Chef du service Foncier Urbanisme

Monsieur Jean Michel JENIN Directeur adjoint Direction Régionale de l'Équipement

Monsieur Christian DESPLATS Délégué régional du conservatoire du littoral

Monsieur Pierre BOISSERY Agence de l'Eau Rhône Méditerranée

Madame Christine ARCHIAS Directrice du Centre Régional d'Information Géographique PACA (CRIGE)

Monsieur Pierre Louis SOLDAÏNI Directeur de l'Établissement Public Foncier Régional (EPFR)

Monsieur Richard TRAPITZINE Urbaniste Urban consult

Monsieur Jean Paul LLAVADOR Directeur du Syndicat Intercommunal pour le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de Grimaud et St Tropez

I. Introduction

Madame Cécile HELLE Conseillère régionale

La région Provence-Alpes-Côte-d'Azur est l'une des régions les plus attractives du territoire français, ce qui se traduit par un important afflux de population. En outre, elle connaît une très forte inégalité de répartition de la population puisque celle-ci est essentiellement concentrée sur le littoral. C'est là que se concentrent les principales agglomérations, ainsi que les activités économiques, les flux de communication et les activités touristiques. Le littoral se caractérise donc par une sur-occupation saisonnière.

Le littoral méditerranéen est marqué par des territoires « en tension » en raison des multiples enjeux qui peuvent y être identifiés :

- préservation de l'environnement ;
- conflits d'usages du sol ;
- pression liée à l'urbanisation et à l'extension du bâti.

La Région s'efforce d'avoir une approche globale de l'espace côtier car les communes sont souvent démunies face aux pressions qui s'exercent sur leurs territoires. Pour favoriser cette approche globale, la Région a initié une politique spécifique qui résulte de plusieurs études menées en partenariat avec l'Etat. Cette politique a trois objectifs :

- éclairer les décideurs publics sur les mécanismes fonciers qui s'opèrent sur le territoire ;
- offrir aux institutions régionales et aux collectivités locales une connaissance partagée des problématiques foncières ;
- favoriser la prise en compte de ces problématiques dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques d'aménagement et de développement des territoires.

Dans ce cadre, la Région aide les collectivités à anticiper les évolutions territoriales, à répondre aux enjeux fonciers et à assurer un retour de la maîtrise d'œuvre publique *via* l'Établissement Public Foncier (EPF).

II. L'état des lieux et les enjeux en Provence-alpes-côte-d'azur

1. La consommation foncière sur le littoral

Monsieur Patrick LACOSTE, Chef du service Foncier et Urbanisme au Conseil régional

Nous avons réalisé six études sur la question de la consommation foncière du littoral. Entre 1990 et 1999, l'extension des zones urbaines est révélatrice d'une forte littoralisation, ainsi que d'une montée en puissance de la tâche urbaine. Après 1999, nous constatons une concentration de la construction dans les agglomérations et un phénomène de métropolisation. Dans certaines zones, le nombre de permis de construire a augmenté de 30 % par rapport à la période 1990-1999.

Sur le littoral du Var, nous constatons une régression du rythme des constructions et un report très fort de celles-ci sur le moyen pays. A Nice et dans l'agglomération niçoise, la projection vers l'Ouest de Sophia-Antipolis est particulièrement sensible. La construction progresse de façon exponentielle dans les espaces les moins urbanisés, ce qui constitue un effet de la loi Solidarité et Renouveau Urbain (SRU) .

L'étude sur la consommation de l'espace littoral a montré qu'entre 1977 et 1999, des pressions fortes se sont exercées sur le littoral, notamment autour de l'agglomération marseillaise. La tâche urbaine représentait 13 % de l'espace littoral en 1977, contre 16 % en 1988 et 21 % en 1999. Le gain total de cette tâche est de 23 000 hectares. A court terme, l'agriculture est menacée par l'extension de la tâche urbaine puisque, sur le littoral, les surfaces agricoles utiles sont passées de 42 000 à 19 000 hectares entre 1970 et 2000.

Plusieurs communes, notamment dans les Alpes-Maritimes, sont contraintes, voire saturées. En projection, le scénario le plus favorable montre une saturation totale, d'ici vingt ou trente ans, des espaces littoraux. Dans ce cadre, il paraît nécessaire de stabiliser le coût du foncier urbain et agricole, de protéger les terres agricoles, de préserver les richesses paysagères et d'agir pour la diversification de l'habitat.

2. La prise en compte des interactions entre la terre et la mer dans les outils de gestion

Monsieur Christian DESPLATS, Délégué régional du Conservatoire du littoral

Le rôle du Conservatoire du littoral est de « faire de la résistance » et de préserver certains espaces face à une évolution qui semble inéluctable. Dans la région, le Conservatoire du littoral a acquis plus de 15 000 hectares, représentant cent kilomètres de côtes protégées. A long terme, notre objectif est de doubler cette superficie, notamment en Camargue.

Le Conservatoire du littoral est un établissement public à vocation environnementale. Le maintien d'espaces naturels de qualité contribue à l'économie de la région et à l'équilibre social. La loi nous a donné une compétence en termes de gestion. Toutefois, la loi nous impose de déléguer cette mission de gestion aux collectivités territoriales, aux institutions publiques ou aux associations. Nous avons constaté que l'approche terrestre était très insuffisante. Les problèmes se posent en effet à terre mais également sur la bande côtière, laquelle contient la plus grande richesse biologique.

Au quotidien, les gestionnaires sont confrontés à des problèmes qui relèvent de questions maritimes, comme le nettoyage et la propreté des plages. Depuis plusieurs années, ils nous alertent sur les problèmes de gestion que pose le domaine public maritime. Monsieur Le Pensec, ancien Président du Conservatoire, a suggéré que les missions du Conservatoire du littoral soient étendues au domaine public maritime. La loi du 27 février 2002 a repris cette proposition. Les dispositions légales sont donc récentes. Le chantier sera ouvert en 2006, date à laquelle nous dresserons l'inventaire des zones d'intervention potentielles et nous mènerons des concertations avec les élus et les professionnels. Nous souhaitons conduire ce travail en étroite relation avec le service Mer de la Région et avec l'Agence de l'eau.

Désormais, ceux qui étaient chargés de la terre regardent vers la mer. De la même façon, nous souhaitons que ceux qui étaient chargés de la mer se tournent à leur tour vers la terre afin d'apprendre à travailler ensemble pour une meilleure gestion intégrée de notre littoral.

3. Etat des lieux et perspectives des programmes de gestion intégrée des zones côtières

Monsieur BOISSERY, Agence de l'Eau Rhône Méditerranée

Aujourd'hui, la quasi-totalité du littoral de la région fait l'objet d'un programme de gestion. 90 % des démarches mises en œuvre aujourd'hui n'existaient pas, il y a dix ans. La mise en place d'une politique de gestion est donc relativement récente.

Dans la région, ces politiques de gestion prennent différentes formes :

- un Parc national ;
- cinq plans de gestion ;
- cinq contrats de milieu ;
- cinq démarches en projet ;
- cinq lauréats DATAR ;
- plusieurs secteurs Natura 2000 ;
- huit zones aménagées en récifs ;

- un sanctuaire international.

Les porteurs de ces démarches sont très variés. Je précise que ces démarches sont à la fois fragiles et complexes, d'une part, car elles supposent d'intervenir tant sur la partie terrestre que sur la partie maritime et, d'autre part, car elles englobent un très grand nombre d'acteurs.

La gestion intégrée des zones côtières est un concept complexe. Elle se déroule en effet en quatre phases :

- incitation des acteurs ;
- définition des objectifs ;
- planification ;
- évaluation des mesures.

Dans la région, un travail considérable reste à réaliser. Pour optimiser les politiques d'intervention sur le littoral, nous devons associer les acteurs de l'aménagement du territoire et ceux de la préservation du milieu. Actuellement, les porteurs de démarches sont confrontés à des difficultés financières. L'Agence de l'Eau souhaite que les structures de gestion puissent prendre en charge le domaine public maritime.

La gestion intégrée de la zone côtière est un impératif réglementaire et économique. En outre, nous devons protéger le milieu dans ses différentes composantes. Dans les années à venir, nous devons donc consentir des efforts en la matière, d'autant que nous devons appliquer la Directive-Cadre sur l'Eau, laquelle fixe la politique européenne pour les 25 prochaines années. Nous proposons de créer un statut spécifique pour les structures de gestion et de mettre en place une tarification environnementale nouvelle pour asseoir leur financement.

4. Les apports de l'analyse spatiale : le pôle littoral du CRIGE

Madame ARCHIAS, Directrice du Centre Régional d'Information Géographique PACA

Nous vivons à présent dans le monde du numérique. Le territoire n'a pas échappé à cette révolution de la dématérialisation. Nous sommes en effet passés des cartes sous forme de papier aux cartes numériques. Ces dernières permettent de disposer d'informations très précises sur le territoire.

Les données numériques gérées par les Systèmes d'Information Géographiques sont multiples :

- imagerie satellitaire ;
- photographie aérienne ;
- cartes de l'Institut Géographique National (IGN) ;
- plans géologiques ou relatifs à l'occupation du sol.

Ces données sont produites par des organismes institutionnels. Elles permettent de connaître et de gérer le territoire. Dans ce cadre, le rôle du CRIGE est de mettre ces données à la disposition des organismes publics. Le CRIGE est financé dans le cadre du contrat de plan entre l'Etat et la Région au titre de l'aménagement du territoire et des technologies de l'information et de la communication.

Concernant le littoral, le problème porte sur le trait de côte. Pour l'heure, le trait de côte de l'IGN et celui du Service Hydrographique et Océanographique de la Marine (SHOM) ne sont pas compatibles, ce qui n'est pas sans conséquence sur les interfaces entre la terre et la mer.

Au plan cadastral, il existe plusieurs informations sur le milieu maritime. Le rôle du CRIGE est d'acquérir ces bases de données, mais les échelles ne sont pas nécessairement convergentes. Les données produites par l'IGN sont essentiellement des données d'observation, alors que les données cadastrales sont des données de gestion. Nous devons donc assurer la coordination des données pour les intégrer dans les outils de gestion. A cette fin, un pôle littoral, animé par l'IFREMER et l'Agence de l'eau, a été créé, l'objectif étant de produire des données géographiques de façon coordonnée.

5. L'accompagnement de l'Etablissement Public Foncier (E.P.F.) PACA dans les démarches de projets des collectivités locales

Monsieur SOLDAINI, Directeur de l'EPF

Dans la région, il existe des territoires en tension mais également des territoires en déclin. Par exemple, 30 000 logements sont vacants dans le centre-ville de Marseille. Face à cette situation, quelles sont nos pistes d'action ?

Nous devons initier un certain nombre de politiques de régulation et d'encadrement du développement territorial. Or nos concitoyens ont tendance à vouloir vivre dans des logements individuels sur des parcelles importantes. Nous devons adopter une stratégie territoriale autour des projets intercommunaux. Cette étape est indispensable pour mettre en place des outils de planification et des politiques foncières.

Ces projets doivent être déclinés dans des documents de planification. Dans ce cadre, le Schéma de Cohésion Territoriale (SCOT) est le meilleur outil pour développer et protéger le littoral. Nous devons mettre en évidence les périmètres à enjeux pour les dix ou quinze années à venir. L'EPF a présenté plusieurs propositions en matière foncière. Dès l'élaboration du SCOT, il convient d'identifier les périmètres à enjeux et de mettre en place des dispositifs de protection. Nous proposons de conclure des conventions permettant aux collectivités territoriales d'intervenir.

III. Quelle gouvernance pour quelle politique territoriale ?

Madame Christine SANDEL Conseillère régionale

Nous sommes confrontés à des problématiques de plus en plus complexes. Notre littoral terrestre et maritime subit en effet de grandes pressions. Dans la région, sept habitants sur dix habitent sur le littoral. Il est devenu de plus en plus difficile d'habiter sur le littoral. Sur l'espace marin, les conflits d'usages sont de plus en plus nombreux. La gestion intégrée des zones côtières nous permettra d'appréhender l'interface entre la terre et la mer dans toute sa complexité. Nous devons opérer un partage intelligent de l'espace marin. La Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur a mis en place des outils de gestion intégrée à travers différentes structures. Ce mode de gestion me semble être une étape importante dans le cadre du développement durable.

1. Les régions sont-elles à l'initiative de la Gestion Intégrée des Zones Côtières ?

Madame MORICEAU, Vice-présidente du Conseil régional de Bretagne

La Charte des espaces côtiers bretons est le signe d'une volonté politique forte d'axer le développement sur la mer. Nous avons reçu la mer en héritage, ce qui est une lourde responsabilité. Nous souhaitons inscrire notre action dans le cadre du développement durable. Il est impératif de gérer la zone côtière. Sur quelle base politique devons-nous opérer cette gestion ? Nous souhaitons forger une vision commune et un engagement collectif afin de préserver le littoral et permettre son développement. Nous considérons que la zone côtière est un territoire d'avenir. Nous devons donc la gérer de façon cohérente.

Cette charte est l'aboutissement des démarches qui sont mises en œuvre depuis plus de vingt ans. En octobre 2004, nous avons organisé un forum avec l'ensemble des acteurs concernés. Notre ambition repose en effet sur la concertation. La notion de gestion intégrée permet de tenir compte de l'ensemble des problématiques.

Pour élaborer cette charte, nous avons posé deux principes :

- maintenir les potentialités du territoire ;
- développer une méthodologie d'action pour l'espace côtier.

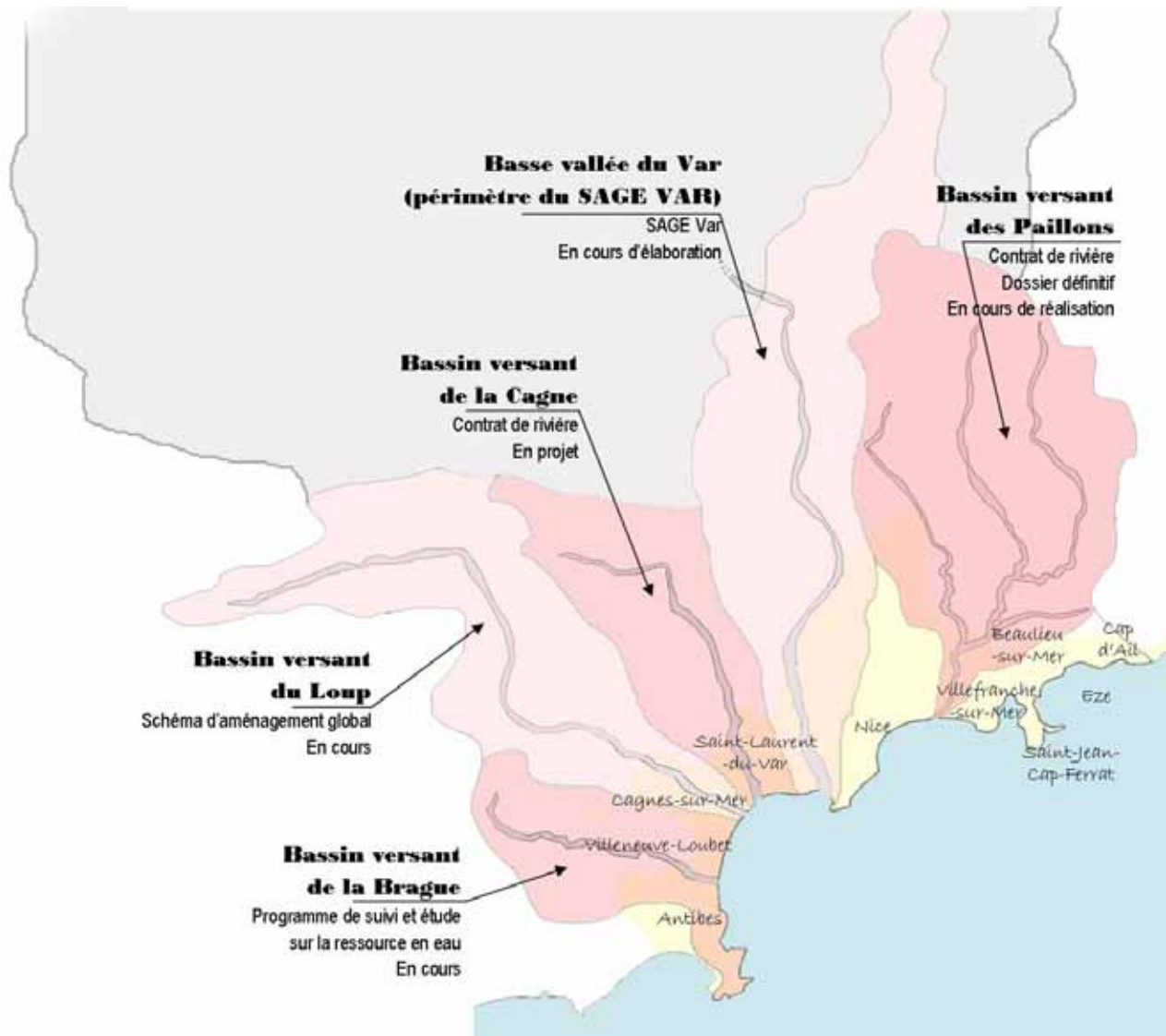
Nous avons déroulé notre action en trois étapes :

- état des lieux (caractérisation des actions, analyse des actions publiques, recensement des outils et des compétences) ;
- démarche de concertation (conférence des espaces côtiers et forums participatifs) ;
- mise en œuvre de la Charte.

Il existe de nombreux outils, mais le besoin de coordination est manifeste. Pour cela, il faut mettre en place une politique à une échelle stratégique. Une politique de rupture n'est possible que si l'ensemble des actions sont fédérées à l'échelle du territoire régional. Notre volonté est que cette charte serve de cadre de référence pour les politiques qui concernent la mer, le littoral et les territoires.

2. Quelles sont les articulations les politiques contractuelles et la gestion du littoral ?

a. Le contrat d'agglomération et le contrat de baie de la Communauté d'Agglomération de Nice Côte d'Azur (CANCA)



Mme Sandrine AGNELLI – Animatrice de la démarche « contrat de baie d'Antibes à Cap d'Ail »

Notre contrat de baie concerne 65 kilomètres de côtes, dix communes littorales et cinq bassins versants. Son objectif est de protéger la ressource en eau et la qualité des eaux marines, de développer les usages et de sensibiliser les différents acteurs. En 2003, nous

avons réalisé une étude préalable qui a permis de définir ces objectifs et de présenter 134 propositions d'actions. Celles-ci seront mises en œuvre à partir de 2007.

Pour l'heure, le contrat de baie est porté par la Communauté d'Agglomération de Nice Côte d'Azur, mais nous nous orientons vers la création d'un syndicat qui aura pour vocation de porter et d'évaluer cette démarche contractuelle. Nous travaillons en étroite collaboration avec les bassins versants, notamment dans le cadre du SAGE (Schéma d'Aménagement et Gestion des Eaux) qui est mis en place dans la basse vallée du Var.

Le contrat de baie permettra une réelle coordination avec les différentes structures de gestion. A cette fin, plusieurs groupes de travail ont été constitués, l'objectif étant de créer un outil commun, de rendre cohérents les différents documents d'orientation et de planification et d'opérer une gestion équilibrée du territoire.

b. Le District européen de la Communauté d'agglomération de la Riviera française

Mme Muriel BOUSQUET LAZZARETTI – Chef de projet Département Aménagement

Le projet de la Communauté d'Agglomération de la Riviera française a été retenu dans le cadre de l'appel à projets de la DATAR sur la gestion intégrée de la zone côtière. La Communauté d'agglomération se situe dans un territoire charnière entre l'Italie et Monaco. Elle représente donc la partie française d'un bassin de vie tri-national.

Dans le cadre de la lutte contre les pollutions marines, l'échelle transfrontalière est la plus pertinente. Notre objectif est de réaliser un état des lieux préalable à l'établissement d'un contrat de baie sur une vingtaine de kilomètres de côtes. Nous voulons mettre en place un SIG (Système d'Information Géographique) et une chaîne d'alerte contre les pollutions marines et les phénomènes de dégazage.

Le rôle de la Communauté d'agglomération est d'animer et de fédérer les différents acteurs. Elle sera le maître d'ouvrage de la chaîne d'alerte et du SIG. Le contrat de baie et l'établissement du diagnostic seront portés par le syndicat mixte du SCOT de la riviera française car celui-ci englobe les communes du bassin versant. La mise en œuvre du plan d'actions sera assurée par une structure transfrontalière. Dans cette perspective, nous envisageons de créer un district européen.

3. SCOT : quelle est la prise en compte des questions maritimes dans la planification territoriale ?

Monsieur LLAVADOR, Directeur du syndicat intercommunal pour le SCOT de Grimaud et Saint-Tropez

Le golfe de Saint-Tropez fait l'objet d'un SCOT qui regroupe douze communes. Sur ce territoire, les enjeux portent sur la pression touristique et résidentielle et sur la fréquentation saisonnière. 60 % des logements sont des résidences secondaires. La croissance du parc de logements est de l'ordre de 2 % par an.

Une association des maires a été créée en 1994. En 1999, le territoire s'est doté d'un schéma directeur qui est devenu un SCOT au terme de la loi SRU. Quels sont les enjeux littoraux du SCOT de Saint-Tropez ? Le premier enjeu porte sur la maîtrise de l'urbanisation et de l'implantation touristique. La volonté des élus est de maintenir la typologie du secteur : douze villages séparés par des espaces naturels. Dans ce cadre, le SCOT propose de généraliser les coupures d'urbanisation, de diviser par deux le rythme

de la construction de logements et de rééquilibrer l'urbanisation en faveur de la résidence permanente.

En matière de gestion des milieux naturels, les élus ont la volonté de trouver un équilibre entre les impératifs de protection et de mise en valeur. En outre, le SCOT aborde la question de la gestion des besoins portuaires et du développement du transport maritime, ce qui pose des problèmes d'infrastructures et de réglementation. Les élus sont conscients du fait que le SCOT a une portée terrestre. Depuis de nombreuses années, ils demandent à l'Etat de réactiver le Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM) du golfe de Saint-Tropez engagé en 1988, afin de prendre en compte les interfaces entre la terre et la mer.

Ni le SCOT ni le SMVM ne sont des outils opérationnels. Se pose donc la question de la gestion intégrée de la zone littorale. Un regroupement des compétences est-il possible au regard des rigidités que nous connaissons ? C'est là, à mon avis, que l'appel à projets de la DATAR prend tout son sens. En effet, il permet de mettre en œuvre de nouvelles méthodes pour favoriser la gestion intégrée du littoral.

4. La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) peut-elle être une réponse ?

Monsieur Jean Michel JENIN, Directeur régional adjoint de l'Equipement

Face aux difficultés présentées par les différents intervenants, il est légitime de s'interroger sur le mode d'intervention de l'Etat et sur les outils à sa disposition. La Région dispose de deux DTA, l'une dans les Alpes-Maritimes et l'autre dans les Bouches-du-Rhône qui est en cours d'élaboration.

La DTA fixe, sur certaines parties du territoire, les orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires. En outre, elle fixe les orientations de l'Etat en matière de localisation des infrastructures et des équipements. Elle peut également préciser les modalités d'application des dispositions particulières au littoral. Son cadre est donc très précis.

La procédure d'élaboration des DTA prévoit l'établissement d'un diagnostic partagé, lequel suppose un échange avec les différents acteurs. Dans la région, le débat avec les collectivités a été réel. Les orientations contenues dans les DTA doivent être intégrées dans les documents d'urbanisme élaborés par les collectivités. La lecture de la DTA doit donc être adaptée au contexte local.

5. Une gouvernance partenariale du littoral : quels sont les objectifs et quels sont les enjeux en région ?

Monsieur Richard TRAPITZINE, urbaniste

La gouvernance permet de passer de la réflexion aux actes. Aujourd'hui, l'avenir des territoires doit être pensé à travers l'exploitation de différentes données. Sa gouvernance est conditionnée à la simulation et à la mise en perspective des futurs possibles. Cette simulation permet d'instaurer un dialogue permanent avec l'ensemble des acteurs.

Dans cette nouvelle gouvernance, la démocratie participative permet de légitimer la démocratie représentative. La gouvernance est un processus continu. Pour le littoral, toute décision est la résultante d'une démarche dynamique et continue dans laquelle chaque acteur est amené à s'exprimer.

Les responsables publics doivent gérer en temps réel et sur la durée les rapports entre les territoires et celui entre les hommes et ces mêmes territoires. Dans cette perspective, les DTA, les SCOT et les Plan Locaux d'Urbanisme (PLU) devraient comporter un volet non - prescriptif expliquant les conditions de leur mise en œuvre. La transparence, la concertation et le pilotage sont en effet devenus les mots-clé de cette nouvelle gouvernance territoriale.

Il me semble nécessaire de mettre en œuvre dix propositions :

- identifier les partenaires publics et privés de l'espace maritime et rechercher leurs intérêts réciproques ;
- généraliser les supports numériques ;
- appréhender l'espace maritime en même temps que l'espace terrestre ;
- analyser les conséquences de leur interface ;
- analyser les conséquences des activités maritimes sur l'emploi et la formation ;
- étudier les inter-modalités entre le transport terrestre, ferroviaire et maritime ;
- organiser la concertation avec les partenaires potentiels ;
- compléter les DTA, les SCOT et les PLU ;
- proposer une charte de la gestion intégrée des zones côtières ;
- mettre en œuvre une gouvernance territoriale à un niveau géographique et institutionnel pertinent.

IV. Débats

Un consultant en gestion du littoral

Les collectivités territoriales pratiquent la Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC) depuis de nombreuses années. Les constats que nous dressons il y a trente ans valent encore aujourd'hui. Je pense que nous devons nous interroger sur l'échelle à laquelle nous travaillons. Actuellement, aucune démarche de GIZC n'a abouti. Nous nous situons en effet à la phase de diagnostic. Tout projet de GIZC s'inscrit dans le long terme.

Madame SANDEL

La démocratie participative est le maillon essentiel de la gestion intégrée des zones côtières. La prise en compte des citoyens me paraît extrêmement importante.

Monsieur BOISSERY

Toute étude sur le littoral ne s'inscrit pas nécessairement dans la logique de la gestion intégrée des zones côtières. L'essentiel est d'atteindre les objectifs que les acteurs territoriaux se sont fixés.

Une responsable associative

Il me semble intéressant d'opérer une rupture et d'étudier les propositions qui vont dans ce sens, notamment dans le domaine foncier. De même, nous devrions rompre avec la technique traditionnelle du projet et relever le défi de la réciprocité dans le cadre d'une démarche globale.

Une océanographe

J'enseigne la gestion intégrée des zones côtières, et je me heurte souvent aux problèmes littoraux. Dans le cadre de cet atelier, j'aurais souhaité que des interventions soient consacrées aux problématiques auxquelles nous nous heurtons ainsi qu'à des exemples de gestion.

Monsieur TRAPITZINE

Peut-être n'avons-nous pas les moyens d'apporter ces réponses ?

Une océanographe

Il existe cependant plusieurs études réalisées par des universitaires. Dans notre région, nous sommes confrontés à de graves problèmes marins qu'il importe, dès à présent, de résoudre.

Monsieur TRAPITZINE

Je regrette qu'à l'heure actuelle, les SCOT ne prennent pas en compte les problèmes du milieu maritime.

Un responsable associatif

A mon sens, le contrat de baie devrait être l'outil permettant de mettre en exergue l'ensemble des problèmes littoraux car il correspond parfaitement à la politique de gestion intégrée des zones côtières.

Madame SANDEL

Certes. Toutefois, dans les contrats de baie, l'urbanisme n'est pas pris en compte.

Monsieur MEINESZ

Nous constatons une montée de la prise en charge administrative et juridique des problématiques du littoral au détriment des connaissances sur le milieu marin. Les scientifiques qui travaillent dans ce domaine sont en effet de moins en moins nombreux.

Un intervenant

La science doit s'intégrer dans les politiques publiques. Plus précisément, il convient d'intégrer l'ensemble des compétences scientifiques afin d'apporter une réponse adaptée aux politiques publiques.

Un jeune diplômé du Centre d'océanologie de Marseille

Nous avons de grandes inquiétudes sur le financement de la recherche. Actuellement, nous avons de grandes difficultés pour trouver notre place sur le marché du travail. A travers les différents projets qui nous ont été présentés, quels sont les moyens financiers accordés à la recherche ?

Madame SANDEL

Je suis consciente de la situation dramatique que vivent les jeunes chercheurs.

Monsieur BOISSERY

Je pense que les connaissances scientifiques sont prises en compte dans les démarches qui sont mises en œuvre. Par ailleurs, je précise que l'Agence de l'eau est très sensible à la question de l'emploi. Lorsque nous montons des projets, nous créons souvent des postes de chargés de missions pour de jeunes chercheurs.

Madame SANDEL

La Région est très préoccupée par le problème de l'emploi. Dans ce cadre, elle accorde des bourses aux jeunes chercheurs.

Un représentant de la Ligue de Protection des Oiseaux (L.P.O.)

Dans le domaine littoral et maritime, la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur n'appartient pas qu'aux Provençaux. Nous pourrions organiser un débat national sur le projet littoral en Provence. Pour que les politiques maritimes soient dûment prises en compte, il faut créer des citoyens de la mer.

Madame MORICEAU

Je rappelle que, dans le cadre du Commissariat au plan, une réflexion est en cours au niveau national sur la politique intégrée de la mer.

Madame SANDEL

Il me semble nécessaire de dresser le bilan des outils et des démarches engagées sur le territoire et de lancer une réflexion technique et politique pour aboutir, éventuellement, à la mise en place d'une démarche unique.

Atelier n°5 - Pour un développement équitable et solidaire des activités nautiques et balnéaires

Présidé par

Monsieur Jean Louis DIEUX Président de la Commission Tourisme, Président de la délégation régionale du Conservatoire du littoral

Etaient présent en tribune

Monsieur Roland CANOVAS, Président du Centre Régional pour l'Enfance et l'Adolescence Inadaptée (CREAI), Provence Alpes Côte d'Azur

Monsieur Daniel DEJARDIN Directeur du Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage en Méditerranée (CROSSMED)

Monsieur MONTFORT, Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM)

Madame Claire MARTY, Présidente de l'association Thalassanté

Monsieur Dominique CERMOLACCE, Vice-Président de la Ligue Côte d'Azur de la Fédération Française de Voile

Monsieur Gérard BEAUNE, Service Mer du Conseil Régional

Monsieur Pierre CHAUVIN, Chef du service Solidarité santé prévention du Conseil Régional

Monsieur MARIN, Association « Voiles au large »

Monsieur Jean-Pierre BERTHIER, Directeur du centre de vacances « Vacances pour Tous » à Sausset-les-Pins,

I. Le développement de l'accès aux sports et aux loisirs nautiques pour tous

1. Saturation des ports de plaisance : fermeture des cales de mise à l'eau, difficulté d'accès à la mer : quel rôle pour les politiques publiques pour un développement équitable et solidaire du nautisme en région ?

Gérard BEAUNE

Pour lancer le débat, je ferai trois observations.

Tout d'abord, selon l'AFIT (Association Française d'Ingénierie Touristique désormais Observatoire de Développement et d'Ingénierie Touristique)), notre région compte 57 000 anneaux, dans 120 ports, soit 35 % de l'offre totale française, ce qui la place, parmi les régions de notre pays, en première position. De plus 17 800 demandes ne sont pas pourvues, soit 31 % de la demande française non pourvue. Là encore, nous nous situons à la première place.

Par ailleurs, notre région dispose d'un patrimoine naturel de qualité, à l'origine de son succès touristique et du développement de la plaisance. Cette richesse doit être préservée.

Enfin, notre région se doit de prendre en considération les besoins des professionnels de la plaisance présents sur son territoire. Parmi ces professionnels, citons en priorité :

- les exploitants de ports ;
- les industries du nautisme.

Satisfaire la demande, notamment celle émanant de ses habitants, tout en protégeant la mer et ses rivages, telle est la quadrature du cercle à laquelle nous sommes confrontés. Néanmoins, malgré cette quadrature, des solutions partielles ont été mises en œuvre.

Parmi ces solutions, citons :

- les projets de création de mouillages organisés comme à Cavalaire-sur-Mer ;
- la restructuration, le réaménagement de certains ports comme celui de la Rague à Théoule-sur-Mer, en vue d'un gain de places supplémentaires ;
- sur les lieux même des ports existants, la création de lieux de stockage en hauteur de petites unités ;
- la création de ports en eau ;
- la création *ex nihilo* de ports à sec.

Mais ces solutions, qu'elles émanent des professionnels, du monde associatif ou institutionnel, ont toutes leurs limites. En effet, les restructurations portuaires, bien qu'elles augmentent, dans certains cas, les capacités d'accueil, ne résoudront pas le manque de places actuellement constaté.

Pour ce qui concerne la Région, elle a décidé de s'impliquer financièrement uniquement dans les opérations qui tiennent compte :

- de l'intérêt régional du projet ;
- de leur dimension sociale ;
- de leur compatibilité avec la protection de l'environnement marin (partie terrestre et partie marine du littoral)
- de leur degré de participation au développement économique local, départemental et régional, et donc de leur soutien à l'emploi.

L'examen de ces différentes questions nous conduit à rejeter systématiquement, sauf dérogation exceptionnelle, tous les projets qui ne sont pas réalisés dans le cadre de l'opération « Ports Propres », ou qui n'ont pas un caractère social fortement marqué.

Bien entendu, les ports à sec font partie des opérations que nous qualifions d'opérations à caractère social fortement marqué. Toutefois, ces équipements, au plan social ou environnemental, présentent souvent des inconvénients majeurs. L'un de ces inconvénients est qu'ils favorisent, dans certaines circonstances, les suppressions des rampes de mise à l'eau, les types de bateaux qu'ils desservent étant le plus souvent proches, sinon confondus avec ceux présents sur les rampes de mise à l'eau.

En résumé, parmi les solutions à mettre en œuvre pour résoudre les problèmes posés par les difficultés d'accès à la mer, nous préconisons celles qui se complètent, et qui ne perturbent pas, au plan environnemental, paysager et urbain, les sites dans lesquels elles s'implantent.

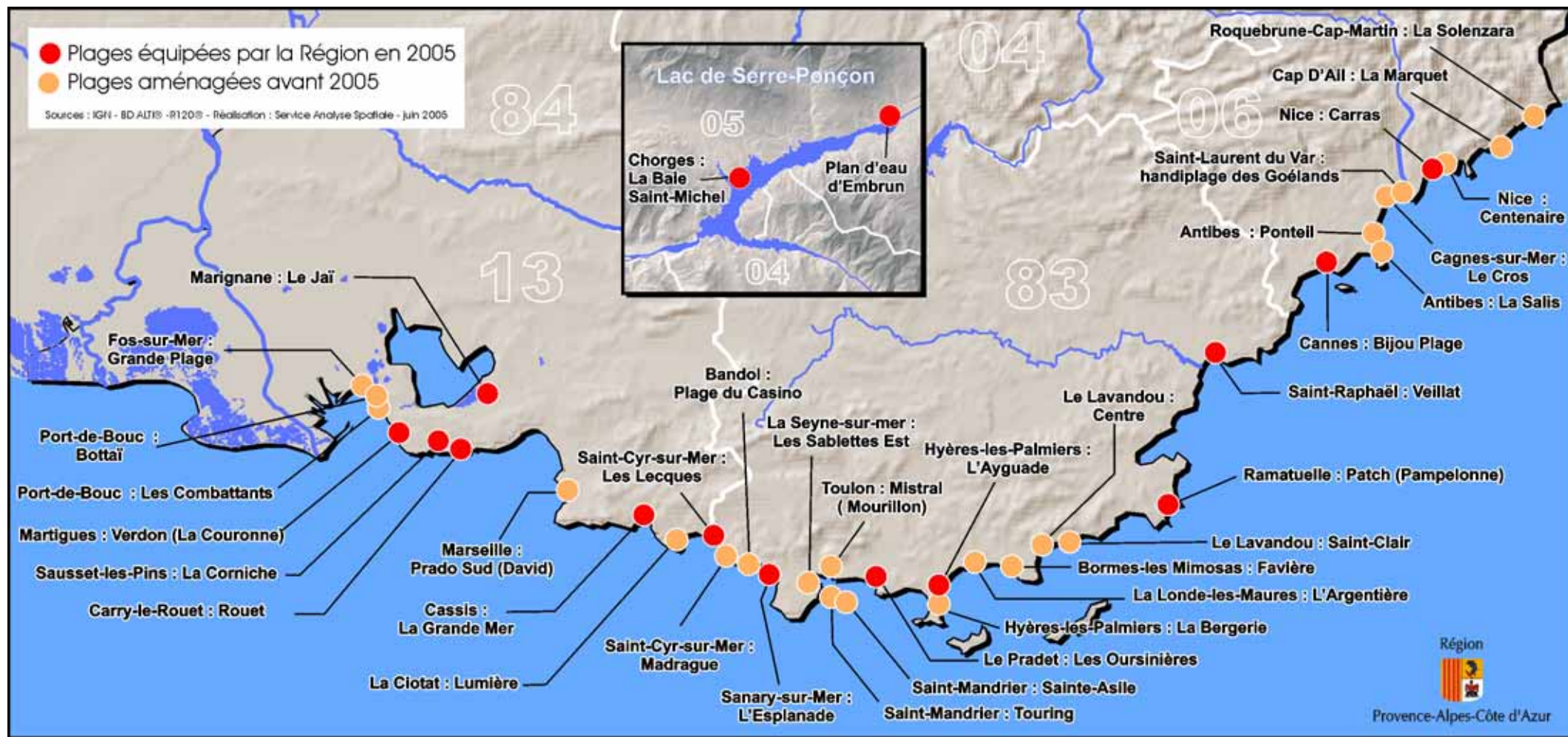
2. L'accessibilité des activités nautiques et balnéaires aux personnes en situation de handicap

Pierre CHAUVIN, Chef du service Solidarité Santé Prévention du Conseil Régional

La Région est très active sur la question de l'accessibilité des activités nautiques et balnéaires aux personnes en situation de handicap. Il s'agit de faciliter l'accès des personnes handicapées à une « vie ordinaire ». Dans cette optique, la Région a adhéré, en 2003, à la déclaration de Madrid. En application de cette déclaration, le Conseil régional a adopté, au mois de mars 2005, une délibération qui décide d'équiper, d'ici 2010, toutes les plages publiques du littoral marin et du littoral des lacs d'un matériel permettant l'accès à la baignade des personnes handicapées. Pour cela, elle s'est basée sur un travail réalisé par le CREAL sur la question de l'accessibilité des personnes handicapées aux loisirs en Provence Alpes Côte d'Azur. Dans cette étude, le CREAL a recensé, en 2003, 52 communes du littoral disposant de plages accessibles aux handicapés mais ne permettant pas toutes la pratique de la baignade.

Nous avons décidé d'équiper ces plages de fauteuils amphibies, qui sont de deux types : le « Tiralo » et l'« Hippocampe ». Chaque plage concernée disposera d'un fauteuil de chaque sorte. Un tapis synthétique permettant à ces fauteuils de rouler sur le sable pourra également être mis en place en cas de besoin. Pour l'année 2005, 15 communes ont été dotées de ce matériel soit 13 plages. Au total, 36 plages sont désormais équipées. Ces fauteuils sont cédés à titre gratuit aux communes qui en font la demande. En effet, une convention de cession est passée entre la Région et la commune, par laquelle la commune s'engage à créer les conditions optimales d'utilisation de ce matériel, et à mettre ces fauteuils à la disposition des personnes handicapées qui en font la demande sous forme de prêt à titre gratuit. Les communes devront également évaluer la portée de ce dispositif, qui s'avère déjà être un réel succès.

Je précise que cette mesure a coûté seulement 74 000 euros pour la première année, mais qu'elle permettra, en quatre ans, de rendre accessibles aux personnes handicapées toutes les plages publiques. Elle pourrait également permettre de favoriser d'autres mesures d'accès aux loisirs des personnes handicapées.



Monsieur MARIN, Association *Voiles au large*

« *Voiles au large* » est une association, créée en 1997, qui prône la mixité, pour favoriser l'intégration des personnes handicapées physiques, par le biais de la pratique du sport, notamment celle de la voile.

Je vous rappelle que nous nous inscrivons dans la semaine de sensibilisation à l'emploi des personnes handicapées. En effet, malgré tous les efforts que nous faisons en tant qu'association, notre société conserve un retard important dans ce domaine, notamment par rapport à d'autres pays. Nous pouvons citer l'exemple de l'Espagne, qui, depuis 1992, à l'occasion des JO Paralympiques, a mis en place une politique de la ville favorisant, tout simplement, l'intégration du citoyen lambda, notamment de la personne handicapée, qui doit, malgré son handicap, rejoindre la communauté citoyenne.

L'accès à la ville aux citoyens handicapés suppose à la fois l'accès au travail, aux loisirs et aux sports. L'association *Voiles au large* a avant tout souhaité rendre accessibles les plages de Marseille aux personnes handicapées. Elle a donc proposé à la commune un projet d'accès à la baignade pour les personnes handicapées physiques autonomes, notamment sur les plages du Prado. Le projet de l'association repose sur la création d'une digue accessible avec un ponton flottant qui permet aux personnes à mobilité réduite de se baigner seules, ce qui est très important pour pouvoir acquérir une autonomie. Il semble que ce ponton soit apprécié depuis sa mise en place sur la plage du Prado.

Mais la principale mission de *Voiles au large* est de créer des équipages mixtes pour faire naviguer des gens ensemble sur des bateaux. Grâce à l'aide de la Région, l'association a réussi à équiper des bateaux sur lesquels les personnes à mobilité réduite peuvent naviguer en toute autonomie. Le Centre Municipal de Voile du Roucas Blanc a également été équipé dans ce sens. Grâce à cette démarche, une traversée de l'Atlantique a pu être organisée. Cinq personnes ont participé à cette traversée : deux personnes handicapées physiques et trois jeunes marseillais formés à la navigation. Lors des escales, ces personnes ont été accueillies comme des marins et non comme des handicapés. Cette expérience a été réitérée en 2002 avec uniquement trois personnes handicapées à bord.

De telles expériences peuvent permettre de modifier le regard de la société sur les personnes handicapées. L'adage de l'association est le suivant : « ni valides, ni handicapés, seulement marins ».

Jean-Louis DIEUX Conseiller régional, Président de la commission tourisme, Président de la délégation régionale du conservatoire du littoral

Notre schéma régional nous a permis de dégager une première priorité : aider les équipementiers à respecter les normes qualité inscrites dans le programme Handicap, afin de rattraper le retard pris par la Région sur ce point. Toutefois, nous souhaitons que ce programme soit étendu sur toute l'année, et non pas uniquement durant la saison estivale, le tourisme constituant une activité très importante dans notre région.

Roland CANOVAS Président du Centre Régional pour l'Enfance et l'Adolescence Indaptée

Je souhaite témoigner de l'écoute attentive de la Région aux problèmes d'accès des personnes handicapées aux différents équipements. Je pense que les combats menés dans ce sens par les personnes en situation de handicap serviront aux personnes du troisième et du quatrième âge, qui bénéficieront des structures mises en place. C'est donc un plaisir, pour un organisme comme le CREAM, de proposer des structures et de les voir financées et appliquées par la Région.

Evelyne BRETON, Service des sports, Conseil Général des Bouches-du-Rhône

Le dispositif mis en place par le Conseil régional permet une prise de conscience des problèmes d'accès aux plages pour les personnes handicapées. Mais la question de l'accès aux équipements doit également prendre en compte les quatre types de handicap : le handicap moteur, le handicap mental, le handicap visuel et le handicap auditif, tout en encourageant l'autonomie de la personne. Enfin, les équipements devraient effectivement être accessibles toute l'année et non pas uniquement durant l'été.

Philippe MARIN

Une société qui veille aux plus fragiles est une société qui progresse. Ce n'est pas à la personne qui se retrouve en situation de handicap de s'adapter à la société mais c'est à la société de s'adapter au handicap.

Jean-Pierre BERTHIER

La plage de Sausset-les-Pins a été équipée cette année pour permettre l'accès aux personnes handicapées. Or le regard des personnes sur les plages a beaucoup changé vis-à-vis des personnes handicapées, notamment celui des enfants, ce qui est très important.

Lucien GARCIA, Président de la Fédération Française de Pêche en Mer

Notre littoral n'est pas équipé pour l'accueil des personnes handicapées mais nous déplorons également des difficultés d'accès au littoral pour les pêcheurs marseillais, du fait des nombreuses activités industrielles installées sur le port autonome.

De la salle

En tant que conseiller municipal, je me demande si nous disposons d'un personnel correctement formé pour assurer la mise à l'eau des « Tiralo » qui sont mis à disposition des plages pour l'accès des personnes handicapées.

Rémy ROTE, Lombard Technologie

Les conflits d'intérêt sont importants entre les différents utilisateurs du littoral, ce qui ne permet pas de trouver une dynamique commune.

Daniel DEJARDIN

Des réglementations existent dans ce cadre. Je vous rappelle que, dans chaque commune du littoral, un plan d'arbitrage est adopté entre le préfet maritime et le maire de la commune, afin d'éviter les conflits d'intérêt entre les différents utilisateurs du littoral.

François KOLMER Président du CPIE (Centre Permanent d'Initiatives à l'Environnement)

Une compétence spécifique est nécessaire dans les structures associatives pour accompagner les différents types de handicap. La formation des bénévoles devrait donc être développée dans ce sens car les structures associatives rencontrent des difficultés pour recruter du personnel compétent.

Gérard BOUCHER, Directeur du CREPS (Centre Régional d'Education Populaire et Sportive)

En effet, la formation des intervenants auprès des personnes handicapées doit être favorisée pour améliorer l'accueil et la sécurité de ces personnes.

3. Equipement des écoles et des clubs, recrutement d'éducateurs, d'animateurs ou d'agents de développement sportif : comment favoriser le développement des sports nautiques ?**Monsieur CERMOLACCE**

La région Provence Alpes Côte d'Azur regroupe la Ligue Alpes Provence et la Ligue Côte d'Azur de Voile. Des actions communes et ciblées sont menées entre ces deux ligues, notamment pour faire évoluer les actions de formation de nos personnels. En effet, le métier de moniteur de voile a beaucoup évolué et il s'apparente désormais à une profession à part entière. Sur la Côte d'Azur, un nombre très important de clubs sont ouverts et nous devons poursuivre dans ce sens afin que tous les publics puissent être accueillis sur l'ensemble des activités proposées.

Claire MARTY, Présidente de l'association Thalassanté

L'association *Thalassanté* mène des projets pédagogiques en milieu scolaire (écoles, collèges et lycées) pour favoriser la pratique de la voile chez les enfants. Elle tente d'insuffler l'amour de la voile dès la primaire, mais elle ne dispose pas toujours des bons outils pour faire aboutir ses projets, ce qui est assez étonnant dans une région littorale. Toutefois, l'adaptation de la culture maritime aux différents enseignements est très précieuse car la culture maritime constitue une école de vie et présente une transdisciplinarité totale, puisqu'elle peut être insérée dans n'importe quel enseignement.

4. Comment développer la culture maritime en milieu scolaire à travers les projets pédagogiques, les sorties et les séjours collectifs?

Jean-Pierre BERTHIER Directeur du centre de vacances « Vacances pour tous » à Sausset les Pins

Je suis directeur d'un centre de vacances installé à Sausset-les-Pins, ouvert toute l'année, qui accueille des classes et des groupes très divers, notamment des groupes de sportifs, en particulier les plongeurs. Je précise que la Région offre jusqu'à 25 % du prix du séjour aux classes qui organisent, durant l'automne, des séjours scolaires ou des circuits de découverte dans un centre de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. La Région participe donc au développement des classes de découverte dans la région. Les structures de *Vacances pour Tous* regroupent des centres de vacances partout en France et proposent des séjours longs (classes de découverte) ou encore des activités plus ponctuelles comprenant différents jeux de piste, pour faire découvrir aux enfants la culture maritime et leur apprendre à respecter le littoral, partant du principe que mieux l'on connaît, mieux l'on protège. Nous travaillons notamment avec les écoles au niveau local, grâce à une ouverture du centre à l'année.

François COMER

L'accessibilité à la mer est également fonction du coût demandé par les clubs scolaires et extra scolaires pour l'accès à leurs activités. Certaines communes se concertent pour parvenir à une réduction des coûts de l'accès à certains équipements. Je pense que la Région devrait s'inscrire dans ce type de démarche.

Philippe BEDOUT, Instituteur

Je suis chargé de l'organisation des classes de mer dans l'archipel du Frioul. Je pense que les classes de découverte permettent aux enfants, très jeunes, d'apprendre à protéger la nature. Il est donc important de favoriser ce type de démarche pour sensibiliser les enfants, le plus tôt possible, à la protection de l'environnement.

Jacques PEHEU, délégué Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM) du Var

Des opérations sont régulièrement organisées à destination des enfants par la SNSM pour les informer des campagnes menées en termes de sécurité en mer car il est important de donner un esprit marin aux enfants. Je pense que l'action de la Région Provence Alpes Côte d'Azur dans ce sens est très importante.

Monsieur NAVARIN, Conseiller technique nautique Conseil Général du Var

Une pédagogie commune à chacun des niveaux institutionnels permet de développer une culture de la mer. Une charte régionale impliquant tous les acteurs locaux permettrait d'agir dans ce sens de manière concertée.

Jean-Pierre BERTHIER

Je vous rappelle qu'une charte a été signée à l'automne dernier au niveau du Réseau Mer, qui est l'un des ateliers de la Région PACA.

Jean-Louis DIEUX

La Région doit permettre de casser la logique de sectorisation pour faire connaître les activités menées dans chaque domaine et permettre un échange d'expériences. Elle peut notamment impulser des politiques volontaristes, même dans des secteurs qui n'entrent pas dans ses compétences directes.

Claire MARTY

Nous nous interrogeons sur les raisons de l'absence d'une culture maritime en Méditerranée, contrairement à celle qui existe en Bretagne. En effet, en Bretagne, du fait de l'existence de marées, la limite entre terre et mer n'est pas figée mais évolue constamment, ce qui peut expliquer la présence d'une culture maritime forte. Toutefois, nous avons tous le même lien humain à la mer. Nous devons donc compenser cette différence physique par l'apprentissage d'une culture de la mer, dès le plus jeune âge.

De la salle

Cette culture maritime méditerranéenne existe, mais nous n'en avons pas conscience car elle est modeste. En effet, les flottes qui naviguent en Méditerranée sont d'une taille beaucoup moins importante que celles qui naviguent le long des côtes bretonnes. Nous avons imaginé, en 1987, de créer un établissement culturel à La Ciotat, dédié à cette culture de la mer. Or ce projet n'a pas intéressé les politiques et il a donc été abandonné. Je pense que ce projet mériterait d'être réactualisé. En effet, la Provence ne compte aucun musée de la marine, et *a fortiori* de la mer, ce qui semble étonnant. Si nous souhaitons enseigner la culture maritime à nos enfants, un lieu dédié à cette culture me semble important si nous ne voulons pas être des « handicapés culturels ».

Jean-Louis DIEUX

Il s'agit d'une très bonne idée, qui mérite d'être défendue, notamment auprès de la Présidente de la Commission Mer. Je pense que votre projet finira par aboutir. Le CFA des métiers de la mer, qui vient d'être créé, est le fruit d'une réflexion qui a attendu 10 ans avant d'être concrétisée. Il ne faut donc jamais désespérer.

De la salle

Il n'y a pas d'accès à la mer sans condition, notamment l'acceptation de règles de conduite, qui implique une responsabilité du plaisancier. Depuis deux ans, j'interpelle le Ministère de l'Équipement pour obtenir une réglementation précise sur l'accès au littoral, qui doit reposer sur une culture maritime. En effet, il est difficile d'éduquer les enfants à la protection de l'environnement sans prévoir, parallèlement, une réglementation permettant de préserver notre littoral.

Josette SPORTIELLO, déléguée à la mer au Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur

La Région comprend un service Mer chargé de différents projets : l'animation des ports, les sports nautiques, la protection de l'environnement marin, la gestion des zones côtières, la pollution par hydrocarbures, la pêche, la formation aux métiers de la mer etc. Nous disposons donc d'un budget Mer, qui n'est pas très important, mais nous tentons d'aider les professionnels de la mer ainsi que le tissu associatif, sur la base d'une politique volontariste, afin de permettre un accès à la mer pour tous.

De la salle

Nous avons entendu parler d'un projet de Centre de la Mer qui serait initié par la Région. Pouvez-vous nous en dire davantage sur ce projet ?

Josette SPORTIELLO

Notre Président, Monsieur Vauzelle, souhaitait effectivement créer un centre d'accueil de toutes les associations du secteur. Or ceci n'est pas possible sur le plan juridique car l'institution est déjà très bien représentée à travers son service Mer, qui travaille de manière très efficace. Nous nous orientons donc vers la création d'un conseil consultatif qui regrouperait des représentants du monde de la mer. Il s'agirait d'un lieu d'échanges qui permettrait de faire remonter certaines propositions vers la Région.

Monsieur AMOROS Association ARFADE (Association Régionale pour la Formation Adaptée au Développement des Entreprises)

Notre association organise des journées d'insertion dans le cadre d'activités de construction ou de rénovation de bateaux, notamment au sein de l'Ecole Nationale de la Marine Marchande (ENMM). Ensuite, avec les bateaux dont nous sommes propriétaires, nous tentons de mettre en place des équipages composés d'actifs, de retraités, de personnes en insertion, et nous participons à différents événements organisés en mer. Nous avons également mis en place une journée découverte des activités de la mer au Roucas Blanc, à Marseille en présence de responsables d'associations, d'entreprises, d'organismes de formation, d'institutionnels, pour permettre aux jeunes de découvrir les métiers de la mer et d'échanger avec les professionnels. Nous espérons obtenir le soutien du Conseil régional pour réitérer cette opération en 2006.

Monsieur REYNIER, Professeur d'éducation physique

La culture maritime peut être développée dans les écoles ou les collèges. En revanche, il est difficile, pour les lycées, d'accéder aux équipements sportifs nautiques de la ville de Marseille ou aux organismes nous permettant de monter des projets de découverte du milieu marin, notamment du fait de problèmes de financements. En effet, il est difficile de trouver une structure qui coordonne l'ensemble des établissements disponibles dans ce cadre.

De la salle

L'organisme Réseau Mer permet de mettre en contact les établissements scolaires et les organismes chargés de ces activités. Je vous conseille donc de prendre contact avec cet organisme.

II. La prévention et la gestion des risques dans la pratique des sports nautiques

1. Importance et nature des accidents en mer

Daniel DEJARDIN

Le CROSSMED est un service spécialisé des affaires maritimes qui dépend du Ministre chargé de la Mer. Nous travaillons également sous la responsabilité du préfet maritime de la Méditerranée. La zone de compétence du CROSSMED s'étend de la frontière franco-espagnole à la frontière franco-italienne. Cette zone, qui est très importante, nécessite de nombreux moyens ainsi qu'une coopération internationale.

Durant la saison estivale 2005, le CROSSMED a géré 1 521 opérations de sauvetage ou d'assistance. Nous avons traité 1 273 flotteurs (en majorité des navires à moteur), 3 804 personnes étaient impliquées dans ces sauvetages et nous avons déploré 16 morts ou disparus et 76 blessés. 389 personnes ont été assistées, notamment suite à des accidents de plongée sous-marine, cette activité demeurant une activité à risque. Ces chiffres sont assez stables d'une année sur l'autre, malgré une légère baisse de l'activité en 2005.

Les fausses alertes sont d'un nombre relativement important, notamment les tirs intempestifs de signaux pyrotechniques (particulièrement nombreux le soir du 14 juillet ou du 15 août), qui impliquent l'intervention systématique du CROSSMED. Il est donc important de lutter contre ces fausses alertes.

2. Témoignage de la SNSM

Monsieur MONTFORT

La SNSM est une association loi de 1901, créée en 1967 et qui a été reconnue d'utilité publique. Elle est chargée des missions de sauvetage mais également des missions de prévention. La SNSM regroupe donc deux branches : d'une part les sauveteurs embarqués sur les bateaux, soit 3 500 bénévoles au niveau national, et d'autre part les nageurs sauveteurs, qui travaillent sur les plages, qui sont à la disposition des municipalités, et qui sont formés par les centres de formation répartis sur l'ensemble du territoire national. Nous disposons de 28 délégués départementaux et de 172 stations permanentes, ainsi que de stations saisonnières ouvertes chaque été pour assurer le sauvetage sur les plages.

Nos bateaux sont construits pour pouvoir naviguer par tous les temps. En effet, ils sont insubmersibles et auto-redressables, et représentent donc des sommes très importantes. Nous faisons appel à des subventions de la Région, à hauteur de 25 %, des Départements à hauteur de 25 %, et des Communes pour nous aider à financer ces bateaux.

Grâce à ce dispositif déployé sur l'ensemble du littoral, nous sauvons en moyenne 200 personnes par an dans la région, du fait de l'intervention de nos sauveteurs

formés dans les centres de formation locaux, notamment les nageurs sauveteurs. Nous devons donc inciter les élus locaux à faire appel à ces jeunes, qui disposent d'une formation adéquate, afin que ces derniers puissent continuer à travailler dans la région.

Nous devons également développer le secteur de la prévention, en collaboration avec les fédérations de sports nautiques, afin d'informer les usagers des dangers de la mer. Nous devons donc favoriser la formation de nos bénévoles dans ce domaine.

III. Place des activités nautiques dans la coopération et les échanges entre régions riveraines de la Méditerranée

1. Les initiatives de coopération avec les pays riverains de la Méditerranée dans le domaine du nautisme

Jean FLEURY

La coopération décentralisée développée par la Région Provence-Alpes Côte d'Azur correspond à une volonté politique précise. Elle repose sur plusieurs outils

a. Une volonté politique

Le développement de la coopération décentralisée de la Région Provence-Alpes Côte d'Azur répond à deux problématiques distinctes : d'une part sa place au sein de l'Union Européenne élargie, d'autre part sa participation active au processus de Barcelone.

Il est primordial que le Bassin méditerranéen se positionne comme un lieu d'échanges, de dynamisme, d'avenir et de solidarité face à une Union Européenne élargie et à la mondialisation. C'est pourquoi la Région Provence-Alpes Côte d'Azur s'efforce, à son niveau, de rééquilibrer l'Europe vers le sud, en créant en Méditerranée une entité forte, solidaire, et cohérente. Elle veut également s'affirmer comme l'axe principal des échanges entre l'Union Européenne et la Méditerranée.

Par ailleurs, la Région est déterminée à tenir toute sa place dans le fameux « Processus de Barcelone », décidé en 1995 (création en 2010 d'une zone de libre échange économique entre l'Union Européenne et les douze pays tiers méditerranéens, riverains de la Méditerranée, mais non membres de l'Union en 1995). Elle veut donc développer des relations et des actions de nature à favoriser ce rééquilibrage économique, mais aussi à rapprocher les populations et les cultures.

b. Des outils

La loi du 6 février 1996

Cette loi « *autorise les collectivités territoriales et leurs groupements à conclure des conventions avec les collectivités territoriales étrangères, dans les limites de leur compétence et dans le respect des engagements internationaux de l'Etat* ».

Le processus de Barcelone

Plus qu'un outil, le processus de Barcelone fournit un cadre de référence à la politique de coopération décentralisée menée par la Région Provence-Alpes Côte d'Azur.

c. Une stratégie

Au-delà des outils externes, il fallait que la Région se dote d'une ligne de conduite interne. C'est ce qu'elle a fait en 1999 en définissant une « stratégie de coopération décentralisée » qui a été validée par les élus régionaux le 29 octobre 1999.

La Région s'est également engagées dans le cadre :

- d'accords, avec la Wilaya d'Alger, le Gouvernement de Tunis, la région marocaine de Tanger-Tétouan, la ville israélienne d'Haïfa, le Gouvernement égyptien d'Alexandrie et des communes du Liban sud ;
- de relations, avec le Gouvernorat de Khan Younis dans les Territoires Palestiniens.

De nouveaux accords en Turquie (région d'Izmir) et en Syrie (région d'Alep) sont en cours de préparation.

d. Des partenaires

L'institution régionale dispose de nombreux experts, en fonction de ses domaines de compétence ou d'intervention (formation, lycées, enseignement supérieur, développement économique, aménagement du territoire...). Elle s'appuie aussi sur un réseau de partenaires, opérateurs de la coopération (tissu associatif, partenaires institutionnels, structures associées)

e. Le rôle de la Région dans le financement de la coopération décentralisée

Les porteurs de projet doivent rechercher, pour chaque projet, les co-financements. La plupart du temps ; la Région co-finance les actions pour un maximum de 50 %. Toutefois, les moyens de la Région restent limités, encore que l'effort financier qu'elle fournit chaque année (de l'ordre de 9 millions d'euros tous services confondus pour l'ensemble de la coopération en 2005) soit non négligeable. La Région se positionne donc plutôt en animateur, activateur de la coopération qu'en pur financeur. Pour l'avenir, le rôle des opérateurs de la coopération décentralisée pourrait être élargi par rapport à ce qu'il est aujourd'hui.

Ainsi, la Région Provence-Alpes Côte d'Azur est une Région pionnière : depuis 25 ans, toute la société civile s'est mobilisée pour développer la coopération entre les rives de la Méditerranée. De plus, depuis 1998, l'Institution régionale s'est résolument engagée dans la voie de la coopération décentralisée.

2. Comment les accords de coopération bilatérale initiés par la Région peuvent-ils promouvoir et accompagner ces initiatives ?

Claire MARTY

Dans le cadre de la collaboration avec les pays du sud, un partenariat franco-tunisien a été mis en place par l'association Thalassanté dans le cadre du projet « Voiles de Paix ». La culture maritime était quasiment inexistante en Tunisie du fait de l'absence

de bateau de taille importante. Toutefois, les Tunisiens ont souhaité participer à notre projet. Nous avons organisé une croisière entre Marseille et Bizerte, à laquelle ont participé des jeunes qui n'avaient jamais navigué. Le bateau constitue le support de cette opération et permet aux jeunes de partager une culture maritime et donc d'avoir une histoire en commun. Dans le cadre des activités que nous avons menées ensemble, nous avons compris que nous avons les mêmes besoins. Nous allons donc exporter notre modèle de plaisance, car la Tunisie est très demandeuse de prestations de service et d'offre industrielle, et nous pourrions obtenir, en échange, des places de port disponibles dans les ports en Tunisie, à moindre coût. Chacun doit donc pouvoir s'y retrouver dans ce partenariat.

Jean-Louis DIEUX

En conclusion de cette journée, je vous propose de garder en tête cette très jolie formule : « *accès à la mer : accès à la vie* ».

Atelier n°6 - emploi, formation et métiers de la mer

Présidé par :

Monsieur Philippe CHESNEAU, Vice-président délégué à l'emploi et aux politiques territoriales.

Etaient présent en tribune :

Monsieur Michel COLOMB, Chef du service gens de mer, de l'Etablissement National des Inscrits Maritimes (ENIM) à la Direction Régionale des Affaires Maritimes

Madame Fabienne CROUZET, Centre National de la Fonction Publique Territoriale (CNFPT)

Monsieur Dominique DELEAU, Représentant Roland KASTLER, délégué académique aux Enseignements Techniques d'Aix-Marseille

Madame Catherine LE GOFF, Responsable formation de la Fédération des Industries Nautiques (FIN)

Monsieur Thierry BUZULIER, Association La Touline (représentant M.Armel LESTRAT Président)

Monsieur Olivier LIAROUTZOS, Directeur de l'Office Régional des Métiers

Madame Marie-Christine MULLER-LHUILLIER, Secrétaire générale de la Chambre des Métiers du Var – Institut pour la Formation aux Métiers de la Mer (IPFM)

Monsieur Jacques THURET, Directeur de l'Institut des Transports Internationaux et des Ports (ITIP)

Philippe CHESNEAU Vice Président du Conseil régional délégué à l'emploi et aux politiques territoriales

En préambule aux débats, il est essentiel de rappeler en premier lieu que la formation ne représente pas une solution universelle aux problèmes d'emploi. Elle a en effet pour vocation première de dynamiser un secteur économique.

Les métiers de la mer concernent trois domaines : la pêche, la plaisance et la marine de commerce. Les institutions locales ont aujourd'hui recentré leur action sur le secteur de la plaisance et de la haute-plaisance, qui représente un vivier d'activités important pour l'économie régionale avec 1 200 entreprises et près de 6 000 emplois. Or à l'insuffisance d'exploitation de ce potentiel s'ajoutent une

disparition progressive des savoir-faire, une méconnaissance des métiers par le grand public et une inadaptation des formations.

A l'occasion de la mise en œuvre du Plan Régional Emploi (PRE), la signature d'accords-cadres tripartites dans différents secteurs économiques constitue une piste intéressante pour le développement des filières nautiques et maritimes. Cette démarche volontariste de la Région doit être enrichie par les acteurs de l'emploi et de la formation.

I. L'accord-cadre tripartite « Métiers de la mer » avec la Fédération des Industries Nautiques

Philippe CHESNEAU

Propose qu'un groupe de travail soit régulièrement réuni et espère qu'un suivi des métiers de la mer et de leurs qualifications sera fait par bassin d'emplois ou dans les Comités Territoriaux Education Formation (COTEF).

Catherine LE GOFF Responsable formation Fédération des Industries Nautiques (FIN)

Issu d'un travail concerté avec les services de l'Etat, la Fédération des Industries Nautiques et la Région, l'accord-cadre tripartite « Métiers de la mer » a pour objectif de répondre à la demande des professionnels.

Avec un taux de croissance de 6,7 %, la filière nautique poursuit son développement en région Provence-Alpes-Côte d'Azur par le biais de petites entreprises de services relativement spécialisées, totalisant environ 9 950 emplois. Or nous assistons aujourd'hui à un premier renouvellement de génération d'employés et de chefs d'entreprises. La principale problématique des entreprises du nautisme s'articule donc autour d'un besoin en compétences humaines.

C'est la raison pour laquelle nous avons décidé de contractualiser un plan d'action avec le Conseil régional et l'Etat. A cet effet, la Fédération des Industries Nautiques a réalisé un bilan de la filière et des perspectives de développement quantitatif et qualitatif, en vue d'orienter les fonds publics destinés aux sociétés. Les actions entreprises seront ensuite évaluées chaque année. A l'instar du contrat signé avec la Région Poitou-Charentes, nous souhaitons favoriser la croissance des entreprises et la transmission des savoir-faire.

Présentation du secteur nautisme

Il est référencé 49 métiers maritimes dont certains transversaux sur d'autres secteurs : bâtiment – mécanique – textile. Les métiers qualifiés en tension sont principalement : mécanicien-réparateur, chaudronnier-soudeur, maintenance, métiers du bois et des corps composites. Il existe des passerelles entre chaque métier, par exemple une activité de loisir peut se transformer en un emploi industriel. L'intégration des jeunes qui doit tenir compte de la saisonnalité des métiers : l'alternance doit être liée à l'activité ; que faire d'un stagiaire ou d'un apprenti lorsque les bateaux naviguent ? Le tutorat est une nécessité pour la transmission d'entreprise ; étant partie prenante dans l'anticipation et la formation des futurs entrepreneurs. Les chiffres annoncés (étude réalisée par l'Ecole Supérieure de Commerce et d'Administration des Entreprises de Nice) se basent sur des recrutements actuels sans prendre en compte un développement des ports de plaisance (par création d'anneaux). La FIN a recentré l'activité de la formation

professionnelle en plaisance sur 9 Certificats de Qualification Professionnelle (CQP) dont les référentiels ont été réalisés en partenariat avec l'Education Nationale.

Nous travaillons donc avec la Région et l'Etat sur la professionnalisation des centres de formation, en contribuant à l'évolution des référentiels. La tendance est au recentrage sur les diplômes de branches. Notre démarche consiste ainsi à agréer des centres afin de permettre la délivrance de certificats de formation professionnelle. Nous sélectionnons également les candidats et nous nous engageons à leur trouver un emploi à la fin de leur formation. En effet, de par notre implication dans le développement de la filière, nous avons pour objectif de pourvoir les emplois en tension à travers des diplômes qualifiants. En assurant un accompagnement post formation, la FIN se donne l'objectif de permettre aux 100% des diplômés CQP de trouver un emploi.

Michel COLOMB Chef du service gens de mer de l'Etablissement National des Inscrits Maritimes

La Direction Régionale des Affaires Maritimes (DRAM) affirme la volonté de permettre des passerelles entre les métiers avec la création de brevets identiques : pour l'instant ceux-ci sont différents selon les activités. Cette mutualisation devrait développer l'attractivité de ce secteur.

M. ABIGNOLI syndicat CGT

Insiste sur les méthodes pour améliorer l'attractivité des métiers, en prônant un repérage des formations actuelles et des besoins qui permettrait ensuite de construire un plan de formation et se faire dans le cadre de la Validation de l'Apprentissage par exemple.

Ces études prévisionnelles éviteraient de surcroît de proposer des orientations vers des voies sans avenir. Par ailleurs un supplément de qualification « marine » sur des formations initiales professionnelles pluri-métiers seraient souhaitables : dans le cas d'évolution technique des métiers, une réorientation deviendra plus facile.

Enfin ce travail réalisé à partir des besoins permettrait une lisibilité des offres.

De la salle

Sur le sujet de la sensibilisation, le proviseur d'un Etablissement Public Local d'Enseignement (EPL) souhaiterait une promotion des métiers de la mer par film plutôt que par des plaquettes d'information.

M. ROMERO Association pour la Formation Professionnelle des Adultes (AFPA) Var

Présente l'expérience menée par la DCN Services Toulon dans le cadre de l'Interruption Pour Entretien et Réparation (IPER) du porte avions « Charles de Gaulle ». Il s'agit d'un constat fait sur les emplois grâce à un partenariat avec les professionnels dans le cadre d'un groupe de travail créé avec les missions locales et le Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi (PLIE) : cela a permis d'intégrer un groupe de 45 personnes en formation sur les modules « métiers de la mer » menés par un partenariat AFPA IPFM et GRoupement d'ETAbliissements (GRETA) Var Med.

Mme S.DELLAPOVA Agence Nationale Pour l'Emploi la Ciotat (ANPE spécialisée dans les métiers du nautisme)

Souhaiterait que l'on s'attache aux compétences transférables dont l'utilité est réelle lors de bilan de compétences pour changement d'orientation. Elle suggère la composition d'un groupe de travail sur le repérage de ces compétences et sur les difficultés de mobilités et des séances d'information portées par la Région vers les publics à la recherche d'un emploi.

Thierry BUZULIER Association « la Touline »

L'association La Touline a pour objectif de faire le lien entre les professionnels de la mer. Elle accomplit en effet un travail de mise en relation des armateurs et des marins, des industriels et des techniciens, etc. quel que soit leur secteur d'activité : plaisance, pêche ou commerce. Créée par des professionnels pour des professionnels, l'association bénéficie d'une certaine notoriété et de grandes connaissances sur les besoins des employeurs.

Les métiers de la mer étaient auparavant une affaire d'expérience. Or, face à l'augmentation des exigences des réglementations, les armateurs recherchent désormais des personnes alliant savoir-faire et diplômes internationaux. Cependant, les marins manquent de connaissances sur le milieu maritime et l'évolution des règles. Il s'avère donc indispensable de renforcer la communication entre les acteurs de la filière mer, qu'il s'agisse des écoles, des organismes de reclassement des marins ou des institutions.

Marie-Christine MULLER-LHULLIER Institut Pour la Formation aux Métiers de la mer (I.P.F.M.)

L'IPFM est un Centre de Formation des Apprentis (CFA) des métiers de la mer, un centre de formation continue et un centre de ressources, dont l'objectif est d'aider les acteurs de la filière à évoluer dans les pratiques et à respecter les nouvelles normes. Depuis les dernières Rencontres régionales de la Mer, l'institut a adopté une politique d'ouverture partenariale. A cet égard, nous avons signé des conventions avec la Marine Nationale et des professionnels. Ces initiatives nous ont permis de créer un réseau afin de mieux cerner les besoins. Dans cette optique, nous hébergeons le siège de Riviera Yachting Network et nous avons validé l'accueil de l'association La Touline en PACA dans nos locaux.

Concernant les diplômes de formation continue, nous nous sommes rapprochés des acteurs de la branche mer. A titre d'exemple, nous venons de signer une convention qualité avec la Direction des Affaires Maritimes. Nous prenons donc toutes les précautions nécessaires afin de caler nos cursus sur les demandes des entreprises. Par ailleurs, il est vrai que nous ne comptons que 200 contrats d'apprentissage dans les métiers de la mer. Cette situation s'explique en grande partie par une méconnaissance des filières. Néanmoins, nous essayons d'impulser une dynamique aujourd'hui.

Dominique DELEAU

En complément aux précédents propos, je signale que nous avons initié une démarche de rénovation et d'actualisation des diplômes de formation initiale, en vue de leur rendre leurs lettres de noblesse.

Fabienne CROUZET Centre National de la Fonction Publique Territoriale

Il apparaît que les effectifs de la fonction publique territoriale dans la filière mer sont faibles et mal identifiés. Néanmoins, le CNFPT national a pris contact avec le secteur de la plaisance. De plus, des opérations de qualification des agents travaillant dans les ports sont actuellement en cours. L'objectif visé est de proposer par la suite une offre pour les personnels des collectivités territoriales et dans les ports autonomes. En outre, nous avons également l'intention de monter un pôle de compétences tourisme.

De la salle

Les collectivités locales sont présentes dans les ports de plaisance, essentiellement par l'intermédiaire de personnels de catégorie C. Cependant, alors que ces employés sont des agents d'exécution, ils se retrouvent en situation de gérer un site portuaire. Il existe donc une contradiction flagrante, d'autant plus que les métiers développés dans le secteur plaisance requièrent de grandes compétences.

De nouvelles collectivités vont assumer des fonctions portuaires et prendre place dans des créneaux d'animation économique, en valorisant le développement du territoire. Il convient donc d'entreprendre une réflexion en vue de proposer des offres nouvelles dans un contexte de compétition internationale. En conséquence, préalablement à tout débat sur la formation, il importe d'orienter tout d'abord les efforts sur la spécialisation territoriale.

Catherine LE GOFF

La Fédération des Industries Nautiques travaille sur l'aménagement des ports, car nous avons conscience de la faiblesse de nos moyens pour créer de grands ensembles. En outre, il est également possible de concevoir des « ports à secrétaires », comme Port-Saint-Louis.

Par ailleurs, la spécialisation d'un territoire peut aussi passer par la filière déconstruction. En effet, la durée de vie moyenne d'un bateau est de 17 années. Il s'agit d'un critère dont les constructeurs doivent tenir compte.

Sur la formation des techniciens, la mise en place d'un CQP destinés aux agents de port répondra aux besoins des structures portuaires. Nous entrons donc dans le domaine maritime avec des régies, dont le niveau de compétences est identique à celui des professionnels.

Philippe CHESNEAU

Le Conseil régional est prêt à organiser des Rencontres sur le thème du développement économique. Il convient en effet d'organiser une cohérence territoriale. A ce titre, je considère que l'accord-cadre peut y contribuer.

Olivier LIAROUTZOS Directeur de l'Office Régional des Métiers

L'Office Régional des Métiers a créé un observatoire sur les professions de la mer en raison de leur hétérogénéité qui soulevait quelques difficultés de compréhension.

Concernant l'attractivité de la filière, il faut tenir compte de l'évolution des représentations de la mer et des activités qui lui sont liées. A la traditionnelle image du marin-pêcheur s'est substituée une vision moins contraignante des métiers de la mer.

En outre, il est nécessaire de souligner l'inadéquation entre emplois et formations existantes. En effet, de nombreux métiers se retrouvent également dans d'autres secteurs d'activités. A cet égard, il serait opportun de rattacher la question de l'insertion des jeunes aux enjeux de la filière mer. Ainsi, à l'issue de stages en alternance, certains étudiants pourraient envisager d'exercer leurs compétences dans d'autres branches, en plus des filières nautisme, pêche ou commerce.

Enfin, nous avons constaté la faiblesse des effectifs des formations supérieures. Il convient donc de soutenir les centres de formation en valorisant les perspectives d'emploi autres que celles de la filière mer.

Jacques THURET Directeur de l'Institut de Transports Internationaux et des Ports (ITIP)

L'Institut des Transports Internationaux et des Ports, basé au Port Autonome de Marseille depuis 1988, propose des parcours de formation continue de niveau bac+2 et bac+3. Il constitue une réponse à l'absence de formation théorique qui caractérisait auparavant le parcours des professionnels du port. Ainsi, l'ensemble des étudiants de l'institut s'intègre facilement dans le secteur maritime à l'issue de leur BTS ou de leur Bachelor, ainsi que dans d'autres activités de transport.

Les enseignements sont répartis sur 650 heures de cours, assurées par des professionnels. Les étudiants accomplissent un stage en entreprise de deux mois la première année et de trois mois la seconde.

Notre objectif est de renforcer l'adéquation entre les compétences des étudiants à l'issue de leur formation et les demandes des professionnels. Nous leur transmettons à cet effet un savoir-faire tout en leur apprenant un métier labellisé par le Conservatoire National des Arts et Métiers (CNAM).

Catherine LE GOFF

Les personnes intéressées par les métiers de la mer peuvent également acquérir un certain savoir-faire par l'intermédiaire des certificats de qualification. Ainsi, un technicien généraliste a la possibilité d'obtenir plusieurs CQP par la Validation des Acquis de l'Expérience (VAE) et de devenir spécialiste.

Il importe de souligner qu'il n'existe pas de métier fixe dans le domaine du nautisme et de la mer. A titre d'exemple, les industries emploient des anciens personnels de navigation, de l'animation ou des sports, et réciproquement. Les passerelles sont nombreuses dans ce secteur.

S'agissant de l'attractivité des métiers de la mer, il est vrai que nous avons souffert d'une image négative durant de nombreuses années. Nos activités étaient réputées pénibles et réservées à un petit nombre d'initiés. De plus, les industries nautiques ont éprouvé quelques difficultés de communication vis-à-vis du grand public. En effet, nous avons privilégié les actions d'information sur nos produits au détriment de nos métiers et de nos spécificités. En conséquence, nous sommes aujourd'hui

confrontés à un défi de transmission des savoirs. Nous avons donc décidé de travailler en partenariat avec l'Education Nationale et les organismes de formation, afin d'aller à la rencontre des jeunes. Avec l'aide du Conseil régional, nous utilisons les salons nautiques pour sensibiliser les visiteurs et nous avons édité un guide sur les opportunités de notre secteur.

Par ailleurs, il s'avère tout autant fondamental de travailler sur l'intégration des jeunes entrants dans les entreprises. Il est en effet essentiel qu'ils puissent bénéficier d'un temps d'adaptation suffisant pour exercer leur nouvelle activité de manière optimale.

Thierry BUZULIER

Afin d'attirer les jeunes vers nos métiers, il est indispensable que les professionnels aillent à leur rencontre dans les établissements scolaires.

Marie-Christine MULLER-LHUILLIER

Il convient également d'accompagner les porteurs de projets dans leurs démarches. Il est par ailleurs fondamental de préparer le chef d'entreprise aux fonctions qu'il assumera à l'avenir, au-delà de la simple production de marchandises ou de services.

Michel COLOMB

La Direction des Affaires Maritimes a pour mission de délivrer les différents brevets nécessaires à toute activité de transport par la mer. L'Etat se porte ainsi garant des capacités professionnelles d'un marin. Ces titres s'obtiennent donc à l'issue d'une reconnaissance d'expérience et d'une formation sanctionnée par un examen.

Néanmoins, il existe aussi une possibilité de VAE dans le domaine maritime. Nous pouvons ainsi délivrer un brevet certifiant la détention d'un certain nombre de compétences ou de capacités sans formation ou examen préalables. Cette mesure intéresse particulièrement les personnes désireuses d'intégrer la grande plaisance.

Enfin, un candidat à un brevet est en mesure d'échelonner l'acquisition des différents modules de formation sur cinq ans.

II. Les Assises Régionales de la Formation : pour la construction d'un service public régional de formation

Eric LAVALLEE

En 2001, une large démarche de concertation et de dialogue sur l'ensemble du territoire régional a permis d'élaborer les orientations 2001-2005 pour une politique de formation professionnelle continue. Il apparaît aujourd'hui indispensable de poursuivre cette réflexion à l'occasion de la promulgation de la loi relative aux libertés et aux responsabilités locales. C'est la raison pour laquelle le Conseil régional a lancé une deuxième édition des Assises Régionales de la Formation. Jusqu'au 30 novembre, date de communication de nos conclusions, sont organisés des groupes de travail et des journées thématiques, dont l'objectif est de contribuer à l'élaboration d'un service public régional de formation. La réunion des différents acteurs dans ce domaine (enseignants, élus, usagers, etc.) permet ainsi de dresser un bilan des actions accomplies et d'analyser les actions à mener sur des thèmes

tels que l'égalité de traitement, l'organisation des enseignements, la Validation des Acquis de l'Expérience comme outil de qualification, etc.

La création de Comités Territoriaux Education Formation (COTEF) soutient la démarche des Assises. Ces structures qui se mettent en place sur les différents bassins d'emploi de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur constituent en effet des lieux d'échange avec les acteurs locaux pour élaborer un diagnostic des besoins, des plans d'action et définir des modalités d'accompagnement.

De la salle

Depuis un arrêté publié en avril 2005, le niveau requis pour la pratique de la pêche professionnelle s'avère particulièrement élevé. Il apparaît donc difficile de devenir ou de demeurer patron-pêcheur de nos jours. Or la profession s'inquiète d'un risque de découragement des vocations, d'autant plus que les jeunes font part de préjugés sur les métiers de la pêche.

Michel COLOMB

La formation de patron-pêcheur est basée sur l'acquisition de différents modules nécessaires à l'exercice de l'activité, comme la gestion de la micro-entreprise de pêche. Néanmoins, la nouvelle réglementation ne s'appliquera pas aux formations capacitaires initiées en octobre 2005.

Je vous rappelle qu'il est nécessaire de tenir compte de l'évolution des notions de sécurité, d'évacuation des navires, etc. L'inspection générale des Affaires Maritimes a ainsi décidé de créer un certificat de capacité afin d'anticiper la mise en application de la norme internationale STCW Fish.

Cependant, il est vrai que les exigences de cette formation pour une activité de vedettes apparaissent surdimensionnées. Nous avons donc tenu compte de cette disproportion pour les petits patrons-pêcheurs. Une formule subsidiaire est aujourd'hui à l'essai et nous pourrions peut-être l'adapter à la profession d'ici un an.

Thierry BUZULIER

Nous avons constaté que les employeurs éprouvaient des difficultés à attirer les jeunes vers certaines filières. Or de nombreux brevets délivrés par les Affaires Maritimes s'apparentent aux formations du secteur de la marine marchande. Il serait donc opportun de valoriser l'existence de passerelles vers le commerce pour attirer d'éventuelles vocations.

Michel COLOMB

Toutefois, la pêche professionnelle constitue un milieu très particulier, avec des problèmes spécifiques.

De la salle

Tout travail sur le renforcement de l'attractivité des métiers de la mer implique une analyse des formations existantes. Il est indispensable de réaliser des bilans secteur par secteur et de s'interroger sur les modules et les compétences professionnelles requises. La première démarche à initier consisterait à recenser les établissements et les diplômes proposés dans notre région pour répondre aux besoins de la filière. Cela permettrait ainsi de construire par la suite des parcours de formation plus

intéressants et attrayants. Dans ce cadre, les CQP représenteraient un complément à une offre élargie, en réponse à l'actuelle demande de professionnels.

En outre, il serait intéressant de travailler de la même façon sur les autres métiers. Face à une méconnaissance et à une faible pratique de la mer, il serait possible d'organiser des stages d'initiation et de perfectionnement. Il ne serait alors pas nécessaire de développer des formations spécifiques.

De la salle

J'ai créé mon entreprise dans le secteur nautique voici plusieurs années. Je dispose donc aujourd'hui d'un bateau dont le coût est amorti sur une saison de sept mois et d'une compétence appréciable. Mon idée serait de proposer mon navire le reste de l'année pour offrir une formation et une expérience aux jeunes désireux de travailler dans le secteur nautique. A ce titre, j'ai essayé de rencontrer des associations en indiquant que de nombreux professionnels étaient prêts à transmettre leur savoir-faire et leur expérience de cette manière.

De la salle

Les problèmes de recrutement sont liés à une méconnaissance des métiers de la mer. Il conviendrait donc d'éditer un document de promotion au niveau du Conseil régional.

Catherine LE GOFF

Il existe une association de promotion des métiers de la mer, qui regroupe différents intervenants. Elle a d'ailleurs réalisé un CD-ROM présentant les opportunités d'emploi dans les secteurs de la pêche, de la construction, du nautisme ou du sport. Cette liste est également accessible sur Internet.

En outre, la filière associative soutient la sensibilisation aux métiers de la mer. Par exemple, en Bretagne, une association permet à tous les enfants d'apprendre à naviguer de manière ludique. Nous avons constaté que cette initiative aboutissait à une création d'emplois dans le secteur de la voile sportive. En associant la région à la culture de la mer, la Bretagne a ainsi réduit ses difficultés de recrutement.

De la salle

Lors des animations dans les écoles, nous remarquons un intérêt des enfants et des enseignants pour les métiers de la mer. Cependant, la simple distribution s'avère inefficace. Il est en effet indispensable de communiquer sur les opportunités de la filière.

De la salle

Il est également fondamental de faire preuve de clarté sur les métiers de la mer, ainsi que sur la durée des besoins. Il serait en effet dangereux d'inciter les jeunes à venir travailler dans un secteur, alors que certains métiers font l'objet de contrats à durée déterminée.

De la salle

Les accueils ANPE reçoivent parfois des jeunes dont l'orientation est en décalage avec leurs désirs. Or l'ANPE éprouve certaines difficultés à repérer des compétences transférables. Il serait donc intéressant de mettre en place des groupes de travail à cet effet et d'informer les demandeurs d'emploi sur les métiers de la mer.

Daniel IMBERT

Je considère qu'il n'existe pas de métier propre à la mer. Il s'agit plutôt d'activités de menuiserie, de construction, etc. qui sont par la suite adaptées à un milieu très particulier et caractérisé par une culture spécifique. Il convient en conséquence d'avoir une vision globale des métiers, dont les adaptations peuvent être surprenantes. A titre d'exemple, l'aquaculture requiert une formation de marin. Il est essentiel de favoriser les convergences entre branches et d'établir des relations entre Education Nationale et agriculture ou nautisme.

De la salle

Le GIEC de Toulon constitue la preuve vivante que les entreprises locales s'intéressent à l'insertion des personnes en difficulté et à la formation. Cette structure, issue d'un partenariat entre les industries de la région varoise, a enquêté durant plusieurs mois sur les besoins des employeurs avant de mettre en place un comité de pilotage destiné à l'insertion dans les métiers du nautisme. Nous prévoyons de monter en puissance au cours de l'année 2006 et de recruter cinq personnes.

Philippe CHESNEAU

La mise en place des COTEF sur l'ensemble du territoire régional permet de créer des lieux d'échange afin de poursuivre la discussion sur les initiatives à développer en faveur des métiers de la mer. Néanmoins, il convient de se tourner également vers l'Education Nationale pour les questions de formation et de sensibilisation aux activités nautiques. A l'instar de la Bretagne, il apparaît en effet essentiel de faire connaître le plaisir de la navigation, susceptible de créer des emplois à terme. L'objectif des COTEF est d'adapter et d'organiser le fonctionnement du futur service public régional de formation, afin de répondre aux besoins des chômeurs et des chefs d'entreprises. Néanmoins, la construction d'une politique régionale ambitieuse doit être partenariale. Le Conseil régional a donc besoin de votre collaboration active et tiendra compte de vos observations pour enrichir le Plan Régional pour l'Emploi. Le deuxième outil à notre disposition est l'accord-cadre. Il requiert toutefois quelques aménagements, ainsi qu'une concertation élargie. A cet égard, il serait intéressant de constituer un groupe de travail en charge de compléter le PRE.

Clôture

Josette SPORTIELLO-BERTRAND **Conseillère régionale déléguée à la mer**

Il m'appartient, au nom du Président Michel Vauzelle, de clôturer ces 4^{èmes} rencontres régionales de la mer. Je tiens avant tout à vous remercier très chaleureusement pour votre présence et pour votre participation très active à cette journée. C'est pour moi un grand encouragement et un grand plaisir de travailler avec vous tous dans cet esprit de concertation et de partenariat qui nous anime dans le domaine de la mer. Les nombreux professionnels que nous avons sollicités dans un contexte parfois difficile pour l'organisation de ces Rencontres ont tous répondu présent. Je vous en suis personnellement très reconnaissante. Je souhaite également remercier toutes celles et ceux qui ont contribué à préparer cette journée, élus et techniciens de la Région, dans un esprit de transversalité et de confiance réciproque. C'est un grand encouragement pour la Région, mais aussi pour toutes celles et ceux qui vivent de la mer, qui contribuent au quotidien au développement de l'économie et de l'emploi maritime, à la préservation et à la gestion de notre littoral, à la formation et aux métiers de la mer. Ces Rencontres constituent pour la Région un moment particulièrement important pour l'élaboration de son action dans le domaine de la mer. Elles permettent d'élaborer de nouveaux programmes, d'adapter et de faire évoluer les orientations de notre politique. En octobre dernier, l'Assemblée régionale a adopté à l'unanimité l'ensemble des programmes de la politique régionale de la mer que nous avons élaborée et mise en œuvre depuis les dernières Rencontres.

De nombreux et importants sujets de réflexion ont été identifiés aujourd'hui. Dès demain, nous nous attacherons à mettre en place en concertation avec vous les nouvelles mesures qui s'imposent pour répondre aux nombreux enjeux évoqués au cours des différents ateliers. Beaucoup reste à faire pour construire l'identité maritime de notre région, pour faire connaître et aimer la mer à nos concitoyens, dont beaucoup n'ont encore aujourd'hui pas accès aux activités nautiques, pour pérenniser les activités de pêche et d'aquaculture, pour confirmer la place et l'importance de nos ports dans le contexte concurrentiel méditerranéen et mondial, pour promouvoir et encourager la vie associative sur notre littoral, pour permettre une meilleure prise en compte des activités et des enjeux maritimes dans l'aménagement de nos territoires littoraux. Sans attendre notre prochain rendez-vous de 2007 pour les 5^{èmes} Rencontres régionales de la mer, nous nous retrouverons très rapidement pour élaborer ensemble ces nouveaux programmes.

Je souhaite vous donner dès à présent deux rendez-vous. Le premier est le salon nautique de Paris, du 2 au 12 décembre prochain. La Région mettra son stand à la disposition de tous les partenaires qui souhaitent présenter et promouvoir leurs activités. Le deuxième réunira tous les acteurs de la mer sur une journée d'animation, de découverte d'activités sportives et festives, pour offrir aux habitants de Provence-Alpes-Côte d'Azur leur première fête régionale de la mer au printemps

prochain. Tout notre littoral doit être en fête, de Menton aux Saintes Maries de la Mer. Cette fête familiale, ludique, conviviale sera un moment privilégié pour permettre au plus grand nombre de nos concitoyens de mieux connaître le formidable potentiel économique, culturel, social et environnemental de notre littoral. En tant qu'acteurs du monde maritime, vous serez bien entendu associés à la préparation de cet événement. Beaucoup d'entre vous d'ailleurs se sont déjà proposés pour y contribuer, et je vous en remercie très sincèrement. De nombreux rendez-vous nous attendent encore. C'est pour moi un grand plaisir de vous retrouver tous prochainement. Mesdames et messieurs, chers amis, à bientôt et encore merci à tous.

LISTE DES PARTICIPANTS

La liste ci-après a été établie à partir des enregistrements effectués sur les cartons d'invitation et lors de l'accueil des participants aux rencontres.

Elle est en conséquence probablement incomplète et nous vous prions de nous excuser pour toute omission ou erreur qui aurait pu se produire lors de l'enregistrement.

Nous vous remercions par avance de nous faire part de vos corrections ou compléments éventuels (à adresser au service mer du Conseil régional).

PARTICIPANTS A L'ATELIER 1 TRANSPORTS MARITIMES-PORTS- SECURITE MARITIME

Civilité	Prénom	Nom	Fonctions	Organisme
Monsieur	Loïc	ABALLEA	Chef du service actions interministérielles Mer et Littoral	Direction régionale des Affaires Maritimes PACA
Monsieur	Alexis	ALDEBERT		EGIM
Madame		ALEXIS		SNCM
Monsieur	Maurice	AUBERT	Professeur d'Université	Université Internationale de la Mer
Monsieur	Christophe	AVELLAN	ingénieur Projet	Pôle Mer PACA
Madame	Géraldine	BARBY		EGIM
Monsieur	Emile	BAYER	Directeur Général Adjoint	EPF PACA
Monsieur	Jean-Louis	BEAUPARLANT		ALCOTRANS
Monsieur	Gilles	BLANCHARD	Directeur des Ports	CCI du Var
Monsieur	Michel	BOTTALLA-GAMBETTA	Administrateur de l'Institut	Méditerranéen des Transports Maritimes
Monsieur	Daniel	BOUDOUIN	Ingénieur chercheur	CRET-LOG/JONCTION
Monsieur	Eric	BRASSART	Directeur	Port autonome de Marseille
Monsieur	André	BRUNO	Président	A.F.M.M
Madame	Catherine	BUIS	Chef de Service	Conseil Régional PACA
Monsieur	Pierre	CALFAS	Directeur Interrégional Rhône-Saône	Voies Navigables de France
Madame	Christelle	CASO		
Monsieur	Pascal	CHRISTE	Chef de projet	Transitec Ingénieurs-Conseils
Monsieur	Louis	CLAIRAND	1er Capitaine	Syndicat Mixte Traversées Delta du Rhône
Madame	Cécile	CONAS		
Madame	Catherine	CONDURIER		
Monsieur	Cédric	COTTE		
Monsieur	Laurent	COULLET		
Monsieur	Jean Claude	D'AMORE	Adjoint officier de port	Conseil Général 83

Monsieur	Giovanni	DE SALVO		
Monsieur	Abel	DEHAYS		Institut Français de la mer
Monsieur		DI FUSCO	Capitaine 1 ^{ère} classe/Trésorier	Association des capitaines au long Cours
Monsieur	Jean	DI FUSCO	Vice-Président	RTDH
Madame	Nathalie	DI MEGLIO	Chercheur en écologie marine	Eco Océan
Monsieur	Sébastien	DROUELLE		
Madame	Michelle	DURAND		
Madame	Anne	FERRIER		
Monsieur	Robert	GAMALERI	Technicien	Conseil Général 13
Monsieur	Robert	GANDOLFO		
Monsieur	Sébastien	GHEHO		EGIM
Monsieur		GUELLEC	Chef de projet Poseidon	Commissariat Général du Plan
Monsieur	Marc	GUERIN	Avocat	
Madame		KERN	Urbaniste	KERN et Associés
Madame	Emele	KHEIRBECK	Chargée de mission	Conseil Régional PACA
Monsieur	François-Michel	LAMBERT	Consultant	Jonction
Monsieur	Olivier	LAURENS	Adjoint au préfet Maritime	Préfecture Maritime
Monsieur	Jacques-Maurice	LENGRAND	Président	Institut des Transports Internationaux et des Ports
Monsieur	Jean-Christophe	LEYDET	Chargé de projet	DRE PACA
Monsieur	Stéphane	LOBBEDEY	Chef de Service	Conseil Général de l'Hérault
Madame	Corinne	LOCHET	Service Mer	DARNE
Monsieur	René	LUIGI	Secrétaire Général adjoint	Collège européen des experts maritimes
Madame	Françoise	MAGNUS		
Monsieur	Eric	MAUDUIT		
Monsieur	Pascal	MAYOL		Souffleurs d'Ecume
Monsieur	Arnoux	MAYOLY	Directeur	Coopérative de Lamage de Marseille/Fos
Monsieur		MENOTTI		

Monsieur	Frédéric	MEYER	Conseiller Régional	Conseil Régional PACA
Monsieur	Jean-Baptiste	MILCAMPS	Directeur adjoint	Parc national de Port-Cros
Monsieur	Pierre	MITTON		
Monsieur	Hervé	MOINE		
Madame	Virginie	MORUZZI		
Monsieur	Jean-Paul	NOSTRIANO	Adjoint au maire	Mairie du 2ème secteur de Marseille
Madame	Marie-Jeanne	PECCHI	Chargée de mission	Conseil Régional PACA
Monsieur	Gérard	PELEN	Président	Association Marseillaise des Amis des Marins
Monsieur	Christian	PELLICANI		Conseil Régional PACA
Monsieur	Gérard	PIEL	Vice-président	Conseil Régional PACA
Monsieur	Jean Patrick	PLUVINET		
Monsieur	Benoît	PONCHON	Directeur	Port d'Arles - CCI du Pays d'Arles
Monsieur	Pierre	REBOUILLON		COPRAMEX
Monsieur	Jean	REMIGNON	Gérant	Société GESCRI
Monsieur	Bernard	ROCHE	Consultant	BR Conseils
Monsieur	Patrice	ROUSSEL	Chargé de mission	Conseil Régional PACA
Monsieur	Emmanuel	SIX		
Monsieur	Frédéric	STEINSCHNEIDER		
Monsieur		TALLANDIER		DRE PACA
Monsieur	Christian	TOMMASINI	Président	YCPR
Madame	Josette	VATOVEC		
Monsieur	Raymond	VERRIEUX		
Monsieur	René	VESTRI	Maire	Mairie de Saint Jean Cap ferrat
Monsieur	Philippe	VINOT	Chef du Centre de Sécurité	DRAM PACA
Monsieur	Bertrand	WOLKOVITCH	Directeur	Conseil Régional PACA

PARTICIPANTS A L'ATELIER 2 RECHERCHE-INNOVATION-INDUSTRIES MARITIMES

Civilité	Prénom	Nom	Fonctions	Organisme
Madame	Sandrine	AGNELLI	Chargée de Mission	Communauté d'Agglomération Nice-Côte d'Azur
Monsieur	Yves Marie	ALLAIN		Inspection Générale Environnement
Monsieur	Frédéric	ANDRE	Directeur des Relations Régionales	Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice
Monsieur	Jean-Luc	AQUA	Chef du Service Etudes et Travaux	Direction des Ports du Conseil Général 83
Monsieur	Gilles	ARDUIN	Directeur des Ports	Direction des Ports du Conseil Général du Var
Monsieur	Jean-Jacques	AUBERT		CPPM
Monsieur	Patrick	BARAONA	Directeur	pôle Mer PACA
Monsieur		BARBASSAT	Président	ADAMS Plongée
Monsieur	Florent	BEAU	Animateur Environnement	Centre Découverte Monde Marin
Monsieur	Hubert	BERENGER	Chargé de Mission	DRIRE
Monsieur	Jean-Marc	BEYNET	Directeur de Projets	BRL Ingénierie
Monsieur	Hervé	BRENAC		
Monsieur	René	BRUE	Membre du Bureau Exécutif	CESR
Monsieur	Jean Pierre	BUCHAILLET		Moteurs BAUDOIN
Monsieur	Didier	CHOMAT		Riviera Yachting Network
Madame	Emilie	CHOREL	Chef de Projet	Direction des Ports du Conseil Général 83
Monsieur	Etienne	CLAMAGIRAND		Entreprise Architauchis
Monsieur	Olivier	CORNUBERT	Consultant	
Monsieur	Christophe	CORNUEL		
Monsieur	Patrick	DE MASFRAND		FACTEA
Monsieur	Ivan	DEKEYSER	Directeur	Centre d'Océanologie de Marseille
Monsieur	Jean Yves	DELAURE		
Monsieur	Michel	DENIS		Centre Océanologie Marseille
Madame	Delphine	DUCLOS	Animatrice	IML

Madame	Isabelle	ESTIVALS		Riviera Yachting Network
Monsieur	Pierre	ETIENNE	Directeur	Sté Europtreatment
Monsieur	Laurent	FALAIZE	Président	Riviera Yachting Network
Monsieur	Jean Pierre	FERAL		CNRS
Monsieur	Raoul	FERREIN	Membre du CESR	CESR
Professeur	Philippe	FRAUNIE	Directeur	Université du Sud Toulon-Var
Monsieur	Denis	GALEA		MARITECH
Madame	Christine	GAROTTA DERAÏL	Service Economie	Conseil Régional PACA
Madame	Catherine	GHELELOVITCH	Responsable Pôle Nautique	Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice
Monsieur	Jean-Claude	GIANNOTTA	Directeur	CARMA
Monsieur	Nicolas	GILBERT	Directeur	GEOM
Monsieur	Gilles	GIORGETTI	Service Mer	DARNE
Monsieur	Yvan	GIOVANETTI		Stratégies et Territoires
Monsieur	Philippe	GUEDU		Conseil régional PACA
Monsieur	Guy	HERROUIN	Directeur	Centre IFREMER
Monsieur	Nic	JOHANSEN	Délégué régional	Fédération des industries nautiques
Monsieur	Mathieu	KAHN	Chef de Bureau	Préfecture Maritime
Madame	Geneviève	KALFON	Chef du Service Enseignement Développement Recherche	Conseil Régional PACA
Madame	Valérie	LAFFONT		Fédération des industries nautiques
Monsieur	Vincent	LARROQUE	Directeur	Monaco Marine La Ciotat
Monsieur	Philippe	LARUE	Directeur Administratif	Sté Foselev
Madame	Françoise	LATOUR	Journaliste	MARS Magazine
Monsieur	Lucien	LAUBIER		Université Aix-Marseille II
Madame	Céline	LE CORROLLER	Etudiante	Laboratoire GREFI
Monsieur	Bertrand	LE GUINER	Responsable Environnement	Chambre de Commerce et d'Industrie 83
Madame	Nathalie	LEFEBVRE	Conseillère Régionale	Conseil Régional PACA
Monsieur	Philippe	LELOURD		Commissariat Général au Plan

Madame	Françoise	LEVEQUE	Chef de Projet	Direction des Ports du Conseil Général 83
Monsieur	Patrick	LONGUEVILLE	Directeur Port des Embiez	Société Paul Ricard
Monsieur	Daniel	LOUEDEC	Directeur	Ecole Nationale Marine Marchande
Monsieur	Jean Louis	MASSON		Stratégies et Territoires
Madame	Emilia	MEDIONI	Chargée de Mission	Ville de Marseille
Monsieur	Pascal	MEDOT	Dessinateur	Direction des Ports du Conseil Général 83
Monsieur	Jean-Philippe	MIGNARD	Directeur Général	SEMIDEP
Monsieur	Gilles	MONTALAND	CESR PACA	CFDT
Madame	Anne	MOULIN		COPRAMEX
Monsieur	Francis	MOUTTE		Association Free Houle
Monsieur	Denis	ODY		WWF
Madame	Nicole	PAPINEAU	Directrice scientifique adjointe	Institut national des sciences de l'univers - CNRS
Madame	Florence	PAPINI	Chargé de Mission	Conseil Régional PACA
Monsieur	Gilles	PERRION	Président	Bienvenue à Bord
Monsieur	Laurent	PI TEK		CHARISMA
Monsieur	Bernard	PLANCHAIS	Directeur	DCN Services Toulon
Madame	Emilie	PRACA	Etudiante en thèse	Centre de Recherche sur les cétacés
Madame	Mireille	PROVANSAL		CEREGE - CNRS
Madame	Catherine	RETORE		CESR PACA
Madame	Isabelle	REYNARD	Chef de Projet	Direction des Ports du Conseil Général 83
Monsieur	Bernard	SABATIER	Direction des ports	Conseil Général du Var
Monsieur	Jean-Claude	SAUVAGNARGUES	Chef de Station	IFREMER Sète
Monsieur	Julien	SEINTURIER		USTV
Monsieur	Raphaël	SIMONET	Chef de Section	Direction Environnement, Urbanisme et Construction
Monsieur	Marc	TASSEL	Directeur	MDER
Madame	Ilaria	TIVOLLE	Responsable gestion Budgétaire et Comptable	Direction des Ports du Conseil Général 83
Monsieur	Armand	TOZELLO		Riviera Yachting Network

Monsieur	Patrick	VALVERDE		Toulon Var Technologie
Monsieur	Didier	VITAL		Toulon Var Technologie

PARTICIPANTS A L'ATELIER 3 PÊCHE-AQUACULTURE

Civilité	Prénom	Nom	Fonctions	Organisme
Madame	Sophie	ABALLEA	Chef de Service Affaires économiques	DRAM PACA
Monsieur	Jean Luc	AMAR		Presse
Monsieur	Olivier	ARNAL	Ingénieur recherche	IFREMER
Madame	Nicette	AUBERT	Vice présidente	Conseil Régional PACA
Madame	Caroline	BAGOT	Etudiante	Centre Océanologique de Marseille
Monsieur		BARRET		IFREMER
Monsieur	Rémi	BELLIA	Secrétaire Général	Association Marco Polo Echanger autrement
Monsieur	Jean	BEUROIS	Attaché de Conservation	Ville de Marseille
Monsieur	Robert	BOURDAREL	Directeur des transports et des ports	Conseil Général 13
Monsieur		BOZONNAT	Président	Coordination des Pêcheurs
Monsieur	Emmanuel	BRIQUET	Gérant	Provence Aquaculture
Monsieur	Albert	CASTEJON	Président	COOPAPORT
Monsieur	Jacques	CHAMPOLEON	Président Régional	Fédération Française des Pêcheurs en Mer
Monsieur	Eric	CHARBONNEL	Chargé du Suivi et de la Gestion du Milieu Marin	Parc Marin de la Côte Bleue
Monsieur	Jean Marc	CHARRIER	Conseiller général	Conseil Général 13
Monsieur	Denis	CHARVOZ	Président	Groupement des aquaculteurs de PACA
Madame		CHICHE		Société MARENICE
Monsieur		DALEGRE	Agent de Médiation	Coordination des Pêcheurs
Monsieur	André	DAUPHINE	Professeur d'Université	Université Internationale de la Mer
Monsieur	Didier	DE VANDEUL	Directeur	OP COPEMART
Monsieur	Claude	DI DOMENICO	Membre du Bureau	CLPMEM

Monsieur	Gabriel	DI DOMENICO	Membre du Bureau	CLPMEM
Monsieur	Laurent	ESCAFFRE	Service Mer	DARNE
Madame	Marie	FRANQUEZA	Directrice Générale	Conserverie au Becfin
Monsieur		GARCIA		Prud'homme de Martigues
Monsieur		GRAINDEPICE		Prud'homme de Martigues
Monsieur	Joël	GRILLASCA		PROTEE
Monsieur		GUERIN	Chargé de programme "Pêche Durable"	WWF France
Monsieur	Jacques	GUILLAUME	Président	CLPMEM Var
Monsieur	Jean-Yves	JOUVENEL	Gérant	P2A Développement SARL
Madame		JUPPEAU	Chargée de Mission	CRPMEM PACA
Monsieur	Gildas	LE CORRE	Chef du laboratoire ressources halieutiques	Station IFREMER de Sete
Madame	Raphaële	LE GUEN	AQUACULTISSE	EARL Hydraloup
Monsieur	Axel	MAGLIOZZI	Chef de Projet	IDEE
Monsieur	Nicolas	MAYOT		
Monsieur	Bernard	MICONNET	Service des Cultures Marines	DRAM PACA
Monsieur	Christian	MOLINERO	Administrateur	Crédit Maritime
Monsieur	Jacques	NAWROT	Vice-Président	CRPMEM PACA
Monsieur	Jacques	OLIVIER	Conseil Régional	Conseil Régional PACA
Monsieur	Olivier	OTTO		SCEA Cachalot
Monsieur	Bruno	PEYROU	Gérant	Océan Conseil
Madame	Chantal	POURCEL	Service Mer	DARNE
Monsieur	Jean Christophe	RAYMOND		C.N.P.M.
Monsieur	Olivier	ROUSSET	Chargé de Mission	SGAR
Monsieur		SACCHI		IFREMER
Monsieur	Gilles	SADDIER		

Madame	Dominique	SAUX	Secrétaire Générale	CLPMEM Var
Monsieur	Pierre	SINQUIN	Directeur	Direction régionale des Affaires Maritimes PACA
Monsieur	Hervé	THEDY		A.G.A.M.
Monsieur	William	TILLET	Vice-président	Comité régional des Pêches maritimes et des élevages marins
Monsieur		VANDENBROECK		Centre Océanologique de Marseille
Monsieur	Benoît	VASSELIN	Chef du Service Mer	Conseil Régional PACA
Monsieur	Eric	VIDAL	Technicien Territorial	Conseil Général 84
Monsieur		VINCENTE		Office de la Mer Marseille

PARTICIPANTS A L'ATELIER 4 AMENAGEMENT ET GESTION DU LITTORAL

Civilité	Prénom	Nom	Fonctions	Organisme
Madame		BALU	Directeur d'Etudes	AGAM
Monsieur	Alain	BARCELO		Parc PNPC
Madame	Mary-Christine	BERTRANDY	Responsable Subdivision Eau Environnement Marin	Service Maritime 13
Madame	Anne-Charlotte	BLAN	Responsable éco développement	GEOM
Monsieur	Pierre	BOISSERY	Chargé de Mission	Agence de l'eau
Madame	Muriel	BOUSQUET	Chef de Projet	Communauté d'Agglomération Riviera Française
Madame	Claire	BOYER	Chargée de Mission Mer	Conseil Général 83
Monsieur	Françoise	CABRIEL	Géomaticien	Conseil Régional PACA
Monsieur		CANN		CUMPM
Monsieur	Hervé	CHAMPION	Chargé de Mission	Conseil Régional PACA
Monsieur	Adrien	CHEMINEE	Ingénieur Ecologue Consultant	
Monsieur		COLLOMBON		Association Marco Polo
Madame	Bernadette	COSSON	Chargé de Mission	ARPE
Monsieur	Claude	COYO	Proviseur	LPR Colbert
Madame	Audrey	DELAUNAY	Chargée d'Etude Environnement Marin	
Monsieur	Jacques	DENIS	Responsable du programme "Développement Durable"	IFREMER
Monsieur	Christian	DESPLATS	Délégué Régional	Conservatoire du Littoral
Madame	Hélène	DESVALS	Laboratoire Madirel	CNRS/Université de Provence
Madame	Magali	DEVEZE	Responsable Environnement	Port Autonome de Marseille
Monsieur	Bernard	DHORNE	Directeur	SIVOM du Littoral des Maures
Monsieur	Rémy	DROUIN	Directeur Environnement	Ville de Cavalaire
Monsieur	Dominique	DUFRENNE	Directeur Général des Services	Communauté d'Agglomération Riviera Française
Monsieur		ECOCHARD		Association MART

Monsieur		EISENLHAUER		Station Nautique Saint Raphaël
Monsieur	Jean-François	FABRE	Responsable Subdivision Milieux Aquatique	Communauté d'Agglomération Nice
Madame	Céline	GAGNE	Etudiante	université Paul Valéry - Montpellier III
Madame	Eve	GARRY	Chef de Projet	Pôle Mer PACA
Monsieur	Pierre	GAUFRES	Chef de Groupe	CETMEF
Monsieur	Jean Pierre	GAUTIER		Conseil Régional PACA
Monsieur	Cyril	GAUTREAU	Chargé de Projets	Office de la Mer Marseille
Monsieur	Cyril	GOMBERT	Coordinateur Prog/Life	Association Naturoscope
Monsieur	Pierre	GUYOMARCH		C.P.I.E.
Madame	Cécile	HELLE	Conseillère Régionale	Conseil Régional PACA
Monsieur		HEYNDRICKX	Educateur Environnement	Centre de Découverte du Monde Marin
Madame	Odile	JACQUEMIN	Directrice	MALTAE
Monsieur	Jérôme	JARMASSON	Directeur	CANOPEE
Monsieur	Fabrice	JAVEL		Université de Nice
Monsieur		JENIN		Direction Régional de l'Equipement
Madame		JOUVE		Conservatoire du Littoral
Monsieur	Benjamin	KABOUCHE	Directeur	LPO PACA
Monsieur	Patrice	LANGLOIS	Responsable Division Mer	Ville de Marseille
Monsieur	Philippe	LASSALLE	Directeur d'Etudes	SGAR
Monsieur	Didier	LAURENT	Ingénieur	Ville d'Antibes
Monsieur	Romain	LEGRAS	Ingénieur	CREOCEAN SCE
Monsieur	Jean-Paul	LLAVADOR	Directeur	SCOT de Grimaud et St Tropez
Monsieur	Jean-Louis	LOEUILLARD	Chargé de Mission	Conseil Général 83
Monsieur	Philippe	MACCLANAHAN	Consultant GIZC	Synergies Environnement
Madame	Delphine	MAROBIN	Chargée de Mission	Parc Naturel de Camargue
Madame	Françoise	MAUREI	Elue	Commune du Pradet
Madame		MIRALLES	Chargée de Communication	ARPE

Monsieur	Jacques	MORELLI	Chercheur au CNRS	Université Nice-Sophia Antipolis
Madame	Catherine	NICOLAS	Chef de Projets	IML
Monsieur	Jean Louis	PACITTO		MALTE GIZC Les Maures
Monsieur	Stéphane	PENNANGUER	Chargé d'Etudes	Conseil Régional de Bretagne
Monsieur	Guirec	QUEFFEULOU	Chargé de Mission	Toulon Provence Méditerranée
Madame	Nathalie	QUELIN	Chargée de Mission	DIREN PACA
Madame	Valérie	RAIMONDINO	Service Mer	DARNE
Madame	Murielle	RIBOT	Chargée de l'Aménagement Littoral	Conseil Régional Languedoc-Roussillon
Madame	Vanina	ROQUES	Responsable Environnement	Ville de Vallauris
Madame	Fabienne	ROUX		France Bleue Provence
Madame	Christine	SANDEL	Conseillère Régionale	Conseil Régional PACA
Madame		SAWX		Comité Local des Pêches du Var
Monsieur		SELLIER		Affaires maritimes
Monsieur	Christophe	SERRE	Biologiste Environnement Marin	Conseil Général 06
Monsieur	Pierre-Louis	SOLDAINI	Directeur	EPF PACA
Madame	Elisabeth	TEMPIER	Secrétaire	Prud'homie de Pêche de Saint Raphaël
Monsieur	Emmanuel	TOLLARD	Président	Association Destination Planète Mer
Madame	Véronique	TOLLARD	Trésorière	Association Destination Planète Mer
Monsieur	Richard	TRAPITZINE	Urbaniste	
Madame	Estelle	WATEAU	Technicienne Territoriale	Conseil Général de l'Hérault

**PARTICIPANTS A L'ATELIER 5 POUR UN DEVELOPPEMENT EQUITABLE
ET SOLIDAIRE DES ACTIVITES NAUTIQUES ET BALNEAIRES**

Civilité	Prénom	Nom	Fonctions	Organisme
Madame	Cécile	ALTARRIBA		
Monsieur		ALUNNI		Ville de Mandelieu
Monsieur	Gérard	AZIBI	Conseiller Régional	Conseil Régional PACA
Monsieur	Jean-Louis	BAUDE	Directeur	CPIE Côte Provençale
Monsieur	Jean-Louis	BAUDE	Directeur	CPIE Côte Provençale
Monsieur	Claude	BEAUJARD		Les Verts
Monsieur	Gérard	BEAUNE	Service Mer	DARNE
Monsieur	Elie	BENDAYAN		A.A.C.
Madame	Laurence	BENHAMOU	Service Mer	DARNE
Monsieur		BERENQUIER	Manager	COYC Hyérois
Monsieur		BERTHIER		UFOVAL
Monsieur	Michel	BLAYAC	Président	Amicale des Plaisanciers Mandréens
Madame	Hélène	BLAYO	Administratrice	La Tisserande
Madame	Christiane	BONNARDEL	Présidente	Association PCM Marseille Méditerranée
Monsieur	Roland	CANOVAS	Président	Centre Régional pour l'Enfance et l'Adolescence Inadaptée
Madame		CERMOLACCE	Président	Ligue Côte d'Azur de la Fédération française de voile
Monsieur	Gilles	CHANSON	Animateur	CAP MARSEILLE
Monsieur	Pierre	CHAUVIN	Chef de Service	Conseil Régional PACA
Monsieur	Richard	CHEMLA		Centre de découverte du monde marin
Madame	Jeanne	COCONI		CAP Marseille
Monsieur	Jean-Louis	CONIL	Secrétaire Général	Association Carènes
Monsieur	Gérard	COSTE	Directeur adjoint	Centre de formation SNSM
Madame	Dominique	CRAS	Secrétaire	MALTAE
Madame	Mylène	CULLIA	Agent de développement	

Monsieur	Daniel	DEJARDIN	Directeur	CROSSMED
Monsieur	Rémi	DELACOURT	Directeur Adjoint	PREPA-SPORTS
Monsieur	Philippe	DERAIN	Armateur gérant	
Monsieur	Philippe	DESPLATS	Trésorier	CAP Vrai Méditerranée
Monsieur		DI NUCCIO		Ville de Marseille
Monsieur	William	FREYRI	Directeur Technique	Association des Sports de Glisse
Monsieur	Lucien	GARCIA	Président Départemental	Fédération Française des Pêcheurs en Mer
Madame	Marie	GAUTIER	Animatrice Environnement	Centre de Découverte du Monde marin
Monsieur		GAVALDA		AMAM
Monsieur	Nicolas	GERARDIN	Chargé de Mission	Parc National de Port Cros
Monsieur	Georges	GIANNELLONI		Club Nautique SNEM
Monsieur	Roger	GRANGE	Président	Club Subaquatique
Monsieur	Manuel	HARBRETEAU	Chargé de Mission	Guide Riviera
Monsieur		HOBBE		Association ADOS
Monsieur	Olivier	JEST	Secrétaire Général	Syndicat Mixte pour l'Aménagement Touristique
Madame		JOPEH	Présidente	COYC Hyerois
Monsieur	Franck	JULLIEN		Conseil Régional PACA
Monsieur		KEISERMANN		
Monsieur	François	KOLMER		CPIE
Monsieur	Yves	LACOSTE	Secrétaire Général	Pôle Voile Marseille
Monsieur	Alexandre	LEBLAN		Port de Bandol
Monsieur		LEGUILLOU		Rectorat Aix Marseille
Madame	France	LELIONNAIS	Administratrice	La Tisserande
Madame	Ghislaine	LEONARD	Chef de Bureau	Préfecture Maritime
Monsieur	Léo	LEVY	Président	Association "les vieux marins bateliers"
Monsieur	Yannick	LONG		SARL LOCALANQUE
Monsieur	Gérard	LOUCHET	Directeur Adjoint	CREPS PACA

Madame	Corinne	MAIRONE	Professeur	IUFM Aix-Marseille
Madame	Nicole	MALFUSON	Médecin	
Monsieur	Philippe	MARIN	Chargé de Communication	Voiles au Large
Monsieur	Jean-Pierre	MARTIN	Directeur	Station Nautique Saint Raphaël
Madame	Claire	MARTY	Présidente	Thalassanté
Monsieur	Jacques	MEHEUT	Délégué pour le Var	SNSM
Monsieur	Daniel	MEOUCHY	Organisateur des évènements de plongée	Objectif Atlantide
Monsieur		MERLE		Ville de Mandelieu
Madame	Virginie	MICHEL	Service Mer	DARNE
Madame	Agathe	MITON		AGAM
Monsieur	Marc	MOLLO	Président	Voile au large
Monsieur	Jean-Claude	MONFORT	Inspecteur Général	Sté Nationale de Sauvetage en Mer
Madame	Marinette	MOUICI		H.A.C.
Monsieur	Eric	MULLARD		SNSM
Monsieur		NAVARIN		Conseil Général du Var
Monsieur	Philippe	ODDOU	Coordonateur Pédagogique	Education Nationale
Madame	Dany	PATAMIA	Responsable	Office du Tourisme de Cogolin
Monsieur	Gilles	PERRION	Secrétaire Général	Bienvenue à Bord
Monsieur	Christophe	PIERRON	Communication	Festival Mondial de l'Image Sous-Marine
Monsieur	Bernard	PORTA	Directeur	PREPA-SPORTS
Madame	Sandrine	RAMBAUD	Directrice	SMADESEP
Monsieur	André	REGIMBAUD	Président	Union Nautique Marseillaise
Monsieur	Francis	REYES	Président	Handisport
Madame	Camille	REYNAUD	Chargée du Développement	Voiles au Large
Monsieur	Bernard	RIVORY	Directeur	SERPP
Monsieur	jean-Claude	ROGER	Directeur d'Ecole	Association PCM Marseille Méditerranée
Monsieur	Rémi	ROGHE	Conseiller en Développement	TVT

Monsieur	Georges	RUMEAU	Président de Commission	CESR
Monsieur		SADOULET	Directeur	CNSM
Madame	Marie	SAMSON		AGAM
Madame	Karin	SANTELLI	Chargée de Mission	Conseil Régional PACA
Monsieur	Alain	SCOTTO		Société Nautique de la Ciotat
Monsieur		SEBBAG		Radio JM
Madame	Sandrine	SELLIER		Préfecture Maritime
Madame	Myriam	SIBILLOTTE	Chef de Service	CROSSMED
Monsieur	Claude	THENEGAL	Président	Station SNSM
Monsieur	Philippe	THONE		Association bout de mer
Monsieur	Jean-Claude	TIRAN	Président	Association Eau Libre
Monsieur	Daniel	VECCO	Président adjoint	Société nautique UNLD
Madame	Anne-Marie	VOLA	Attachée de presse	
Monsieur	Richard	VOLPE		Société nautique le Pecsadou de l'Estaco
Monsieur	Roger	ZENOU	Secrétaire	Club Nautique de Martigues
Monsieur	Roger	ZIMMERMANN		Port Gardian Saintes Marie de la mer

PARTICIPANTS A L'ATELIER 6 EMPLOI-FORMATION-METIERS DE LA MER

Civilité	Prénom	Nom	Fonctions	Organisme
Monsieur	Jean-Christophe	ABGRALLI	Provisieur	LPTR L'Estaque
Monsieur	André	ABIGNOLI	Secteur emploi formation	Comité régional CGT
Monsieur	Jean-Philippe	ACHARD	Directeur	Mare Nostrum
Monsieur		AMOROS	Président	ARFADE
Monsieur		AMOYEL		Nouveau port Saint Cyr les lèques
Monsieur		AQUEREBURU		C.C.I.
Monsieur	Jean Nicolas	BENDALETTOFF		
Monsieur	Julien	BIRI		CFA Antibes
Monsieur	Maxime	BLAY		I.U.T. Valence
Monsieur	Alain	BLAYO	Directeur	IML
Madame	Géraldine	BOISLEUX	Monitrice de plongée	FESSM
Monsieur	Françoise	BONFIGLIO	Provisieur	LP Dolle
Madame		BONISCHOT		
Monsieur		BOUDIER		
Monsieur	Thierry	BUZULIER	Administrateur	Association La Touline
Monsieur		CASAGRANDE		ISECC
Madame	Dominique	CHAIGNON		
Monsieur	Philippe	CHESNEAU	Vice-président	Conseil Régional PACA
Monsieur	Jean Marie	COLIN	Professeur	ITIP
Monsieur	Michel	COLOMB	Chef de service	Direction régionale des Affaires Maritimes PACA
Monsieur		CONSTANTIN		UNM
Monsieur		CORLER		
Monsieur	Robert	COULLET		LMPFC
Madame	Fabienne	CROUZET		Centre national de la fonction publique territoriale

Monsieur	Eric	DAHER	Trésorier	Association Marseille Horizon
Monsieur		DAO		ISECC
Monsieur		DEFRANCE		
Monsieur	Frédéric	DEL SANTI	Animateur	U. Marinu
Madame	Dominique	DELEAU	Inspectrice de l'Education Nationale	Rectorat d'Aix-En-Provence
Madame	Sophie	DELLAVEDOVA	Animatrice Environnement	ANPE La Ciotat
Monsieur	Robert	DOULLET	Président	LMPFC
Madame	Elodie	DUCAMP		
Monsieur	Lucien	DUCOUT	Responsable Administratif	EUROMED Marseille
Madame	Dominique	DUFOUR		AGEFOS PME
Monsieur	Gérard	DURBEC	Chef de Travaux	CFA Rol Tanguy
Monsieur	Denis	FERY		A.F.P.A.
Madame	Karine	GAREL		AGEFOS PME
Monsieur	Henri-Pierre	GAZZERI	Chef du Département Formation	CREPS PACA
Monsieur	René	GHILINI	Service Mer	DARNE
Monsieur	Yves	GOMBERT		CFA Antibes
Monsieur	Gérard	GUILLAT	Secrétaire Général	Association Formation Maritime Permanente
Monsieur		HUMBERT		
Monsieur	Stéphane	HURTAUD		Association Boudmer
Monsieur		JEAN		D.R.T.E.F.P.
Monsieur		JIMENEZ		
Madame	Stéphanie	JOUBERT	Secrétaire	CLPMEM Var
Madame	Christine	LANDEREAU		Nautisme et Formation
Monsieur	Eric	LAVALLEE	Chef de Service	Conseil Régiona PACA
Madame	Clarence	LAVEILLE		Nautisme et Formation
Madame	Catherine	LE GOFF	Responsable Formation	Fédération des industries nautiques
Monsieur	Armel	LE STRAT	Président	Association La Touline

Monsieur	Alexandre	LEBLANC		Commune de Bandol
Madame	Anne	LEPAGE	Secrétaire Générale	Association La Touline
Monsieur	OLivier	LIAROUTZOS	Directeur	Office régional des métiers
Madame	Catherine	LOMPRE	Chargée de Mission	Conseil Régional PACA
Madame		LOUVIOT	Professeur	Education Nationale
Monsieur		MARTIN		
Monsieur	Victor-Emmanuel	MARTINS	Directeur	CFA des Métiers de la Mer
Monsieur		MERITZA		
Madame	Corinne	MERLIN	Proviseure	LP Jean Moulin
Monsieur		MIGLIORISI		
Monsieur	Charles	MONGRAND	Proviseur	Lycée Chapuis
Madame	Marie-Christine	MULLER-LHUILIER	Secrétaire générale	Chambre des métiers du Var - IPFM
Madame	Coralie	NEY		
Monsieur		PERETTE		Société des régates de Six Fours IFAPE
Madame	Manon	RANC	Chargée de Mission	CLPMEM 83
Monsieur	Gérard	ROMERO	Directeur	AFPA 83
Monsieur		SALANON		
Monsieur	Pierre	SCAMARONI	Relation Publique	Mare Nostrum
Monsieur	Stéphane	SIRJEAN	Consultant	JONCTION
Madame	Germaine	SOBRERO	Directrice Adjointe	INSEIT
Monsieur		STARON	Chef de Travaux	LP Dolle
Madame	Malorie	SYNAEGHEL		Société des Canotiers Marseillais
Monsieur		TELMANI		
Monsieur	Jacques	THURET	Directeur	Institut des Transports Internationaux et des Ports
Monsieur	Armand	TOSELLO	Directeur	GEIQ Nautic Insert
Madame	Véronique	TURQUAND	Chargé de Mission	UPACA
Monsieur	Régis	VAUDERBRUGGEN	Agen d'Accueil	Port de Plaisance Saint Gervais

Madame		VERRIERE	Documentaliste	Education Nationale
--------	--	----------	----------------	---------------------

PARTICIPANTS A L'ATELIER 7 HANDICAP ET MER

Civilité	Prénom	Nom	Fonctions	Organisme
Monsieur		ANCELIN		Biennale de la mer
Monsieur		BENICHOU	Directeur	Handitoit Provence
Monsieur	Serge	BENSOUSSAN		
Madame	Madeleine	BENSOUSSAN		
Madame	Evelyne	BRETON	Service des sports	Conseil Général 13
Monsieur		CEPLEANU-GALTIER		Mer Nature
Madame	Jacqueline	CHEN		
Monsieur	Jacques	CORRIOL	Professeur	
Madame	Françoise	DEMARQUETTE	Responsable administrative et qualité	AFAQ
Madame	Colette	DESMONTS		
Monsieur	Alain	DIEUDONNE		AFPA Marseille la Treille
Monsieur	Raymond	DUSSERT-VIDALET		
Madame	Nathalie	ESPANET		Comité départemental du tourisme 13
Monsieur	Françoise	FLOTARD		
Docteur	Paul	FREDENUCCI	Président	Biennale de la mer Marseille
Madame	Bernadette	FREDENUCCI		
Madame	Noëlle	FREDENUCCI		
Commandant	Paul	GAVARRY	Président	Institut National de Plongée Professionnelle
Monsieur		GIMENEZ		APAJH 84
Monsieur	Paul	GIUSTINIANI	Docteur	
Monsieur	Manuel	HARBRETEAU		CRT Riviéra
Docteur	Michel	JACQUIN	Président	Société française de médecine de la plongée
Monsieur	Rudy	JEAN	Directeur	UCPA Centre Niolon
Monsieur	Henry	JEANIN	Avocat	
Madame	Léocadie	MARIETTA	Présidente Départementale	Vaucluse "84"

Monsieur	Gérard	MARRAS		Retina France
Monsieur	Gabriel	ODDO	Docteur	
Madame	Marialina	PALLOTTA		
Professeur	Raffaele	PALLOTTA D'ACQUAPENDENTE	Président	Biennale internazionale del mare di Napoli
Madame		PUZAÏTE		
Monsieur	Dominique	SAGET	Chef de Travaux	Lycée La Salle
Monsieur	Marc	SAMSON		Handicap Amitiés Culture
Madame	Anne-Marie	SCHALL		
Madame	Christine	TROLLIER		
Madame	Stéphanie	VAN MUYSEN	Conseillère Régionale	Conseil Régional PACA
Monsieur	Clément	VAREILLES		Office de la mer Marseille
Monsieur	Serge	XIMENES	Directeur	Groupe de recherche et d'archéologie sous-marine
Monsieur	Pascal	ZENATTI		