



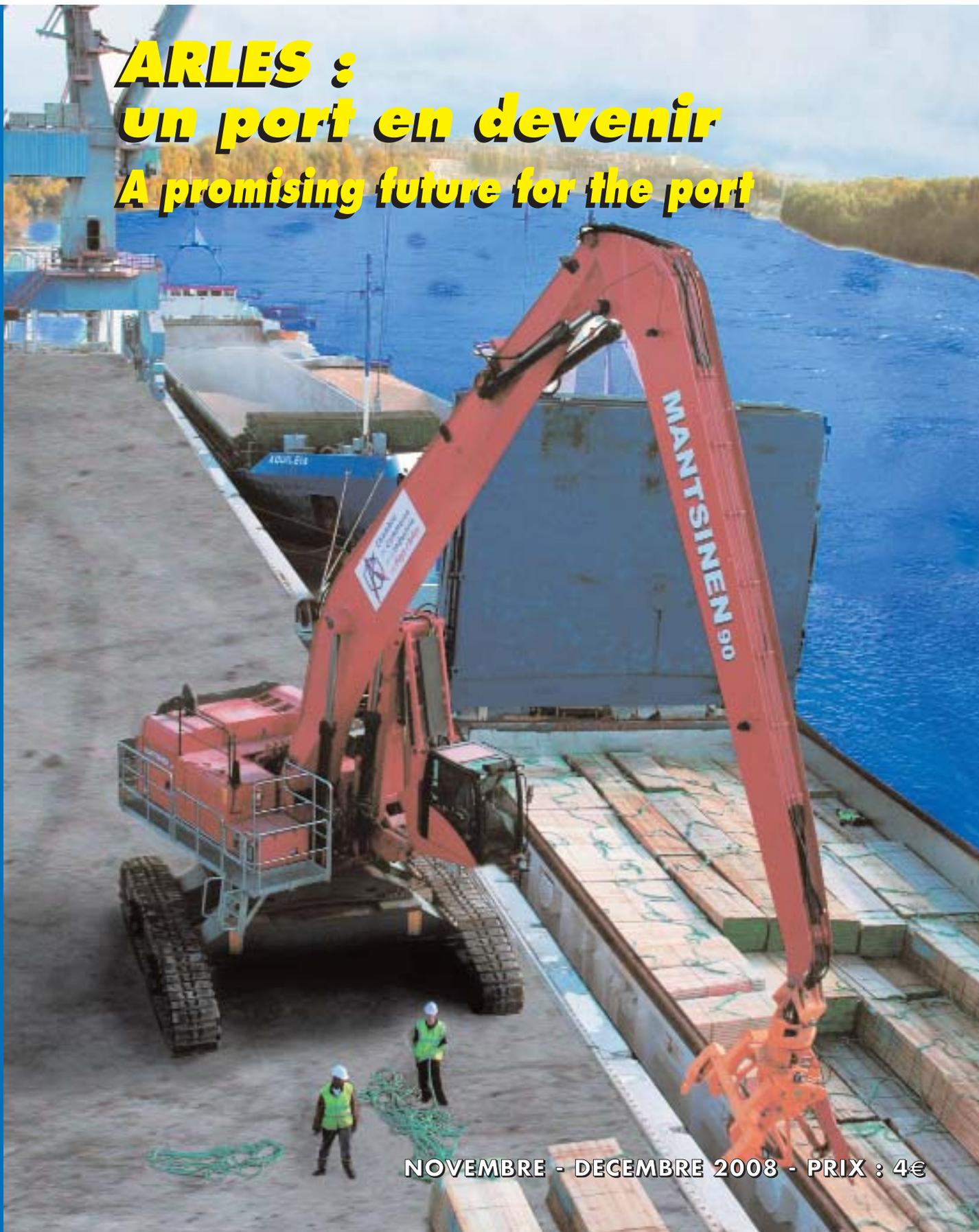
# AMBITIONS *Sud* NS

I N T E R N A T I O N A L

LE BIMESTRIEL ECONOMIQUE DES DECIDEURS - DIFFUSION INTERNATIONALE - N° 68

## **ARLES :** ***un port en devenir*** ***A promising future for the port***

AMBITIONS INTERNATIONAL



NOVEMBRE - DECEMBRE 2008 - PRIX : 4€





16, Passage Timon-David  
13001 MARSEILLE  
Tél. (33) 04 91 55 69 09  
Fax (33) 04 91 55 69 16

www.ambitions-sud.net

e-mail : info@ambitions-sud.net  
ambitions-sud@wanadoo.fr

RCS Marseille B 411 871 445 (97B 00 925)

**Directeur de la Publication**

Jacques-René LORNE

**Rédacteur en Chef**

Désiré SANVIN

**Journalistes**

Veronica DAVIES

Jacques René LORNE

Julie VERDIER

Dominique RUFFAT

avec la participation  
de Monique BELTRAME

**Correspondants à l'étranger**

Michel OCHSNER

**Traductions**

Jane LORNE

Tradonline

**Crédit photos**

J.-R. Lorne,

Veronica Davies,

Georges Majolet,

Vincent Bertomeu, Banque de France,

AtisRéal, Dominique Ruffat, HAD

Ets B Larroque, PAM, CNR

CE-Iter, CGO5, BNP Paribas Immobilier

Philippe Léger, D.R.

Photo de Couverture :

Grue sur le port d'Arles,  
par Vincent Bertomeu

**Publication bimestrielle**

N° 68 NOVEMBRE-DECEMBRE 2008

Siret : 411 871 445 00010

Code APE : 5814Z

ISSN 1253-5168

Prix 4 €

Abonnement annuel : 24 €

**Maquette - Mise en page**

Ambitions-Sud International

**Impression**

PETRILLI GROUP IMPRIMEUR

NICE

**Distribution kiosques PACA**

Adhérents NMPP

**Dépôt légal à parution**

La reproduction des articles  
contenus dans ce magazine  
est strictement interdite  
sans accord préalable  
de la Direction  
d'Ambitions Sud International

**4** **Conjoncture régionale**  
*Regional Economy*

**16** **Développement durable :**  
**les déchets urbains**  
*Sustainable development:*  
*Urban waste*



**26** **Le sport est-il un business ?**  
*Is sport a business ?*



**30** **Hautes-Alpes :**  
**la filière aérienne**  
*Aviation in the High Alps*

**36** **L'enluminure,**  
**un art ancestral**  
*Illumination,*  
*an ancestral art*



**40** **Dossier :**  
**Le transport maritime**  
**et fluvial**  
*River and sea transport*

**56** **L'énergie de fusion**  
*Energy from fusion*

**60** **Les rencontres**  
**Euro-Méditerranéennes**  
*Euro-Mediterranean meetings*



**64** **Les étoiles de Mougins**  
*The stars of Mougins*

# Point sur l'économie de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur

**Les éléments recueillis à la rentrée par la Banque de France auprès d'entreprises en Provence-Alpes-Côte d'Azur montrent une orientation moins favorable de la conjoncture.**

**Si certains indicateurs témoignent toujours d'un dynamisme de l'économie régionale - investissements industriels, activité des services marchands-, d'autres carnets de commandes dans l'industrie, mises en chantier dans le BTP-, laissent entrevoir les conséquences du ralentissement cyclique observé aux plans international ou national.**

Ces évolutions restent en outre conditionnées par les prolongements de la crise financière à " l'économie réelle " et s'inscrivent dans un contexte de rééquilibrage des parités monétaires et de repli des cours des matières premières et du pétrole.

Face à un ralentissement d'ensemble de la demande, qui se traduit par une opinion moins optimiste sur l'état des carnets de commandes, l'industrie régionale a enregistré au cours du premier semestre 2008 une activité moins dynamique.

Les 160 entreprises interrogées début septembre de façon plus approfondie tablent sur une progression des chiffres d'affaires de plus faible amplitude que ce qui était escompté en début d'année (+ 4 % contre + 6,5 % attendus en janvier). Les deux principales branches qui constituent

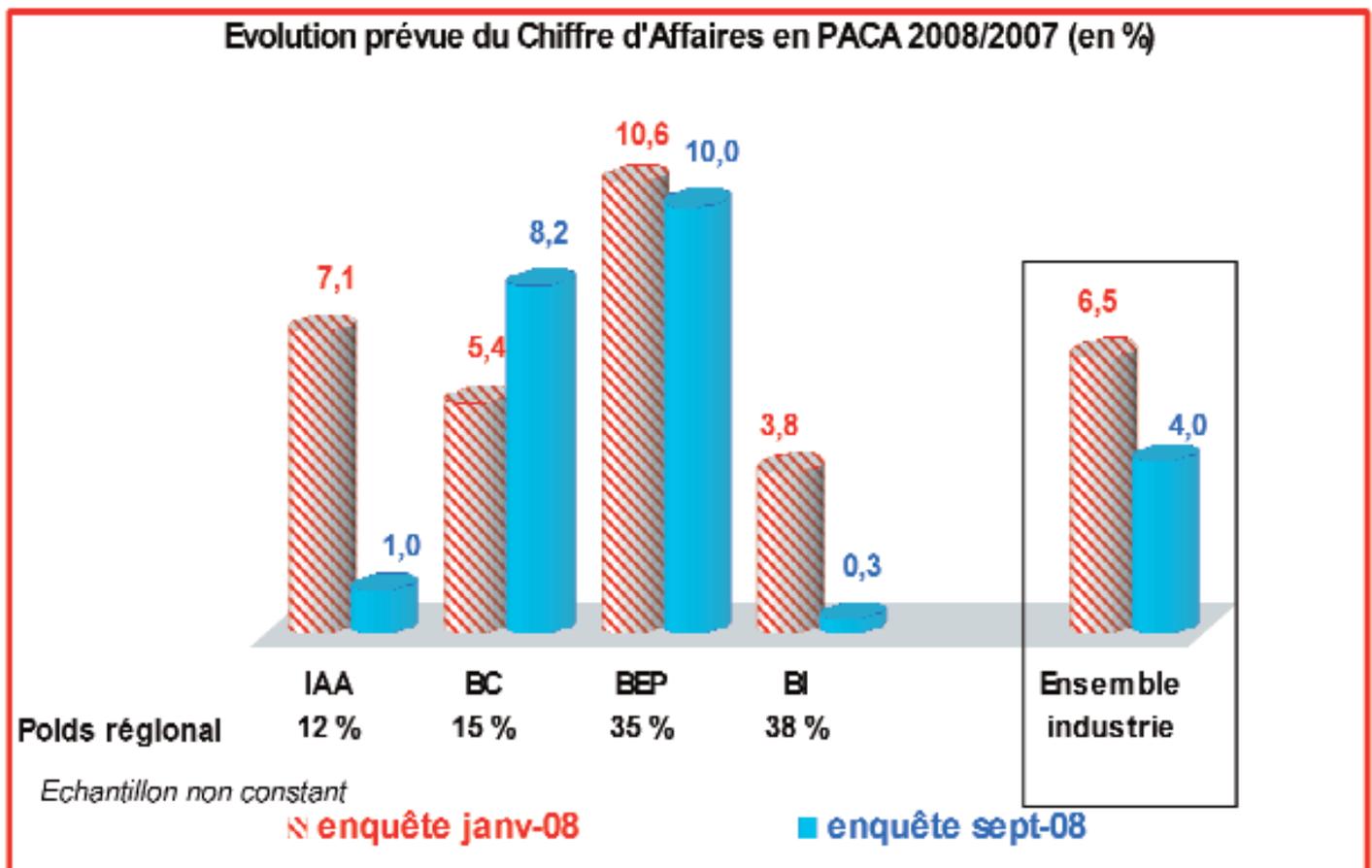
le tissu industriel de la région illustrent ce contexte plus contrasté : les industries des biens d'équipement - aéronautique, spatial, constructions mécaniques - bénéficient de plans de charge étoffés et de cycles longs d'activité. La croissance de leurs chiffres d'affaires est à la fois importante et confirmée début septembre. En revanche, le secteur des biens intermédiaires - produits minéraux, bois-papier, métallurgie, chimie, composants électroniques- situé plus en amont dans le cycle de production, voit ses perspectives d'activité se dégrader par rapport au début d'année. Le courant des dépenses d'investissement, soutenu par la recherche permanente de gains de productivité, s'inscrit pour sa part en hausse, à l'instar de la progression des en-cours de crédits d'équipement octroyés par les banques en

PACA (+12 % sur un an à fin juin). Enfin, la stabilité globale de l'emploi recouvre des disparités sectorielles marquées (recrutements dans les biens d'équipement, repli des effectifs dans les biens intermédiaires).

La croissance d'activité dans les services marchands se poursuit en 2008, en particulier dans l'ingénierie technique, l'informatique et le secteur du nettoyage. D'autres branches font état d'un tassement - hôtellerie restauration, travail temporaire-

Si, dans le prolongement du très haut niveau d'activité atteint ces dernières années, le millésime 2008 s'annonce satisfaisant pour le Bâtiment et les Travaux Publics, différents indicateurs laissent prévoir un retournement du cycle en 2009 (mises en chantier et autorisations de construire en recul).

## Les industriels revoient en baisse leurs prévisions 2008 de chiffre d'affaires



## Economic situation of the Provence-Alpes-Côte d'Azur region

**The information gathered by the Bank of France in its enquiry with companies in Provence-Alpes-Côte d'Azur in the autumn term show a less favourable orientation of the economic situation. If certain indications still show certain dynamism in the regional economy - industrial investments, trade service activities - others, such as the order books in industry, the launching of building and civil engineering sites, reveal the consequences of the cyclic slowing down observed on international and national scales.**

Furthermore, these evolutions remain conditioned by the repercussions of the financial crisis on "real economy" and integrate the context of rebalancing monetary parities and the drop in

prices of raw materials and petroleum.

Faced with a slowing down of the overall demand, which leads to a less optimistic opinion concerning the order books, during the first half of the year 2008 regional industry registered a less dynamic activity.

160 companies questioned in detail at the beginning of September anticipate a weaker increase in turnovers than what was expected at the beginning of the year (+ 4 % against + 6,5% expected in January). Two main branches which constitute the industrial tissue of the region illustrate this more contrasted context: the industries of capital goods - aeronautical, spatial, mechanical constructions - benefit from enriched work loads and long cycles of activity. Their turnover increase is both important and confirmed at the beginning of September. On the other hand, the sector of the intermediary goods - mineral products, wood-

paper, metal products, chemicals, electronic components - situated farther upstream in the production cycle, sees its perspectives of activity degrading compared to the beginning of year. The rate of investment expenditure, supported by the constant search for productivity gains, show an increase, following the example of the progress of the outstanding equipment credits granted by banks in the PACA region (+12% over one year at the end of June). Finally, the global stability of employment balances the sector-based disparities (additional recruitment in capital goods, against a workforce decline in intermediate goods).

The growth of activity in trade services continues in 2008, particularly in technical engineering, data processing and the cleaning sector. Other branches report a drop in activity: hotels and catering, temporary work.

If the year 2008 appears satisfactory for the Building and Civil



Bernard Gameil  
Directeur Régional de la Banque de France

Engineering, due to the continuation of a very high level of activity these last years, various indicators announce a reversal of the cycle in 2009 (a decrease in construction sites and building permits).

As an echo of this less favourable context, the improvement of the labour market over these last terms has come to a standstill, and a decline in employment has been noted during the 2nd quarter 2008.

Au-delà d'un millésime 2008 encore favorable à l'activité du BTP, les indicateurs d'un retournement apparaissent pour 2009

➤ Logements mis en chantier PACA	-14,7 %
➤ bâtiments non résidentiels commencés PACA	+/- 0,0 %
➤ Logements autorisés PACA	-12,3 %
➤ Travaux publics : effet post-électoral, achèvement de certains grands chantiers	
Évolutions à fin Juin 2008, sur 12 mois glissants (Source CERC -PACA)	

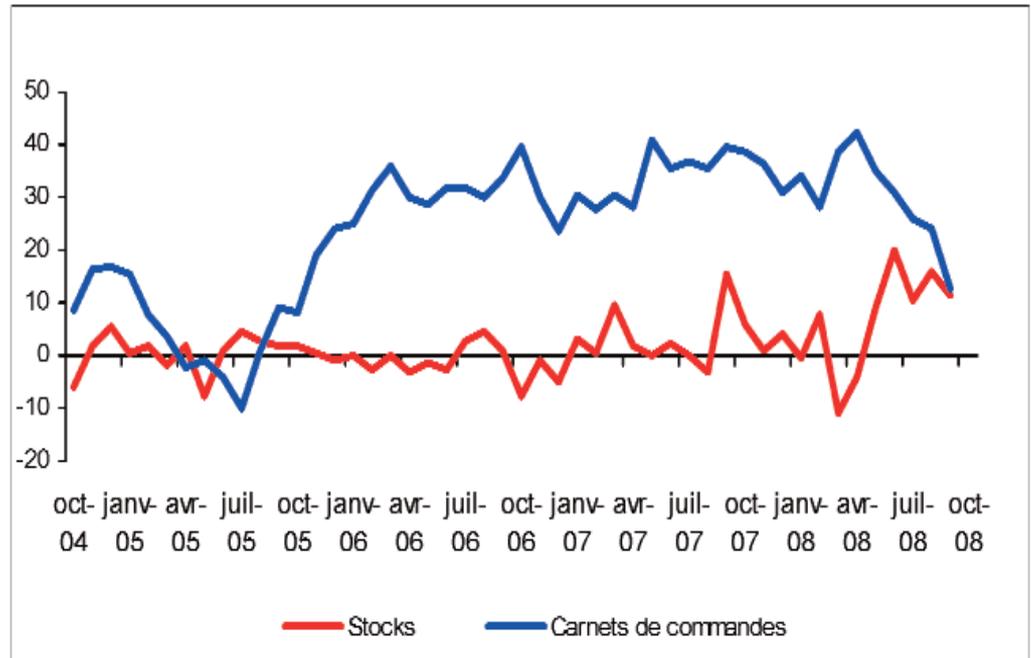
**Point sur l'économie de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur**

En écho à ce contexte moins favorable, le mouvement d'amélioration du marché du travail initié ces derniers trimestres s'estompe, un repli de l'emploi salarié étant même noté au cours du 2ème trimestre 2008.

Au total, les évolutions observées en région reflètent un ralentissement conjoncturel, observé au niveau mondial. L'ampleur de ce dernier dépendra de l'issue de la crise financière qui mobilise pouvoirs publics et banques centrales en vue d'une résolution rapide et durable. A plus long terme, PACA dispose d'atouts indéniables à même de favoriser son développement : l'implantation d'ITER à Cadarache, une façade maritime unique, une situation stratégique au carrefour d'axes de communication et plus généralement une attractivité avérée tant pour les entreprises - PACA au 1er rang national pour les créations - que pour les particuliers - croissance démographique supérieure à la moyenne nationale. ■

**Face à un ralentissement de la demande, l'opinion des industriels sur l'état des carnets de commandes apparaît moins favorable, tandis que les stocks s'accroissent**

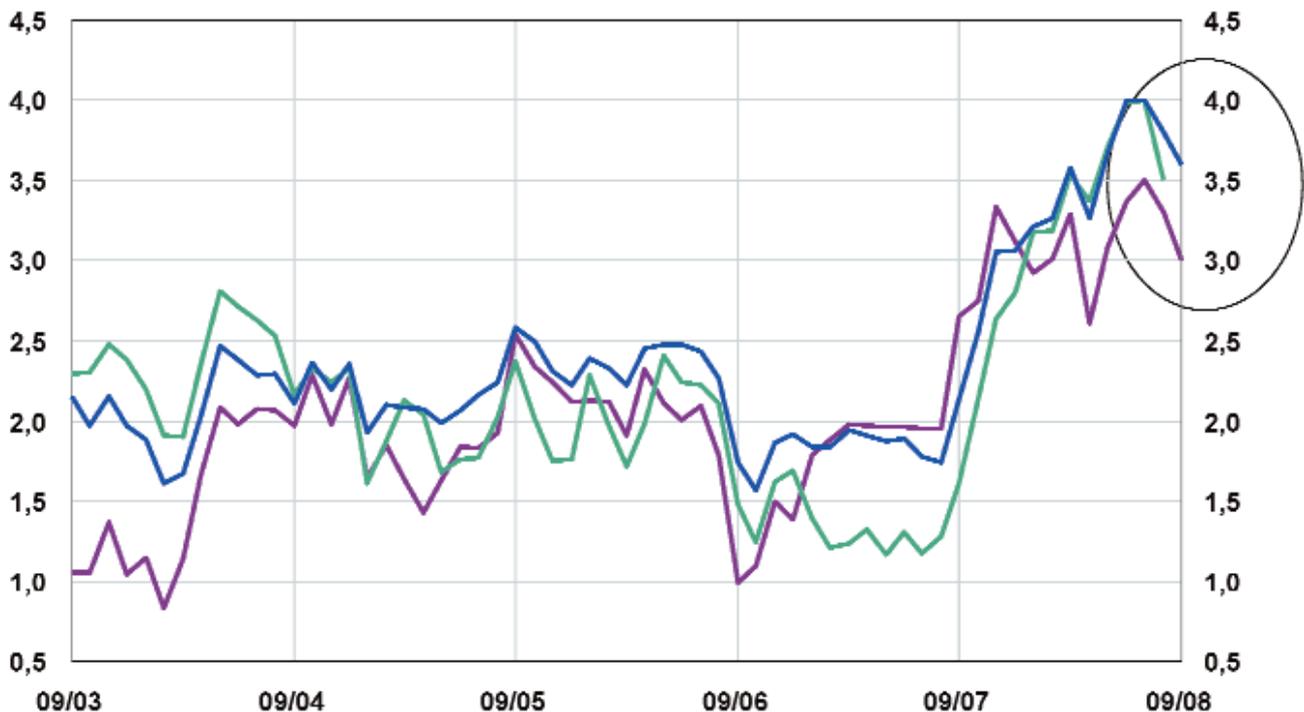
Industrie PACA



**Ces évolutions devraient atténuer les tensions inflationnistes**

ex : Prix à la consommation en zone euro

.. glissement annuel en pourcentage



Sources : nationales, Eurostat

Zone euro France Allemagne

Données disponibles le 10 octobre 2008

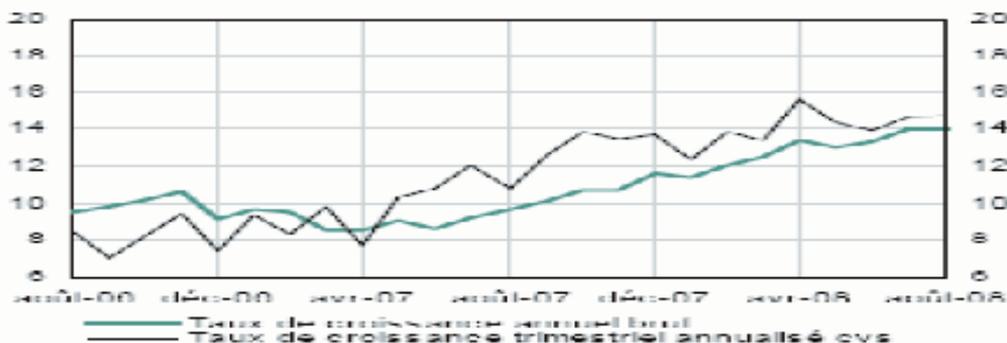
**Economic situation in PACA**

On the whole, the evolutions observed in the region reflect a cyclical slowing down, similar to the worldwide situation. The amplitude of the latter will depend on the outcome of the financial crisis, which mobilizes authorities and central banks seeking to find a fast and durable resolution. In longer term, PACA has unmistakable trump cards to enhance its development: the setting-up of ITER in Cadarache, its unique coastal facade, a strategic position at the crossroads of communication axes, and more generally a proven attractiveness both for companies - PACA ranks 1st in France for business start-ups - and for private individuals - its population growth is above the national average. ■

**La distribution du crédit a conservé jusqu'à la fin de l'été un rythme soutenu, particulièrement auprès des entreprises**

**Sociétés : crédits à l'investissement**

(taux de croissance en %)



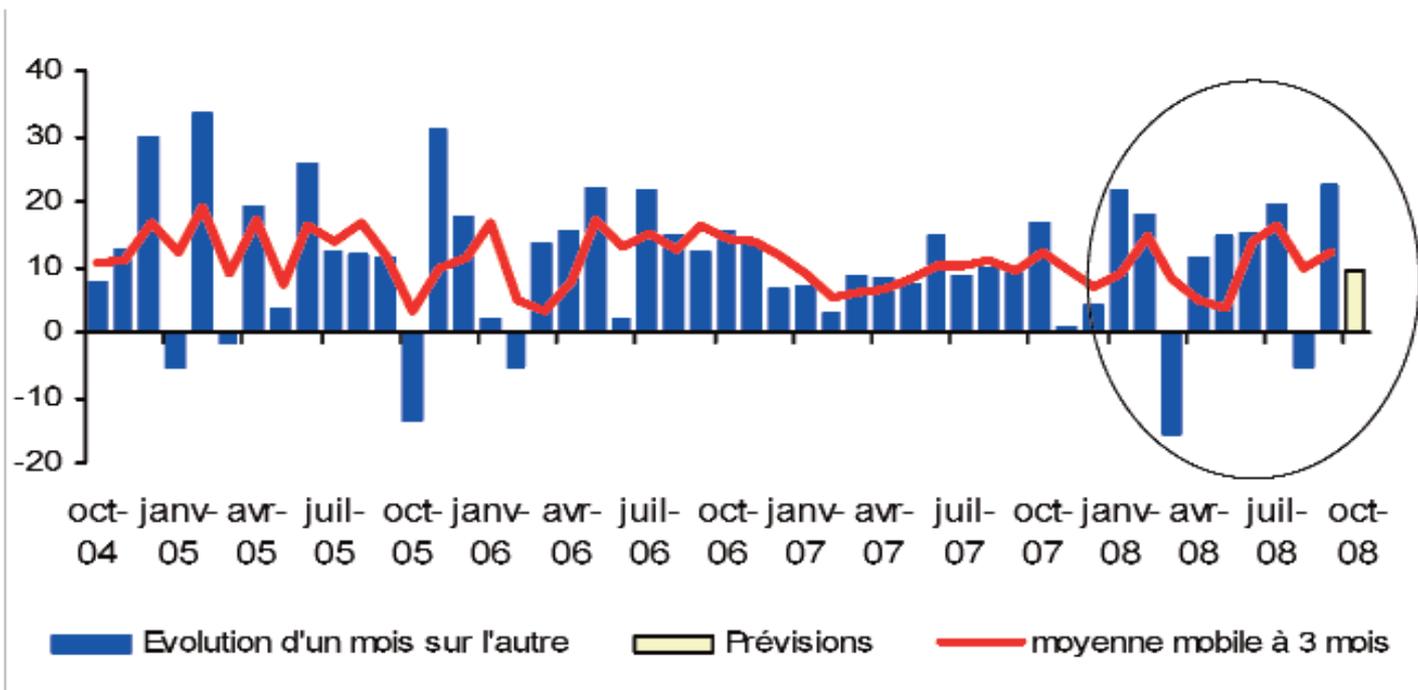
**Ménages : crédits à l'habitat**

(taux de croissance en %)



**L'activité dans les services aux entreprises et aux particuliers demeure globalement en progrès**

**Services marchands PACA**



## Quelle volatilité !

Les marchés financiers ont connu un mois d'octobre noir, ponctué par une chute des indices d'environ 20%. Aucun secteur n'a été épargné ; les cours ont retrouvé des niveaux comparables à ceux de 1998. Cette dégringolade, d'une violence inouïe, a été alimentée par les craintes de récession (pourtant validée par tous depuis déjà quelques semaines), mais également par des ventes forcées provenant de fonds (hedges ou classiques) contraints de liquider une partie de leurs actifs pour répondre aux sorties de capitaux ou aux appels de marges de banques.

Les mots " exceptionnel " et " historique " ne cessent d'être utilisés quand il s'agit de décrire l'évolution récente des marchés. Certes, la bourse est parfois un baromètre irrationnel mais il devient difficile d'expliquer pour-

quoi l'indice CAC40, par exemple, va céder 22% en l'espace d'une semaine, reprendre 11% en une séance et multiplier les journées avec des amplitudes largement supérieures à 5%. Même le marché américain, réputé pour sa maturité, cumule les écarts historiques. Une telle volatilité, qui atteint des sommets jamais vus, laisse les opérateurs désorientés et sans point de repère traditionnel.

Après avoir longtemps craint les risques d'une crise systémique, les marchés financiers cherchent maintenant à donner un prix à la récession économique. Il est évident que les prévisions bénéficiaires vont être révisées à la baisse pour le prochain exercice. Aujourd'hui, une anticipation d'une croissance des résultats de 9% n'est pas réaliste compte tenu de l'environnement écono-

mique actuel. Mais, l'évaluation des indices valide déjà une chute de 25 à 30% des bénéfices en 2009 alors que la baisse moyenne des résultats sur les dix dernières récessions américaines (de 1948 à 2001) a été de 20%.

Les marchés semblent donc se placer dans une configuration économique particulièrement pessimiste l'année prochaine. Malgré cette anticipation, les indices ont des difficultés à trouver une base solide après un repli moyen de 40% des cours depuis le début de l'année, et même de 50% par rapport aux plus hauts de 2007.

Dans ce contexte apocalyptique, les achats doivent se faire progressivement pour profiter des rebonds importants que connaîtront obligatoirement les indices dans les prochains mois. Certes,



Philippe Cazarian  
CMCIC Gestion

à court terme, avec des statistiques qui seront mauvaises, le marché peut subir des soubresauts ; mais, si on se place dans une logique de moyen et long terme, on ne peut raisonnablement passer à côté de certaines opportunités. ■

Evolution du CAC 40 ( Indice boursier français)



# What volatility !

Financial markets experienced a black October, punctuated by a 20 % fall of the indexes. No sector was spared; the prices attained comparable levels to those of 1998. This extremely violent plunge was kindled by the fears of recession (nevertheless validated by all since several weeks), but also by compulsory sales resulting from funds (hedges or classical) that were forced to liquidate a part of their assets to respond to the capital outflows or the banks' call for margins.

The words "exceptional" and "historical" are constantly used when it is a question of describing the recent evolution of the markets. Certainly, the stock exchange is sometimes an irrational barometer, but it becomes difficult to explain why the CAC40 index, for example, is going to lose 22 % within a week, recover 11 % in a session and increase by more than 5 % on many days. Even the American market, renowned for its maturity, accumulates historic variances. Such a volatility, which attains summits never seen before, totally disorients the operators who find no traditional benchmark.

After having feared the risks of a systematic crisis for a long time, the financial markets are now trying to give a price to the economic recession. It is obvious



Evolution du DAX ( Indice de la Bourse Allemande)

that the profit forecasts will be revised downwards for the next financial year. Today, it is not realistic to anticipate a 9 % increase of the results, considering the current economic environment. But the evaluation of the indexes already confirms a fall from 25 to 30 % of the profits in 2009, while the average decline of the results on the last ten American

recessions (from 1948 to 2001) was 20 %.

The markets therefore seem to stand in a particularly pessimistic economic configuration for next year. Despite this anticipation, the indexes have difficulties in finding a solid base after an average decline of 40 % of the prices since the beginning of the year, and even 50 % compared to the highest levels of 2007.

In this apocalyptic context, purchases must be made gradually to take advantage of important index rebounds inevitably expected in the next months. Certainly, in the short term, with obviously bad statistics, the market may suffer ups and downs; but in the middle or long term, there will be certain opportunities to seize.



Bimestriel Economique à diffusion internationale

[www.ambitions-sud.net](http://www.ambitions-sud.net)



English Version

Accueil

Présentation

Articles

Anciens Numéros

Nos Annonceurs

Abonnement

Contactez-nous



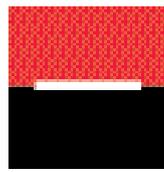
Retrouvez nos articles, nos enquêtes,  
nos reportages, nos archives sur le net :

www.ambitions-sud.net

## SG Private Banking affirme son dispositif régional à Marseille

SG Private Banking, la ligne métier de gestion de fortune du groupe Société Générale, poursuit son approche vers la clientèle privée en province en créant un centre régional à Marseille à la Joliette, dans l'Hôtel de Direction des Docks, après s'être installé à Bordeaux et à Lyon. Avec l'aide de la Banque de détail, elle renforce son positionnement en province en améliorant ses fonctions auprès des chefs d'entreprise pour les accompagner dans leurs démarches de cession, de transmission d'entreprises et dans les opérations de haut bilan, tout en offrant aux particuliers fortunés des services spécifiques pour la gestion de leur patrimoine. Créée en 1997, cette branche du groupe financier propose une offre de gestion de fortune destinée aux particuliers capables de disposer de 1 millions d'euros d'avoirs financiers, et sur ce créneau de marché, elle compte

ouvrir 6 centres régionaux avant 2009 en France dont Bordeaux, Marseille et Lyon qui ont ouvert leurs portes en 2008. Un pari audacieux, concernant le territoire provençal, mais l'implantation paraît judicieuse puisque, d'après différentes sources, plus de la moitié des foyers disposant d'avoirs supérieurs à 1 million d'euros sont localisés dans les grandes villes de Provence, et que 30% des clients de la branche patrimoniale de l'organisme financier résident en province. En 2008, la branche Private Banking de la banque, compte 72,2 milliards d'euros d'actifs sous gestion et une présence internationale dans 26 pays. 28% des entreprises, toutes tailles confondues, sont clientes. Elle représente 41% des PME avec 7 millions d'euros de chiffres d'affaires et plus et 61% des entreprises de plus de 75 millions d'euros de chiffres d'affaires. De plus, 1 200 000 clients particu-



# SG Private Banking

liers et professionnels profitent d'une personnalisation de la relation notamment les jeunes avec une centaine de protocoles actifs signés auprès des grandes écoles, universités et autres, ainsi que les migrants puisque de nombreuses agences sont créées et concentrées dans trois régions : Ile-de-France, Rhône-Alpes, et Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

### Une régionalisation ambitieuse

Les régions présentent un potentiel de marché prometteur puisque 2/3 des PME patrimoniales françaises seront potentiellement cédées dans les 10 prochaines

années et on compte 50% des clients fortunés de La banque en région. La Société Générale espère profiter de ce contexte favorable pour mettre en place un dispositif complémentaire du réseau et ainsi offrir à leurs clients une diversité de choix, consolider la proximité relationnelle avec les chefs d'entreprises et renforcer le recrutement de nouveaux clients. L'approche régionale que l'établissement financier a installé, lui permet d'affirmer sa présence, et d'adapter son offre de conseils et services auprès de la clientèle patrimoniale, en privilégiant l'association des marchés clientèle privée, professionnelle, entreprises et leurs acteurs. ■

## HSBC France s'installe en région Marseille Provence

Cinq ans après le coup d'envoi du concept de client HSBC Premier dans 8 pays, qui s'est étendu à l'échelle mondiale (40 pays sur 5 continents), la banque développe sa nouvelle stratégie déterminée par son plan " Développement 2010 ", dont les fondations sont échafaudées sur la spécialisation de la distribution, et ainsi améliorer les ser-

vices rendus aux clients. Cette ambition trouve échos à Marseille et sa région, qui jouit d'un environnement économique attractif depuis maintenant quelques années, où deux centres d'expertises spécialisés verront le jour : l'un pour la clientèle particulière et l'autre pour la clientèle entreprise. Le Centre Private Banking qui a été inauguré le 24 septem-

bre sur l'avenue du Prado, est dédié aux entreprises moyennant un ticket d'entrée de plus de 30 millions d'euros de chiffres d'affaires. Atout majeur de l'organisme financier en région, ce nouveau centre d'expertise cristallise les compétences de six chargés d'affaires, clefs de voûte de la relation avec les entreprises, assistés d'experts en trade-services, cash management, change, affacturage, épargne salariale et banque d'investissement.

### Un segment de clientèle prometteur

Le Groupe bancaire a pour objectif de construire et déployer une véritable marque commerciale, et ce grâce à une qualité de service garantie par ses conseillers et une offre " sur mesure " qui allie expertises financières et privilèges exclusifs. En 2008, la banque comptabilise en France 234 000 clients sur ce créneau de marché, soit un tiers des 730 000 clients particuliers. Le

groupe représente, ainsi en France, 10% de la clientèle de l'établissement financier, preuve d'un positionnement fort qui risque d'évoluer dans ce segment de clientèle. Pour combler les attentes de ces derniers, la banque concentre sa stratégie sur des conseils dans la gestion de patrimoine, puisque 87% de ses clients ont classé au premier rang le conseil lors de l'enquête CSA réalisée en 2007, avec le double objectif de préserver le patrimoine et prendre en compte la dimension fiscale et la possibilité d'avoir accès aux meilleurs produits. D'autant que ce segment de clientèle semble porteur puisqu'entre 2000 et 2006, la valeur nette du patrimoine des ménages français a augmenté de plus de 84%, et en 2007, le segment de clientèle qui correspond au patrimonial des clients de l'organisme financier s'élève à 5,4 millions de personnes en France. Ainsi, les anticipations vont bon train sur la croissance significative d'ici 2010, à l'échelle de la France et



## SG Private Banking asserts its regional structure in Marseille

SG Private Banking, the branch of the Société Générale group specialised in fortune management, pursues its approach towards the wealthy clientele in the provinces by creating a regional centre in Marseilles, following Bordeaux and Lyons. With the assistance of the retail bank, it reinforces its position in the provinces by improving its functions with business managers to accompany them in their transactions for transfer, transmission of companies and long-term financing operations, whilst offering specific services to the wealthy private individuals for the management of their patrimony. Created in 1997, this branch of the financial group proposes a fortune management for the private individuals disposing of 1

million euros of financial assets, and on this market niche, it plans to open 6 regional centres before 2009 in France, among which Bordeaux, Marseilles and Lyons which were opened in 2008. An audacious bet, concerning the Provençal territory, but the implantation seems judicious because, according to various sources, more than half of the households with assets exceeding 1 million euros are localized in the big towns of Provence, and 30 % of the customers of the patrimonial branch of the financial group live in the provinces. In 2008, the Private Banking branch of the bank represents 72,2 billion euros of assets under management and an international presence in 26 countries. 28 % of the companies (of all sizes) are

customers. It represents 41 % of SME's with a turnover of 7 million euros and 61 % of companies with a turnover exceeding 75 million euros. Furthermore, 1 200 000 private and professional customers enjoy a personalised relation, notably the young people with about a hundred active protocols signed with high schools, universities and similar establishments, as well as migrants, because many agencies are created and concentrated in three regions : Ile-de-France, Rhone-Alps, and Provence-Alpes-Côte d'Azur.

### An ambitious regionalisation

Regions present a promising market potential because 2/3 of the French patrimonial SME's will

potentially be put for sale in the next 10 years, and 50 % of the banks wealthy customers are in our region. The Société Générale hopes to take advantage of this favourable context to set up a complementary structure to offer their customers a variety of choice, strengthen the close relations with the business managers and reinforce the recruitment of new customers. The regional approach of this financial group enables it to consolidate its presence and adapt its offer of advice and services to the patrimonial clientele by privileging the association of the markets of private and professional clientele, companies and their actors. ■

## HSBC France sets up in the Marseille-Provence region

Five years after launching the "HSBC Premier" customer concept in 8 countries, which extended throughout the world (40 countries on 5 continents), the bank is developing its new strategy determined by its "Development 2010" program, which is based on the specialisation of the distribution, to improve customer services. This ambition extends to Marseille and its region, which enjoys an attractive economic environment since several years, where two specialized centres of expertise are to be created: one for the private clientele, the other for the business clientele. The Private Banking Centre, which was inaugurated on September 24th on the Prado Avenue, targets companies with a minimum turnover of 30 million euros. Major asset of the banking group in the region, this new expertise centre crystallizes the competence of six chargés d'affaires, keystones of the relations with companies, assisted by experts in trade-services, cash management, exchange, factoring, wage saving and investment bank.

### A promising clientele segment

The banking group aims to build and develop a real trademark, thanks to a service quality gua-

ranteed by its councillors and a "tailor-made" offer that combines financial expertise and exclusive privileges. In 2008, the bank registers 234 000 customers in France on this market niche, that is a third of the 730 000 private customers. Consequently, in France the group represents 10% of the clientele of the financial institution, the proof of a strong position, which is liable to evolve in this clientele segment. To meet the expectations of the latter, the bank concentrates its strategy on advice in the management of private assets, because as a result of the CSA enquiry made

# HSBC



in 2007, 87 % of its customers classified advice as the priority factor, with the double objective to protect patrimony, taking into account the fiscal aspects and the possibility of having access to the best products. Furthermore, this clientele segment seems buoyant because between 2000 and 2006, the net value of the patrimony of French

households increased by more than 84 %, and in 2007, the segment corresponding to the patrimonial of the customers of the banking group amounts to 5,4 million persons in France. Consequently, they anticipate significant growth by 2010, in France and throughout the world. ■



AMBITIONS  
INTERNATIONAL

Bimestriel Economique  
à diffusion internationale

[www.ambitions-sud.net](http://www.ambitions-sud.net)



English  
Version

- Accueil
- Présentation
- Articles
- Anciens Numéros
- Nos Annonceurs
- Abonnement
- Contactez-nous

Retrouvez nos articles, nos enquêtes,  
nos reportages, nos archives sur le net :

[www.ambitions-sud.net](http://www.ambitions-sud.net)

## Le 1<sup>er</sup> salon du développement durable à Marseille

Intégré au 14<sup>ème</sup> salon de l'immobilier, il a ouvert ses portes le 17 octobre, avec pour thème, " Les bénéfiques futurs ". " Cela fait déjà trois ans que la Caisse d'Epargne a l'idée de créer un salon, pour conforter l'approche développement durable ", nous explique Gilbert Sacchetti, responsable marketing de l'organisme bancaire, " et avec la construction de notre siège social, nous avons anticipé ce phénomène en équipant nos bâtiments de matériaux et d'installations photovoltaïques. Nous avons d'ailleurs mis en place une gamme de crédits, prêts et autres solutions financières, pour que les gens puissent faire des installations permettant des économies d'énergie et des consommations d'énergie dite " verte " comme, par exemple, la production d'électricité par le solaire. "

Près de 10.000 visiteurs ont répondu présent, en venant visiter ce salon où un bon nombre d'exposants proposaient des solutions d'isolation, de chauffage, de construction, issues des nouvelles technologies et rejoignant les nouvelles normes édictées par le Grenelle de l'Environnement. " Lorsqu'il s'agit de législation, les dossiers sont peut-être un peu compliqués à monter ", nous dit Gilbert Sacchetti. " C'est pour cela que la Caisse d'Epargne a mis au point un guichet unique pour tous les aspects, finances, législation, fiscalité et autre... pour que la personne qui veut aller dans le sens de l'économie d'énergie puisse le faire sans se prendre



la tête avec les tracasseries de ce type. "

Les visiteurs qui sont venus au salon ont matérialisé les différentes manières et les produits indispensables pour arriver à des résultats probants, tout en bénéficiant des conseils judicieux qui ont été dispensés sur les stands exposants. Les tables rondes ont aussi participées à une meilleure approche du développement durable, notamment dans la construction immobilière, où il n'est pas toujours facile de comprendre pourquoi les coûts d'un immeuble construit sous les normes HQE (Haute Qualité Ecologique) sont un peu plus chers que d'autres. Les thèmes

de ces tables rondes furent judicieusement choisis et se déroulèrent sur l'ensemble des trois jours ; des intervenants de haut niveau ont ainsi débattu avec le public sur : Le développement durable et l'immobilier, Le développement durable, pourquoi, pour qui ? Les nouvelles technologies de l'énergie etc... Avec le concours de spécialistes de la FNAIM, de EDF, de Gaz de France, des Notaires, de l'Adil 13, et naturellement de la Caisse d'Epargne.

Parmi les exposants, on a pu remarquer la présence des Etablissements Vion, qui ont construit la première centrale photovoltaïque de grand calibre,

qui s'étend sur 23 hectares, aux environs de Narbonne et produit 7 Mégawatts d'électricité verte, et François Vion nous confiait lors de notre visite sur le stand, qu'un autre grand projet était en pourparler dans les Hautes Alpes.

Le 1er Salon du développement durable a eu un succès important, qui en appelle un deuxième. Souhaitons que celui-ci bénéficie d'un plus grand espace, pour accueillir encore plus d'entreprises performantes et qu'ainsi le développement durable se développe et prenne une place plus importante chez nos concitoyens.

*Pendant la table ronde sur le HQE*



# The 1st Sustainable Development Show in Marseilles



*Stand de la Caisse d'Epargne*

Integrated within the 14th Real Estate Show, it opened its doors on 17th October with the subject "Future profits". "The Savings Bank has been considering the idea of creating a sustainable development show since three years" explained Gilbert Sacchetti, marketing manager of the bank. "With the construction of our head office, we anticipated this phenomenon by equipping our buildings with photovol-

taic materials and installations. We also created a range of credits, loans and other financial solutions, to help people install energy-saving equipment and those consuming so-called "green" energy, such as solar panels."

Some 10.000 visitors came to this show where many exhibitors proposed solutions for insulation, heating and construction,

stemming from new technologies and in conformity with the new standards promulgated by the "Grenelle de l'Environment."

Gilbert Sacchetti explained to us "It is often difficult to draw up the files when legislation is concerned. That is why the Savings Bank set up a unique desk for all the aspects, financing, legislation, the tax system and others... so that those who want to take steps towards economising energy can do so without racking their brains."

The show visitors were able to materialise the indispensable products and the means to achieve convincing results, whilst benefiting from pertinent advice

on the exhibitors stands. The Round Tables also contributed to a better approach of sustainable development, particularly in property construction, where it is not always easy to understand why a building constructed with HQE (High Ecological Quality) standards are more expensive than the others. The subjects of these Round Tables were judiciously chosen and took place over the three days ; high-level speakers discussed with the public on : Sustainable development and Real estate, Sustainable development, for what and for whom ? The new energy technologies etc. with the cooperation of specialists of the FNAIM, EDF, Gas of France, Notaries, Adil 13, and naturally the Savings Bank.

Among the exhibitors, we noticed the presence of "Etablissements Vion", which built the first photovoltaic power plant of big calibre, which extends over 23 hectares in the neighbourhood of Narbonne and produces 7 megawatts of green electricity. Furthermore, François Vion confided to us during our visit on the stand, that another big project was in negotiation in the High Alps.

The first Sustainable Development Show was a great success, which heralds a second one... Let us hope that the next show will be held in a larger space, to welcome many more high-performing companies so that sustainable development may grow and take on more importance in the life of our fellow countrymen. ■

*L'intervention de Gilbert Sacchetti de la Caisse d'Epargne*



*Le Stand des Etablissements Vion*



## L'Union fait la force

Dans le contexte actuel du marché de l'immobilier, les professionnels du secteur cherchent à renforcer leurs troupes. C'est dans cet esprit, et pour répondre à tous les besoins immobiliers des entreprises, investisseurs et particuliers, que BNP Paribas Immobilier a décidé de regrouper ensemble les différentes filiales de ce secteur.

Après l'ouverture d'une première "Maison BNP Paribas Immobilier" à Lille en février 2007 et une à Toulouse en octobre de la même année, celle de Marseille fut inaugurée le 16 octobre dernier. Cette manifestation s'est déroulée en présence d'Henri Faure, Directeur Général Délégué de BNP Paribas Immobilier, et des dirigeants des quatre filiales concernées : Pascal Schori, directeur régional d'AtisReal, Bérénice Charlier de Vrainville, directrice régionale d'AtisReal Expertise, Joanna Blarez, directrice régionale de BNP Paribas Real Estate-Property Management, et Pascal Gousset, directeur général d'agence de BNP Paribas Immobilier Résidentiel Promotion. Une centaine de clients ont été conviés pour célébrer cet événement qui anima les salons du Sofitel Vieux Port.

Dorénavant, toutes les équipes du groupe immobilier sont à la disposition de la clientèle pour leur proposer une offre complète de services immobiliers, sur un espace de 1000 m<sup>2</sup> au troisième étage de l'immeuble " Le Sextant" à hauteur du 44 Boulevard de Dunkerque, en plein cœur du complexe "Euroméditerranée" et à quelques pas de la Direction Régionale Méditerranée de l'établissement bancaire.

L'ensemble de ces services concernent la Promotion en immobilier d'entreprise et immobilier d'habitation, la Transaction (location, vente, investissement), l'Expertise et Conseil, le Property Management (administration de biens), le Facility Management (gestion de services), et l'Asset Management (gestion d'investissements immobiliers, gestion collective, et gestion de fonds d'investissement). Ce concept sera également implanté à Nice, Lyon, Strasbourg et Nantes dans le courant de 2009, renforçant ainsi le réseau national du groupe immobilier, sans oublier son réseau international où BNP Paribas Immobilier est présent dans 10 pays Européens, au Moyen Orient, en Inde et à New York. Un dispositif de taille pour faire face aux évolutions et exigences du marché. ■

### Immeuble le Sextant



Henri Faure Directeur Général Délégué de BNP Paribas Immobilier

## Air France assure le pas

Le nouveau programme hiver 2008/2009 présenté le 1er octobre par Daniel Petiot, Directeur Régional Méditerranée de la compagnie aérienne, revêt une certaine sobriété, placé il est vrai sous le signe de la prudence, compte tenu des fluctuations économiques actuelles. La politique globale vise surtout à consolider les lignes existantes plutôt que d'en créer de nouvelles, comme l'explique Daniel Petiot : " Même si le prix du carburant a légèrement baissé récemment, il a néanmoins subi une hausse de +60 % par rapport à il y a 18 mois. Et comme

il n'était pas question pour nous de répercuter cette hausse à notre clientèle, nous devons la maîtriser dans notre gestion ". Il en résulte un renforcement de certaines liaisons entre Marseille et les métropoles régionales, visant un gain de rentabilité. C'est ainsi que Bordeaux bénéficie d'une 5ième fréquence quotidienne (depuis cet été) avec des horaires calés sur le Hub Méditerranée, pour favoriser le trafic loisir et affaires. Lille et Nantes sont dotés, depuis le 13 octobre, d'une 4ième fréquence quotidienne, permettant un aller/retour dans la journée, et

l'offre sur Strasbourg a été modifiée avec une fréquence en moins mais des appareils offrant 25% de sièges en plus, et un remaniement des horaires pour mieux répondre à la demande. Sur Paris, l'offre est en croissance de + 3,8 % sur Orly où la Navette est maintenue avec un cadencement d'une demi-heure le matin et en fin de journée, et sur Charles De Gaulle, grâce à l'exploitation d'un Airbus A321 à la place d'un A320, l'offre est en croissance de + 8.7%. En contrepartie, d'autres lignes ont subi un petit régime d'amaigrissement pour cette période hivernale par

souci de rentabilité. C'est ainsi que la desserte de Toulouse est assurée par un Embraer de 50 sièges au lieu d'un Fokker 70, et que la liaison avec Brest est suspendue.

A l'international, la compagnie conforte ses lignes européennes, et elle poursuit le développement de son offre de e-services avec, entre autres, une carte d'embarquement sur téléphone mobile sur Amsterdam, apportant une petite touche supplémentaire à l'attractivité de ce hub international. ■

## Join to be stronger

In the current context of the real-estate market, the professionals of the sector are endeavouring to reinforce their troops. It is for this reason, and to answer all the real-estate needs of companies, investors and private individuals, that BNP Paribas Immobilier decided to group together the various subsidiaries of this sector.

After the opening of a first "BNP Paribas Immobilier" house in Lille in February 2007, and one in Toulouse in October of the same year, that of Marseille was inaugurated on October 16th of this year. This event took place in the presence of Henri Faure, Managing director of BNP Paribas Immobilier, and leaders of four concerned subsidiaries: Pascal Schori, regional director of AtisReal, Bérénice Charlier de

Vrainville, regional manager of AtisReal Expertise, Joanna Blarez, regional manager of BNP Paribas Real Estate-Property Management, and Pascal Gousset, general manager of the BNP Paribas Immobilier Résidentiel Promotion agency. Some hundred customers were invited to celebrate this event, which animated the lounges of the Sofitel Vieux Port.

From now onwards, all the teams of the real-estate group are at the disposal of the clientele to propose them a complete offer of real-estate services, on a space of 1000 m2 on the third floor of the building "Le Sextant" at 44 Boulevard de Dunkerque, right in the heart of the "Euroméditerranée" complex and just a few steps from the

Mediterranean Regional Management of the Bank group. All these services concern the Promotion of business property and private property, Transaction (renting, sales, investments), Expertise and Advice, Property Management (administration of possessions), Facility Management (management of services), and Asset Management (management of real estate investments, collective management, and management of investment funds). This concept will be also implanted in Nice, Lyon, Strasbourg and Nantes in the course of 2009, thereby strengthening the national network of the real-estate group, without forgetting its international network where BNP Paribas Immobilier is present in



Pascal SCHORI  
Directeur Régional AtisReal

10 European countries, in the Middle East, in India and in New York. A consequent device to face the evolutions and the requirements of the market. ■

## Air France assures its foothold

The new program for the Winter 2008/2009, presented on 1st October by Daniel Petiot, Mediterranean Regional Manager of the airline company, was quite sober, instructed by cautiousness due to the present economic fluctuations. The general policy particularly aims at consolidating the existing lines rather than creating new ones, as Daniel Petiot explained: "Even if the fuel price dropped recently, it still represents an increase of + 60% compared to 18 months ago. And as it was out of the question for us to repercute this increase on our customers, we are obliged to master it in our management policy."

Consequently, the company has reinforced certain lines between

Marseilles and the regional metropolises, aiming to increase profitability. As a result, there are now 5 daily flights to Bordeaux (since this summer) with time schedules in sync with the Mediterranean Hub, to favour both business and leisure traffic. Since 13th October, Lille and Nantes are served by 4 flights a day with a timetable making it possible to do a round trip within the day. The line to Strasbourg has been modified with one flight less but larger aircraft offering 25 % more places and times modified to respond better to the demand. The offer to Paris has increased by + 3,8 % to Orly where the Shuttle is maintained with departures every half hour in the morning and in the eve-



Daniel Petiot, Directeur Régional Méditerranée

ning. As for the Charles de Gaulle line, thanks to the attribution of

an Airbus A321 to replace the previous A320, the offer has now been increased by + 8,7 %. On the other hand, certain lines have been slimmed down during the winter period for profitability reasons. For example, Toulouse is now served by an 50-seat Embraer instead of a 70-seat Fokker, and the flight to Brest has been suspended.

On the international network, the company maintains its European lines, and it continues to develop its offer of e-services with an additional novelty: an embarkation card on mobile phone for Amsterdam, just to make this international hub even more attractive. ■



# Déchets urbains : recyclage et valorisation, les nouvelles filières de l'urgence...

**En Europe, plus d'1,8 milliards de tonnes de déchets sont générés chaque année. Dans les 20 dernières années, la quantité de déchets municipaux par habitant des pays industrialisés a presque triplé pour atteindre 3,5 tonnes par personne dont moins d'un tiers est recyclé. Un mode de croissance économique qui a généré une véritable catastrophe socio-écologique nécessitant une réforme en profondeur. La Directive européenne du 20 juin 2008 exige pour enrayer le phénomène que 50% des déchets ménagers soient recyclés d'ici 2020 sous peine de sanctions. Objectif utopique ou réalisable, les Collectivités locales conscientes de l'importance des enjeux se mobilisent...**

Prévenir la production de déchets industriels, artisanaux et domestiques en favorisant notamment des emballages moins volumineux, préparer les déchets en vue de leur réemploi, les recycler, les valoriser autrement (par exemple utiliser les déchets verts comme engrais) et en dernier ressort, éliminer les déchets de façon sûre et respectueuse de l'environnement, telles sont les mesures préconisées par l'Union Européenne. La France qui produit 27 millions de tonnes d'ordures met un point d'honneur à relever ce challenge, orchestré par une série de taxes incitatives. Fixées par le "Grenelle de l'Environnement" de décembre 2007 qui entend réduire de 5kgs/habitant les déchets des ménages par an et en recycler 35% en 2012, elles seront appliquées dès 2009 dans le cadre de la Loi de Finance. De la redevance d'enlèvement des ordures ménagères (REOM) à la création d'une taxe sur les incinérateurs, variable en fonction de la performance de la valorisation énergétique: de 30 à 120€ la tonne de déchets non traités à 15 /20€ la tonne de déchets valorisés et de 30 à 120€ pour le stockage, les collectivités n'ont pas d'autre alternative désormais que de faire preuve d'inventivité et de



Incinérateur

réactivité pour éviter une fiscalité pénalisante !

## La Région PACA : 1<sup>re</sup> productrice de déchets... en quête d'exemplarité

On évalue aujourd'hui à 3,6 millions de tonnes la quantité de déchets ménagers produits en Région PACA dont un peu plus d'1 millions de tonnes pour le seul département des Alpes Maritimes, soit 450 kg par habitant et par an, alors qu'elle se situe à 350 kg par habitant et par an en France. Le législateur a confié aux Régions la compétence d'établir un plan régional d'élimination des déchets dangereux (PREDD). Dans ce cadre, le rôle des Régions consiste à mener les concertations nécessaires, à programmer les actions utiles et à émettre des avis sur l'application du plan. " Nous avons établi un Plan Régional d'Élimination des Déchets Dangereux (PREDD)- déchets d'activité et de soins, émis par l'ensemble des industriels, artisans et professions de santé voire des particuliers dans le cadre de déchets de construction, explique Patrick Allemand, 1er vice-président de la Région PACA. Il n'a pas encore été engagé mais le Conseil Régional subventionne d'ores et déjà des actions innovantes qui visent en premier lieu à limiter la production de ces déchets, et également à permettre leur recyclage et leur valorisation. Des opérations de ce type ont ainsi été menées sur la zone industrielle de Carros, ou encore par le grou-

pement professionnel des parfumeurs PRODAROM. Le taux de recyclage est actuellement de 11% dans le département des Alpes Maritimes qui va bientôt accueillir un centre de valorisation organique sur la commune du Broc d'une capacité de 30 000 tonnes par an de déchets entrants. Cette unité de tri-compostage collectif sera gérée par le Syndicat Mixte D'Élimination des Déchets du Moyen et Haut pays des Alpes-Maritimes (SMED). Le Plan Départemental d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés du département des Alpes Maritimes devrait par ailleurs être entériné fin 2009. De même, à l'issue d'une étude commanditée par le Conseil Régional et suivie par l'Agence de l'Environnement et de Maîtrise de l'Énergie (ADEME), a été décidé la publication d'un guide à l'usage des communes et communautés de communes pour les aider à améliorer la gestion des déchets du BTP et mieux informer le particulier en amont au moment du dépôt de permis de construire. "

## Les Alpes-Maritimes : carton rouge en matière d'élimination des déchets

Le département produit 1,45 millions de tonnes de déchets dont 650 000 tonnes provenant des entreprises et 800 000 des particuliers (ordures ménagères). 21% de ces déchets, soit 300 000 tonnes par an sont stockés sur le site de la Glacière, une décharge en plein cœur de la commune de Villeneuve-Loubet

qui arrive à saturation avec 7 millions aujourd'hui de déchets depuis la fermeture en 2001 de la décharge du Jas Madame. Sa capacité d'absorption ne pouvant excéder 2010, les associations de Riverains s'inquiètent et refusent toute idée de prolongation. " Nous souhaitons que les Pouvoirs Publics traitent la problématique des déchets autrement que par le stockage et créent des zones industrielles et des filières de traitement à proximité des sites de production des déchets " s'insurge Serge Jover, Président de l'ADEV (Association de Défense de l'Environnement de Villeneuve-Loubet). Faute de solutions agréées par la Préfecture, les déchets azuréens sont déposés dans les départements voisins, un accueil que font payer très cher les communes concernées et qui n'offre qu'une solution temporaire. Paul Di Natale, Vice-président de la CCI Nice Côte investive les élus locaux peu empressés à transformer leur commune en dépôt annexe. " Car si nous avons pu accroître nos performances dans les filières de valorisation énergétique (à hauteur de 28 % via l'incinération et de 26% via recyclage et compostage de la matière), constate-t-il, nous allons droit dans le mur pour ce qui concerne le stockage et l'élimination des déchets, d'autant plus que seront vraisemblablement envisagées à horizon 2015-2020 la fermeture des usines d'incinération d'Antibes et de Nice (soit 462 000 tonnes de déchets traités par an au total). Le principe de " Zéro incinération " prôné par le Conseil Général à

## Urban waste: recycling and valorisation, the new fields of urgency ...

**In Europe, more than 1, 8 billion tons of waste are generated every year. In the last 20 years, the quantity of municipal waste per capita in the industrial countries almost tripled to reach 3, 5 tons per person, less than a third of which is recycled; a mode of economic growth that has generated a real socio-ecological disaster, requiring a profound reform. To curb this phenomenon, the European Directive of 20th June 2008 stipulates that 50 % of household refuse must be recycled before 2020, otherwise they will be penalised. Whether this target is utopian or feasible, the local councils, which are aware of the importance of the stakes, are mobilizing ...**

The European Union recommends several measures : preventing the production of industrial, craft and domestic waste by favouring less voluminous packaging, preparing waste in view of re-utilisation, recycling it, valorising waste differently (for example, using green waste as fertilizer) and as a last resort, eliminating waste in a sure way, in respect of the environment. France, which produces 27 million tons of garbage, is determined to take up this challenge,

orchestrated by a series of incentive taxes. Fixed by the " Grenelle de l'Environnement " of December 2007, which aims to reduce household waste by 5kgs / inhabitant per year and to recycle 35 % by 2012, these taxes will be applied as from 2009 within the Finance Law. From the domestic garbage tax (REOM) to the creation of a tax on incinerators, variable according to the performance of the energy valuation: from 30 to 120 euros per ton of non-treated waste to 15 /20 euros per ton of valued waste and 30 to 120 euros for stocking, henceforth the local councils have no other alternative than to show inventiveness and ability to react to avoid a penalising tax system!

### The PACA region : 1st producer of waste

The quantity of household refuse produced today in the PACA (Provence Alpes Côte d'Azur) region is estimated at 3,6 million tons, among which a little more than 1 million tons for the Alpes-Maritimes department alone, that is 450 kg per capita and per year, whereas the average level in France is 350 kg per capita per year. The legislator has given the Regions the competence to draw up a regional plan of elimination of dangerous waste (PREDD). For this, the regional councils must lead the necessary discussions, program the useful actions and express opinions on the application of the

plan. "We drew up a Regional Plan of Elimination of Dangerous Waste (PREDD) - waste produced by all the manufacturers, artisans and medical treatment, and even construction waste produced by private individuals, explains Patrick Allemand, 1st vice-president of the PACA Region. This plan has not yet been launched, but the Regional council already subsidizes innovative actions which primarily aim at limiting the production of this waste, and also at allowing their recycling and their valuation. Operations of this type have also been led on the industrial park of Carros, or by the professional perfumers' organization PRODAROM. The recycling rate is at present 11 % in the Alpes-Maritimes department, which is soon going to welcome a centre of organic valorisation with a capacity of 30 000 tons a year of waste entries on the municipality of Broc. This collective sorting-composting unit will be managed by the SMED (Syndicat Mixte d' Elimination des Déchets du Moyen et Haut pays des Alpes Maritimes). Le plan of elimination of household and assimilated waste of the Alpes-Maritimes department should also be confirmed by the end of 2009. Furthermore, at the conclusion of a study demanded by the Regional council and followed by the Agency of Environment and Mastery of Energy (ADEME), a guide will be published to help the town and urban communities to improve the management of the building and public works waste, and bet-

*Commencement de tri sélectif*



ter inform private individuals when they lodge their building permit."

### Alpes-Maritimes : red card for waste elimination

This department produces 1, 45 million tons of waste, among which 650 000 tons result from companies and 800 000 from the private individuals (domestic garbage). 21 % of this waste, that is 300 000 tons a year, is stored at the "Glacière" site, a discharge right in the heart of the town of Villeneuve-Loubet, which attains saturation today with 7 millions of waste since the "Jas Madame" discharge was closed down in 2001. Since its absorption capacity cannot go beyond 2010, local residents' associations worry and refuse any idea of continuation. " We want the Public Authorities to deal with the problem of waste differently than by stocking, by creating industrial parks and treatment units near the waste production sites, " declares Serge Jover, President of the ADEV (Association of Environmental protection of Villeneuve-Loubet). For lack of solutions approved by the Prefecture, the Riviera waste is dumped in the neighbouring departments, where the local authorities charge very high reception costs, and moreover, it can only be a temporary solution. Paul Di Natale, Vice-president of the Nice Chamber of Commerce and Industry, accuses the lethargic local councillors of transforming their town into an annex garbage dump. " Because if we have managed to increase our performances in the fields of energy valorisation (28 % by incineration and 26 % by recycling and composting), we are heading for disaster concerning waste stocking and elimination, particularly considering that the incineration plants in Antibes and Nice (that represent 462 000 tons of waste handled per year) are due to be closed down between 2015 and 2020. The " Zero incineration " principle lauded by

## Déchets urbains : recyclage et valorisation, les nouvelles filières de l'urgence...

travers le Plan Départemental d'Élimination des Déchets est donc loin d'être appliqué....

### La réponse de la métropole niçoise pour une gestion optimale

" La maîtrise des coûts est le sujet central de nos réflexions car il doit être supportable pour les contribuables. Les décisions que nous prenons influenceront le fonctionnement de la cité pour les 20 ou 30 ans à venir. Il faut donc évaluer l'efficacité financière sur des périodes longues et ne pas hésiter à initier des actions dont le seuil de rentabilité n'apparaîtra que dans 5 ans ou plus. Prenons l'exemple de la collecte sélective des emballages, les bacs jaunes. A l'origine, le coût du tri était supérieur à celui de la mise en décharge. Aujourd'hui, entre les économies d'échelle, l'augmentation des matières premières et l'organisation des financements à la source, il est économiquement plus performant de trier que de jeter explique Eric Ciotti, Vice-président délégué au développement durable, à l'environnement, à la collecte et au traitement des déchets. Le tri, élément constitutif du bon fonctionnement d'une ville, reste notre objectif prioritaire en 2009. Nous allons donc améliorer l'intégration urbaine des interfaces de collecte pour le verre et les revues-journaux-magazines en augmentant le nombre de colonnes enterrées. Autre axe majeur : les

déchets organiques domestiques qui représentent 25% des déchets des ménages peuvent être réutilisés sous forme de compost pour les propriétaires de maisons individuelles. Nous allons poursuivre la distribution gratuite de composteurs via la Maison de l'environnement et augmenter le nombre de déchetteries et de filières de recyclage. La dernière en date permet de recycler les déchets électriques, de la téléphonie et de l'audiovisuel. Dotée d'un effectif de 374 agents, la Communauté d'Agglomération de Nice (la CANCA) dessert 24 communes soit près de 510.000 habitants. Elle intervient en support actif de la politique environnementale menée par la Ville. Elle supervise ainsi 8 déchetteries et 4 centres opérationnels qui se partagent le territoire pour effectuer le tri, le traitement, la valorisation et le stockage des déchets. La collecte traditionnelle et sélective est assurée à hauteur de 38% en régie et à 62% par des prestataires extérieurs. Les actions engagées depuis 2002 par la CANCA ont abouti à un bilan des plus positifs : 34000 bacs jaunes, 1850 colonnes aériennes semi-enterrées et enterrées, 5500 composteurs individuels, 150 à 200 000 sacs de pré-collecte, plus de 3000 enfants en animations scolaires par an et l'obtention de la certification Iso9001 version 2000. Un effort louable qui doit s'intensifier pour atteindre les objectifs de la nouvelle Directive Européenne d'ici 2020 !

### Ecocitoyenneté : une politique territoriale active

Des campagnes de sensibilisation au tri sélectif sont menées de façon intensive par l'ensemble des communes de la Région PACA en parallèle. A titre indicatif, chaque tonne de carton recyclée permet l'économie de 48 m3 d'eau. En 2007, 142 000 tonnes d'emballages ménagers soit plus de 10% de la quantité d'emballages triés par les habitants des régions PACA et Corse - ont ainsi pu être recyclées sur ces mêmes régions, ce qui a permis d'économiser concrètement l'équivalent des émissions domestiques de CO<sup>2</sup> d'une ville comme Nice pendant six mois ! Plus concrètement, les 13200 tonnes d'acier recyclés ont contribué à la fabrication de 19000 voitures, 600 tonnes d'aluminium et celle de plus de 175.800 vélos ! " Grâce à la communication de proximité des Collectivités qui ont formé 80 nouveaux ambassadeurs du tri en contact direct permanent avec les habitants, 4,7 millions d'habitants ont pu être desservis par le tri fin 2007" confirme Vincent Ochier, responsable régional d'Eco-Emballages Sud-est. La société anonyme de droit privé soutient techniquement et financièrement les Collectivités dans leur politique de développement durable. Elle est la seule habilitée en France avec Adelphe à délivrer son label " point vert " appliqué sur 95 produits de

grande consommation recyclable ou recyclé. La démarche vise à informer le consommateur de la contribution financière de l'industriel au programme de valorisation de l'emballage des déchets ménagers. La Région a également soutenu le programme Altern'Anse visant la suppression des sacs à usage unique et autres emballages. Ce programme porté par le SIVED, un syndicat de 14 communes varoises chargée de la valorisation et de l'élimination des déchets, a pour objectifs de développer des changements progressifs de nos modes de consommation pour considérer les enjeux énergétiques et écologiques, limiter les déchets à la source pour diminuer les coûts des traitements, favoriser les circuits économiques locaux et aider aux reconversions nécessaires. Après une forte campagne de communication et d'enquêtes auprès des habitants et des commerçants, récompensés " Prix spécial du jury du Défi pour la Terre " par la Fondation Nicolas Hulot, il entre aujourd'hui dans sa phase de concrétisation pour créer un label " commerce engagé " et une Agence Territoriale de la Consommation Durable. La Région a enfin adopté la charte pour la qualité environnementale des bâtiments et travaille beaucoup sur la question de l'exemplarité dans le cadre de la démarche AGIR. Dans le département des Alpes-Maritimes, de nombreuses collectivités ont d'ores et déjà mis en place ces dernières années des programmes d'acquisition de composteurs pour les particuliers. Parmi les plus actives : le Sivades (Syndicat mixte de coopération intercommunale, rassemblant 12 communes du secteur Cannes-Grasse) avec 9000 composteurs depuis 2005, la CANCA avec 6000 composteurs individuels depuis 2006, la Communauté de communes des Paillons avec 600 composteurs en 2008, les villes de Mougins (300 composteurs en 2008) et Villars sur Vars (60 composteurs en 2007). Ce syndicat a lancé, outre une 8ème déchetterie en juillet 2008 pour éviter les décharges sauvages, en partenariat avec les pharmaciens du Canton de Saint-Vallier, une borne expérimentale de déchets médicaux à usage des patients en auto-traitement. Si les tests sont concluants, de nouvelles bornes pourraient être très vite mises en place. Dans le même esprit, le Parc d'Activités logistiques de Nice-Saint Isidore a installé un container spécial

Déchetterie sauvage



### Urban waste: recycling and valorisation, the new fields of urgency ...

the County Council by the Local Plan of Waste Elimination is therefore far from being applied.

#### The answer of the metropolis of Nice for an optimal management

" Mastering expenses is our major concern, because the taxpayers must be able to support them. The decisions we take will influence the functioning of the town for the coming 20 or 30 years. It is therefore necessary to estimate the financial efficiency over long periods and not hesitate to initiate actions for which the breakeven point will only appear within 5 years or more. Let us take the example of the selective collection of packaging. Originally, the sorting costs were higher than those for discharges. Today, with the scale economies, the increase of raw materials and the organisation of financing at the source, it is more economic to sort than to throw away, explains Eric Ciotti, Vice-president in charge of sustainable development, environment, and the collection and treatment of waste. Sorting, the constituent element of the good functioning of a town, remains our priority objective for 2009. Consequently, we intend to improve the urban integration of the collection interfaces for glass and newspapers-magazines by increasing the number of buried columns. Another major axis: the domestic organic waste, which represents 25 % of household waste, can be reused in the form of compost for the owners of detached houses. We are going to pursue the free distribution of composting machines via the Environment House and increase the number of waste reception centres and recycling units. The latest one recycles electric, telephony and broadcasting waste. With 374 agents, the Nice Agglomeration Community (CANCA) serves 24 communes, that is 510,000 inhabitants. It actively supports the Town's environment policy. It supervises 8 waste reception centres and 4 operation centres which assure the sorting, treatment, valorisation and stocking of waste throughout the territory. The traditional and selective collection is assured for 38 % by a public service and 62 % by external providers. The actions launched by the CANCA since 2002 show most positive results: 34000 yellow tubs (selective collection of

packaging), 1850 half-buried and buried columns, 5500 individual composting machines, 150 to 200 000 pre-collection bags, more than 3000 children per year in school animations, and obtaining the Iso9001 version 2000 certification. A praiseworthy effort which must be intensified to reach the objectives of the new European Directive before 2020!

#### Eco-citizenship : an active territorial policy

All the towns of the PACA region have orchestrated together intensive campaigns to encourage selective sorting. As an indication: every ton of recycled boxes makes it possible to economise 48 m<sup>3</sup> of water. In 2007, 142 000 tons of domestic packaging, that is more than 10 % of the quantity of packaging sorted by the inhabitants of the PACA region and Corsica, were thereby recycled in these same regions, which enabled the economy of the equivalent of the domestic CO<sub>2</sub> emissions of a town such as Nice during six months ! More concretely, 13,200 tons of recycled steel contributed to manufacture 19,000 cars, 600 tons of aluminium and more than 175,800 bicycles! " Thanks to the proximity communication campaign led by the Communities, which trained 80 new "sorting ambassadors" in permanent direct contact with the inhabitants, 4,7 million inhabitants benefited from sorting by the end of 2007 " confirms Vincent Ochier, regional manager for Eco-Emballages Sud-est. The private law corporation supports the Communities technically and financially in their sustainable development policy. It is the only company in France, together with Adelpe, to be authorised to deliver a "green" label to 95 recyclable or recycled consumer goods. The aim of this method is to inform the consumer of the financial contribution of the manufacturer to the valorisation program of household waste packaging. The Region also supported the Altern' Anse program, aiming to abolish non reusable bags and other packaging. This program, led by the SIVED, a syndicate of 14 municipalities in the Var in charge of waste valorisation and elimination, aims to progressively change our consumption habits to consider energy and ecological stakes, limit waste at the source to decrease the treatment costs, favour the local economic processes and help



*Des poubelles bien pleines*

towards the necessary restructuring. After a strong campaign of communication and inquiries with the inhabitants and the storekeepers, rewarded by a "Special Prize of the jury of the Challenge for the Earth " by the Nicolas Hulot Foundation, today it enters its final phase in creating a "responsible trade" label, and a Territorial Agency of Sustainable Consumption. The Region has finally adopted the charter for the environmental quality of buildings and is working on the question of the exemplarity within the AGIR plan. In the Alpes-Maritimes department, numerous communities have already set up programs for the acquisition of composting machines for private individuals these last years. Among the most active : Sivades (mixed Syndicate of inter-municipal cooperation, grouping 12 municipalities of the Cannes-Grasse area) with 9000 composting machines since 2005, the CANCA with 6000 individual composting machines since 2006, the Community of Paillons with 600 composting

machines in 2008, the towns of Mougins (300 composting machines in 2008) and Villars in the Var (60 composting machines in 2007). This syndicate also launched an 8th waste reception centre in July 2008 to avoid the uncontrolled discharges, in partnership with the pharmacists of Saint-Vallier, an experimental medical waste post for self-treatment patients. If the tests are convincing, new posts could soon be organised. In the same spirit, the Nice-St. Isidore Logistics Park installed a special container for used batteries and a specific sorting for plastic films. " This initiative, led together with Véolia, enabled us to reduce the amount of classic waste collected by 20%, " remarked Patrick Besse, the administrator of the park, with satisfaction.

#### The Box success for Sophia-Antipolis

The technological park, which produces roughly 5000 tons of industrial waste per year, was the object of a thorough study led by

*Benne de déchets verts*



## Déchets urbains : recyclage et valorisation, les nouvelles filières de l'urgence...

pour recueillir les batteries usagées et un tri spécifique pour les films plastiques. " Cette initiative menée avec Veolia nous a permis de faire baisser de 20% le volume des déchets classiques collectés " estime satisfait, Patrick Besse, le gestionnaire du parc.

### Sophia-Antipolis fait un carton...

Produisant chaque année près de 5000 tonnes de déchets industriels, le technopôle a fait l'objet d'une étude approfondie de la CASA (Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis) pour affiner leur tri sélectif et leur valorisation. " Après avoir constaté lors de suivis de collecte qu'un tiers des déchets était des cartons explique Olivier Bérard, chef de service de la gestion des déchets à la CASA, soit près de 17000 tonnes incinérées, nous avons mis en place au printemps 2008 une collecte séparée et déposé 400 bacs spécifiques dans les entreprises du parc au nom de chaque société. Cette opération " cartons " a été menée en synergie avec la CCI Nice Côte d'Azur et le Club des Dirigeants de Sophia. Six mois après ce lancement, nous avons pu collecter lors des deux tournées hebdomadaires 10 à 12 tonnes de carton et obtenu la participation de près de 780 entreprises ". Ces cartons acheminés au centre de tri et de recyclage de Villeneuve-Loubet sont transformés en cartons ondulés puis remis sur le marché. Une mesure doublement positive pour la CASA qui voit sa facture fiscale diminuée d'autant (de 60 € la tonne pour l'incinération à 15 € avec la valorisation). En fonction des résultats annuels, ce type de ramassage pourrait se démultiplier sur d'au-

tres zones d'activités du département.

### Mougins, pionnière dans la collecte de Déchets d'équipements électriques et électroniques

On estime que chaque Français produit chaque année 14 kg de déchets de ce type (réfrigérateur, machine à laver, téléviseurs, ordinateurs, grille pain, perceuse...) et la quantité totale produite augmente de 4% chaque année, soit un rythme de croissance beaucoup plus élevé que celui de l'ensemble des déchets ménagers. Pourtant, les modes d'élimination actuels ne sont pas toujours adaptés à ces déchets dont beaucoup contiennent des substances dangereuses. Le décret du 25 juillet 2008 fixe le cadre de la mise en place de collectes sélectives et d'un traitement adapté des Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques (DEEE). Quatre éco-organismes ont été agréés par les pouvoirs publics - Ecologic, Eco-systèmes et ERP pour tous les DEEE ménagers hors lampes et Récyclum pour les lampes usagés. La Ville de Mougins a été parmi les premières en France à avoir développé une filière D3E pour la récupération des Déchets Electriques et Electroniques (DEEE). " Nous avons d'abord mis en place en 2007 une déchetterie dotée d'un quai de déversement avec 8 conteneurs (dont un broyeur de végétaux) et d'une aire à ferraille raconte Richard Galy, Maire Mougins. La collecte des DEEE doit être compatible avec le mode de traitement et de valorisation. Elle implique un tri sélectif spécifique notamment pour les objets encombrants en fonction du type

de traitement qui sera opéré sur les produits. Un service quotidien de ramassage des déchets ménagers a ainsi été mis en place sous la surveillance d'une Brigade Environnement. Cette opération nous a permis de trier près de 15 000 tonnes de DEEE en 2007. Nous envisageons par la suite d'installer un broyeur d'objets métalliques encombrants notamment pour les biens d'équipements, traitant pour l'essentiel le gros électroménager. " Ces réalisations permettent à la commune de se conformer aux différentes directives européennes dans ce domaine et d'aborder sereinement le stockage et la gestion des déchets les plus complexes. Une exemplarité qui ne se limite pas à la filière D3E, l'équipe municipale menant par ailleurs une politique environnementale très dynamique sur tous les fronts...

### Avec SETECOM et VEOLIA, des solutions innovantes en faveur de la valorisation

Pour inciter les usagers à économmer et aider les collectivités à éliminer leurs déchets, la société française SETECOM a conçu une solution originale utilisant les réseaux d'assainissement comme vecteur de transport. " Notre système est simple argumente Jean-Claude Joly, Directeur du groupe SETECOM. Il consiste à installer sur la voie publique des Points de Collecte Collective (PCC), accessibles 24h/24h et 365 j /an. Il comporte trois bornes dans lesquelles les usagers déposent leurs déchets triés. Ceux-ci sont broyés et ensachés sur place par un équipement placé en sous sol et les sachets sont éjectés dans le réseau d'assainissement, considéré comme vecteur de transport. Avant d'entrer dans la station d'épuration des eaux usées, les sachets sont récupérés, lavés et triés automatiquement pour reconstituer les lots de déchets triés par les usagers. Les enveloppes sont ouvertes pour récupérer les résidus de déchets qui sont ensuite triés automatiquement pour assurer la délivrance de flux à recycler conformes aux Prescriptions Techniques Minimum (PTM) fixées par les filières de recyclage. Si dans un premier temps, ce système utilise un film polyéthylène pour effectuer l'ensachage des déchets, nous projetons à terme de mettre en œuvre une solution

biodégradable. "Le système SETECOM s'inscrit ainsi dans une logique d'économie circulaire qui optimise à la fois la collecte, l'automatisation du tri des déchets, la réduction des transferts, par effet induit, celle de la collecte motorisée et l'impact environnemental des transports, la mise en dépôt sécurisé des déchets ultimes et cerise sur le gâteau, la création de nouveaux emplois de proximité à forte valeur ajoutée. Un dispositif efficace et rentable qui devrait faire des émules... De son côté, le groupe Veolia milite en faveur de " chantiers propres " par un contrôle réglementaire plus strict du circuit d'élimination des déchets dangereux grâce à un Bordereau de Suivi des Déchets (BSD). Ce bordereau précise la provenance, les caractéristiques, la destination, les modalités de collecte, de transport, de stockage et d'élimination. Une traçabilité rigoureuse tout au long des chantiers qui oblige les entreprises du BTP à respecter le plan départemental de gestion des déchets de chantiers du bâtiment et à planifier les gisements de déchets, à améliorer les méthodes de tri sur chantier et à intégrer de façon accélérée la démarche HQE. " De la phase préparatoire du chantier, explique Jean Marie Bertin, Directeur du Traitement en PACA du groupe Veolia, à sa livraison, nous accompagnons les professionnels de la construction. Nous mettons en place un programme d'information du personnel au moment du lancement, des bacs pour le coltinage (du poste de travail jusqu'aux bennes), des déchetteries avec agents de nettoyage et tri, des systèmes de filtration des eaux de lavage et de nettoyage des voiries. Nous les aidons à évacuer les déchets au sein de filières conformes à la réglementation puis en fin de chantier à remettre le site en état avec nos équipes spécialisées par le démontage notamment des cantonnements et à ne rien oublier grâce à une fiche bilan, étape par étape. Nous adaptons nos solutions à la taille du chantier. " Bref, la Région PACA, mauvaise élève ces dernières années, pourrait bien à grands renforts de dispositifs novateurs mis en place par les Collectivités et suivi par les industriels et les particuliers, s'imposer - Grenelle oblige - comme l'une des futures références dans la gestion des déchets ! Sous réserve de les appliquer dès aujourd'hui... ■

Image de Poubelle ludique



## Urban waste: recycling and valorisation, the new fields of urgency ...

the CASA (Sophia Antipolis Conglomeration Community) to improve their selective sorting and valorisation. "During the collection follow-ups we remarked that a third of the waste was composed of boxes, which represented about 17,000 tons incinerated", explained Olivier Bérard, head of the department for waste management. "So in the spring 2008 we set up a separate collection system and installed 400 specific tubs at the companies in the park, bearing the name of each company. This "Box" operation was led in synergy with Nice Côte d'Azur Chamber of Commerce and the Sophia Managers Club. Six months later, we were able to collect 10 to 12 tons of boxes and obtained the participation of about 780 companies." These boxes are forwarded to the sorting and recycling centre of Villeneuve-Loubet where they are transformed into corrugated cardboards then put back on the market. This system presents a twofold advantage for the CASA : it reduces its fiscal charges (15 € per ton for valorisation instead of 60 € for incineration). According to the annual results, this type of collection could be implemented on the other business parks of the department.

### Mougins, pioneer for the collection of electric and electronic equipments' waste

It is estimated that every Frenchman produces 14 kg of this type of waste (refrigerators, washing machines, televisions, computers, toasters, drills) every year, and that the total quantity produced increases by 4 % every year, that is a much higher growth rate raised than all the household refuse. Nevertheless, the current methods of elimination are still not adapted to this waste, which often contains dangerous substances. The decree of 25th July 2008 stipulates the implementation of selective collection and a treatment specifically adapted to electric and electronic equipment waste. Four Eco-structures have been approved by the public authorities - Ecologic, Eco-systèmes and ERP for all domestic electric and electronic waste except for used lamps, and Récyclum for used lamps. Mougins was one of the first towns in France to develop a D3E structure for recovering electric and electronic waste. "In 2007 we set up a discharge

equipped with a quay with 8 containers (among which a vegetable crusher) and an area for scrap iron" explains Richard Galy, Mayor of Mougins. "The collection of electric and electronic waste must be compatible with the method of treatment and valorisation. It implies specific selective sorting for cumbersome objects according to the type of treatment. A daily service for the collection of household refuse was set up under the supervision of an Environment Brigade. This operation enabled us to sort about 15 000 tons of electric and electronic waste in 2007. We then intend to install a crusher for cumbersome metal objects, notably equipment goods, particularly domestic electrical appliances."

Thanks to these initiatives, the town is in conformity with the various European directives in this field, and it can serenely organise the stocking and management of the most complex waste. The town staff also show the example in other fields, where they lead a very dynamic environmental policy...

### Innovating solutions for valorisation

To incite users to consume ecologically and to help communities to eliminate their waste, the French company SETECOM conceived an original solution using the purification networks as a vector of transport. "Our system is simple, argues Jean-Claude Joly, Director of the group. It consists in setting up Collective Collection Points (CCP) on the public highway, accessible 24h / 24h and 365 days / year, with three containers in which the users deposit their sorted waste. This waste is crushed and packed



Containers de déchets

in bags on the spot by underground equipment and the bags are ejected into the purification network, considered as a vector of transport. Before entering the waste-water treatment plant, the bags are automatically recovered, washed and sorted out to reconstitute the loads of waste sorted by the users. The bags are opened to recover the waste residues, which are then automatically sorted to enable the recycling stream in conformity with the Minimum Technical Prescriptions. Although our system primarily uses a polyethylene film to pack the waste, in time we intend to implement a biodegradable solution." The SETECOM system is in a logic of circular economy, which optimises collection, automatic waste sorting, reduces transport and consequently the impact on the environment, dangerous waste is stocked in secure depots, and as a bonus, it also creates new local jobs with strong added value. An efficient and profitable system which should encourage others ...

As for Veolia, this group militates in favour of "clean sites" by a stricter statutory control of the elimination circuit of dangerous waste thanks to a "Waste Follow-up List". This list indicates the origin, characteristics, destination, and the modalities of collection, transport, stocking and elimination. A rigorous tracking which obliges the building and public works companies to respect the local scheme for the management of construction waste and organise waste deposits, to improve the sorting methods on construction sites and rapidly integrate HQE standards. As Jean Marie Bertin, regional Treatment Manager of the group Veolia explains: " We accompany the building professionals from the preparatory phase of the construction site to its completion. We set up a program of information for the staff at the time of launching, transport containers (from the workstation to the trucks), waste reception centres with cleaning and sorting agents, filtering systems for the wash waters and cleaning the roadways. We help them to evacuate waste by systems in conformity with regulations, and when the site is finished our specialised teams clean everything up by dismantling the stations step by step, following a report list to ensure that nothing is forgotten. We adapt our solutions to the size of the construction site."

All in all, the Provence Alpes Côte d'Azur region, who was a bad pupil these last years, could indeed impose itself as one of the future references in the management of waste, thanks to the innovative systems set up by the various local authorities, followed by the manufacturers and the private individuals, provided that they apply them immediately !

Bornes sélectives à Bourg en Bresse



## Sophiavision 2020 : un concept recyclé pour un développement durable consensuel...

**Deux ans après la 1ère réunion "Regards de chefs d'entreprise" organisée par la CCI Nice Côte d'Azur pour inciter l'ensemble des acteurs publics et privés à plancher sur le devenir de la technopole, le cercle de réflexion rebaptisé " Sophia Vision " a livré lundi 29 octobre au Ceram à l'issue de 6 mois de travaux les fruits de ses concertations. Une vision stratégique partagée de la technopole du futur qui réjouit les consciences et forge les bases d'un plan d'actions plus adapté aux exigences d'un monde économique en pleine mutation. Une approche louable mais encore un peu floue quant aux moyens financiers, échéancier et projets mis en place...**

" Avec Sophia Vision, nous changeons de format énonce Frédéric Fourquin, Président du Club des Dirigeants à l'initiative de cette démarche. Les clubs travaillent ensemble avec les représentants de l'Etat, les collectivités, l'université de Nice-Sophia Antipolis, les chefs d'entreprise et la CCI Nice Côte d'Azur pour proposer

des actions et participer ainsi à la relance de Sophia avec pour priorité l'emploi. Nous souhaitons en ce sens mettre en place une Direction des Ressources Humaines mutualisée, à l'usage des PME qui cherchent à recruter des "élites" internationales". Le cabinet Ernst & Young, mandaté pour présenter la synthèse des travaux au nom de la centaine de membres du comité stratégique du projet "SophiaVision", a retracé les grandes étapes historiques de l'évolution de la technopole et explicité pourquoi le concept originel " le quartier latin des champs " lancé par le Sénateur Pierre Laffitte voilà 40 ans était dépassé. Avec désormais, au sein du parc 1300 entreprises, 30 000 emplois en 2008 et 70 nationalités différentes représentées, " le bonheur n'est plus dans le pré " mais dans les vecteurs-clés de croissance qui ont pour noms " innovation, éducation-formation, flexibilité réactive et internationalisation " pour affronter une concurrence mondiale accrue. Une réalité économique d'ores et déjà indéniable : 20% des entreprises sont des filiales de groupes multinationaux (essentiellement Etats-Unis et Europe du Nord) et 26% d'entre elles sont financées par des capitaux étrangers ! La technopole a su également s'imposer comme une passerelle incontournable pour des projets technologiques

de premier plan aux enjeux décisifs pour l'avenir tels ITER pour l'énergie et Galileo pour le spatial.

### Sophia : Haut-lieu de la R&D en Europe et laboratoire TIC du 3<sup>e</sup> millénaire

La technopole confirme son attractivité dans les domaines des technologies de l'information, des sciences du vivant, des sciences de l'environnement et de la chimie fine. Une convergence IT confortée par la concentration de 8 pôles de compétitivité majeurs, la présence de grands organismes de recherche publiques tels que le CNRS, l'INRIA, l'INRA et l'INSERM et d'instituts notoires comme l'ETSI (Institut Européen des Normes de Télécommunications), l'ERICIM et le W3C (World Wide Web Consortium). 700 000 m2 de constructibilité complétant les 1 200 000 m2 de bureaux, laboratoires et logements déjà bâtis... Sophia Antipolis conserve un fort potentiel de développement mais doit orienter désormais son nouveau concept d'urbanité vers une mobilité durable intégrant les notions de respect de l'environnement et de déplacements publics en site propre. " Nous ne pouvons que nous féliciter d'avoir réussi ensemble à définir un schéma directeur équilibré alliant vision environnemen-

tales et cohérence territoriale pour son développement. Nous avons ainsi pour vocation de favoriser l'expérimentation collective du local à l'international et de valoriser la richesse des ressources humaines autour des notions d'audace, de performance, de diversité éthique, de partage du savoir, explique Jean Léonetti, Président du Symisa (Syndicat Mixte de Sophia Antipolis), de la CASA (Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis), député-maire d'Antibes et nouveau pilote du projet. Pour relancer la dynamique d'entreprises innovantes endogènes et s'ouvrir aux pays émergents, nous devons attirer les meilleurs et créer dans les 10 ans à venir 10 000 emplois supplémentaires à travers une chaîne de l'innovation. Il nous faut notamment accueillir 2000 chercheurs et 4000 étudiants de plus. Notre nouveau credo ? Apprendre à vivre et à travailler autrement autour de projets catalyseurs d'innovation comme le Campus STIC... "

### Campus STIC : un projet phare aux allures d'Arlésienne

Ce campus dédié aux Sciences et aux Technologies sur le modèle anglo-saxon à travers 3 disciplines - réseaux, bio-informatique et calcul scientifique - a pour vocation de rassembler universi-

*De G à D - Christian Pasquetti, Jean Pierre Mascarelli, Vice président du Conseil Général 06, Marc Daunis, sénateur - maire de Valbonne, Dominique Estève, président de la CCI Nice Côte d'Azur, Frédéric Fourquin, président du club des dirigeants de Sophia, Claude Serra, sous préfet de Grasse et Jean Léonetti, président de la CASA et du Symisa.*



## Sophiavision 2020 : a recycled concept for consensual sustainable development ...

**Two years after the first "Managers Views" meeting organised by the Nice-Côte d'Azur Chamber of Commerce and Industry (CCINCA) to incite all the public and private actors to work on the future of the technopole, the group of reflection renamed "Sophia Vision" delivered the fruits of its consultation on Monday 29th October to the CERAM after 6 months of work. A joint strategic vision of the future technopole which delights consciences and forges the bases of a plan of action better adapted to the requirements of a rapidly changing economic world. A praiseworthy approach, but still rather vague concerning financial means, schedules and projects ...**

" With Sophia Vision, we are changing dimension" explains Frédéric Fourquin, President of the Club of Managers, concerning this initiative. " The clubs work together with the State representatives, local authorities, the Nice-Sophia Antipolis University, the managers and the CCINCA to propose actions and thereby participate in boosting Sophia with a priority for employment. We hence wish to set up a mutual Human Resources

department to help the SMEs seeking to recruit international "elites". The Ernst & Young cabinet, appointed to present the synthesis of the works in the name of the hundred members of the strategic committee of the "Sophia Vision" project, retraced the major historic stages of the technopole's evolution and explained why the original concept "the Latin quarter of the fields" launched by the Senator Pierre Laffitte 40 years ago, is now out of date. With 1300 companies, 30 000 jobs in 2008 and 70 different nationalities henceforth within the park, "happiness is no longer in the fields" but in the key vectors of growth, which are called "innovation, education-training, reactive flexibility and internationalisation", to face fierce world competition. An undeniable economic reality: 20 % of companies are subsidiaries of multinational groups (essentially the United States and Northern Europe) and 26 % of them are financed by foreign capital ! The technopole also succeeded in imposing itself as an inescapable passage for leading technological projects in the decisive stakes for the future, such ITER for energy and Galileo for space.

### Sophia : renowned place for R&D in Europe and TIC laboratory of the 3rd millennium

The technopole confirms its attractiveness in the fields of

information technologies, living sciences, sciences of the environment and refined chemistry. An IT convergence consolidated by the concentration of 8 major competitiveness clusters, the presence of big research organisations such as the CNRS, INRIA, INRA and INSERM, and notorious institutes such as ETSI (European Institute of Telecommunication Standards), ERCIM and the W3C (World Wide Web Consortium). 700 000 m2 of constructible land completing 1 200 000 m2 of offices, laboratories and already built housing premises ... Sophia Antipolis maintains a strong development potential but must henceforth direct its new urban concept towards a durable mobility integrating the notions of respect for the environment and public transport on the site. "We congratulate ourselves for having managed together to define a balanced guiding plan allying environmental vision and territorial coherence for its development. Our vocation is to encourage local collective experimentation towards the international scale and to value the wealth of human resources around notions of audacity, performance, ethical variety and sharing of knowledge", explains Jean Léonetti, President of Symisa (Sophia Antipolis mixed Syndicate), of CASA (Sophia Antipolis Agglomeration Community), Deputy Mayor of Antibes and new pilot of the project. "To boost the dynamics of endogenous innovative companies and open towards emerging countries, we



Dominique Estève Président CCI Nice

must attract the best and create 10 000 additional jobs through a chain of innovation in the next 10 years. We must accommodate 2000 more researchers and 4000 more students. Our new motto is to learn to live and work differently around projects that catalyse innovation such as the STIC Campus ... "

### STIC Campus: an "Arlesian" key project

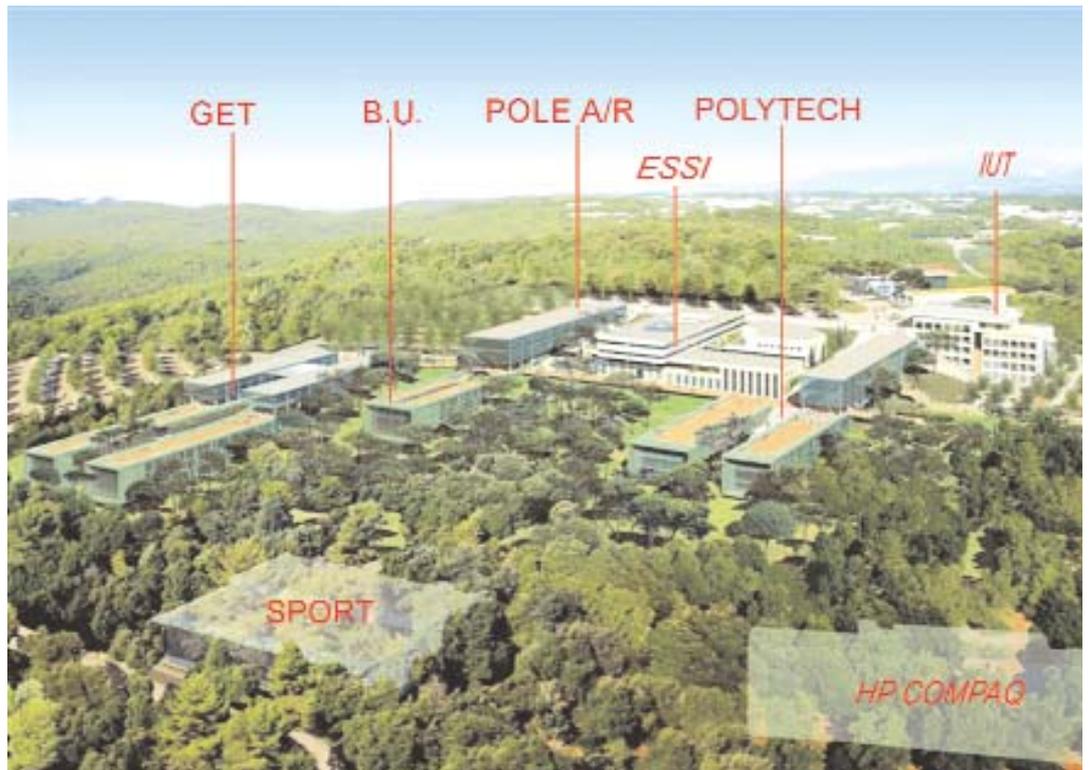
This Science and Technology campus on the Anglo-Saxon model with 3 disciplines - networks, bio-data processing and scientific calculation - has the vocation to bring together academics and innovative companies. It was initially to be delivered in 2008, then in 2010, and finally host 2600 students. Concretized

La participation fut nombreuse et animée



## Sophiavision 2020 : un concept recyclé pour un développement durable consensuel...

taires et entreprises innovantes. Il devait initialement être livré en 2008, puis voir le jour en 2010 et accueillir à terme 2600 étudiants. Concrétisé par une première phase de terrassements, le projet dont le montant initial était fixé à 57 millions d'euros, est au fil du temps devenu plus ambitieux sous l'impulsion de l'architecte Jean-Michel Villemotte. Il avoisinerait aujourd'hui dans sa version optimale 70 millions d'euros. Un surcoût imprévu grevant le budget des Collectivités qui freine sa mise en œuvre. " Pour la quatrième fois consécutive, nous sommes confrontés à un appel d'offres infructueux. Les enveloppes budgétaires sont estimées insuffisantes par les entreprises " explique Jean-Pierre Mascarelli, Vice-président du Conseil Général et maître d'ouvrage du Campus STIC, alors que " le projet est vital pour le développement de Sophia ", confirme Albert Marouani, président de l'Université Nice-Sophia Antipolis. Un blocage financier imputé à la vampirisation des crédits de l'Etat par le projet " Eco-Vallée " de Christian Estrosi qui irrite d'autant plus Jean Léonetti que les deux projets sont complémentaires, positionnés sur l'axe stratégique et géographique euro-méditerranéen Sophia-Marseille-Toulon-Eco-Vallée et que Sophia fait partie du Conseil de l'OIN (Opération d'Intérêt National). " Le meilleur service que peut rendre Sophia Antipolis à l'OIN, c'est d'avancer " estime le Sénateur-Maire de Valbonne Marc



Campus STIC - UNSA - architecte Willemotte - Biot - 15000 m<sup>2</sup>

Daunis, soucieux de calmer les esprits.

### Des projets embryonnaires en bonne voie

Outre l'axe éducatif, le projet Sophia Vision envisage d'ici 2 ans la mise en place de centres d'activités et de vie autour des sites de Saint Philippe, des Places Sophie Laffitte et place Bermond, un complexe sportif

dans la zone des 3 moulins avec une salle de sport de 1300 places et un parc nautique. Côté développement durable, ces zones urbanisées seront reliées entre elles par des transports collectifs hybrides en site propre - projet à l'étude de tramway sur pneus ou transport routier guidé entre le tramway et le trolleybus - depuis Antibes qui dispose déjà d'une liaison rapide avec la ligne 100 du réseau Envibus. Jean Léonetti annonce d'ici 4 ans la

mise en place d'un premier tronçon de ce futur carrefour multimodal qui permettrait d'accéder à la technopole en un quart d'heure à peine. Par ailleurs 40 kms de pistes cyclables et 40 kms de chemins piétonniers complèteraient ce dispositif environnemental. L'appel d'offres lancé le 8 décembre 2008 sur le périmètre de Saint-Philippe pour la construction de bâtiments HQE® verra le début des travaux en 2009. La construction d'un bâtiment à énergie positive est également à l'étude. Il pourrait être implanté au sein de la zone d'extension du parc- 30 à 100 000 m<sup>2</sup> supplémentaires. Côté logement des actifs, l'un des points noirs annuels récurrents. " 1400 logements ont été construits sur le territoire de la CASA en 3 ans, rétorque Jean Léonetti. Un chiffre que nous n'avons pas atteint en 10 ans. Nous allons poursuivre nos efforts ! ".

Des projets ambitieux et porteurs de dynamique pour la technopole - amorcés pour certains lors de la charte de relance du parc en 1997- dont on attend aujourd'hui qu'ils soient non plus réactualisés mais mis en œuvre au profit de tous les acteurs concernés. C'est à ce prix seulement que la technopole pourra préserver sa place de 1ère technopole européenne !

Centre nautique - CASA - architecte J.P Vidal - Valbonne - 1670 m<sup>2</sup>



**Sophiavision 2020 : a recycled concept for consensual sustainable development ...**



Centre de vie - K&B - Architecte - Biot - 10.500 m<sup>2</sup>

by a first phase of excavations, the project, initially estimated at 57 million euros, became more ambitious in the course of time following the inspiration of the architect Jean-Michel Villemotte. In its optimal version today, it would represent 70 million euros. An unforeseen additional cost burdening the budget of the local authorities, which slows down its application. "For the fourth consecutive time, we are confronted with a fruitless call for tender. The budgets are considered insufficient by companies" explains Jean-Pierre Mascarelli, Vice-president of the County Council and project owner of the STIC Campus, whereas "the project is vital for the development of Sophia", confirms Albert Marouani, president of the Nice-Sophia Antipolis University. A financial blocking imputed to the vampirisation of the State credits by Christian Estrosi's "Eco Valley" project, which particularly irritates Jean Léonetti because

the two projects are complementary, positioned on the Euro-Mediterranean strategic and geographic axis Sophia-Marseille-Toulon-Eco Valley, and Sophia is a member of the OIN (Operation of National Interest) council. "The best service that Sophia Antipolis can render to the OIN is to advance" estimates the Senator-mayor of Valbonne, Marc Daunis, anxious to calm down everybody.

**Embryonic projects on the right track**

Besides the educational axis, the Sophia Vision project envisages within 2 years the implementation of activity centres around the sites of Saint Philippe and the Sophie Laffitte and Bermond Squares, a sports complex in the 3 windmills area with a sports room of 1300 places and a nautical park. Concerning sustainable development, these urbanized zones will be linked by hybrid

public transport - a project is being studied for a tramway on tires or a guided road transport between the tramway and the trolley bus - from Antibes which already has a fast connection with the n° 100 line of the Envibus network. Jean Léonetti announces the implementation of a first section of this future multimodal crossroads within 4 years, which would put the technopole at a quarter of an hour. Furthermore, 40 km of cycling paths and 40 km of pedestrian roads would complete this environmental device. The works relative to the call for tender launched on 8th December 2008 for the construction of HQE® buildings on the Saint Philippe perimeter will begin in 2009. The construction of a building with positive energy is also under study. It could be implanted within the extension area of the park: 30 to 100 000 additional square metres. Regarding accommodation for working people, which is

one of the annual recurring black points: "1400 flats were built on the CASA territory in 3 years, retorts Jean Léonetti. A figure which we didn't attain in 10 years. We are going to pursue our efforts !"

Ambitious and dynamic projects for the technopole, some of which were begun when the park charter was re-launched in 1997. We are now waiting for them not to be updated but to be implemented for the benefit of all the concerned actors. It is at this price only that the technopole will maintain its place as the 1st European technopole! ■

## Le sport est-il un business comme les autres ?

**C'est à cette question que les différents intervenants du Forum Economique Rhodanien, réunis à Lausanne " Capitale Olympique " en cette fin d'octobre, ont cherché à répondre.**

**Pas si facile, car les paramètres économiques du sport en général et de certains en particulier, se sont bien accélérés depuis le fameux " l'essentiel c'est de participer ".**

Lorsque que l'on compare l'accentuation du système financier qui a touché des spécialités sportives, et par la même certains joueurs, surtout avec l'arrivée du professionnalisme dans de nombreuses disciplines, on comprend vite que les choses de ce monde ont bien changé. Est-ce en bien ou en mal, la polémique est ouverte depuis un bon moment sans pour cela avoir ouvert le champ à une réponse concrète, car avant de dire certaines choses, encore faut-il s'y reconnaître, tellement les us et coutumes de ce monde sportif sont devenu complexes. C'est pour cette raison que Michel Ochsner, président du Forum Economique Rhodanien, a fait appel aux éminents spécialistes que sont, Wladimir Andreff, professeur en



De gauche à droite, Gilles Marchand de TSR à côté de Jean-Philippe Rochat

Sciences Economiques à l'Université de Paris Sorbonne I, qui a essayé de donner une image compréhensible de la situation du sport amateur en Europe, face à la mondialisation. Jean Loup Chappelet, Directeur et professeur de hautes études en administration publique à Lausanne, nous a parlé du sport et de l'université, ou comment

intégrer le sport et les études. A ces deux remarquables spécialistes d'ouvrir les débats de cette table ronde, à laquelle participaient aussi des acteurs qui touchent de très près ce nouveau mode de business. José Besson, directeur de la communication de la Loterie Romande, par exemple, qui est directement concerné par le phénomène du sport et de

l'argent par l'intermédiaire des jeux de hasard qui drainent des sommes considérables, 1 milliard de francs suisses pour les casinos, 888 millions FS pour la loterie, avec des problèmes attendant à la redistribution dans le monde du sport. La loterie romande redistribue de l'argent à près de 5.000 associations sportives, le Swiss Los (Loterie Nationale Suisse) redistribue 120 millions dans le sport de masse, et dans ce cadre, Jose Besson demande à ce que la loterie romande puisse avoir une extension dans d'autres cantons ; pour lui c'est un véritable défi politique qui s'ouvre.

Un autre cas fut exposé, avec l'intervention très intéressante de Gilles Marchand, directeur général de la télévision Suisse Romande (TSR). En effet, dans ce cas c'est l'opposition entre les organismes détenant les droits de diffusion, qui vendent, cher, en package les programmes en incluant le sponsoring qu'ils ont contracté eux-mêmes et qui oblige la chaîne qui achètent à diffuser des séquences qu'elle ne contrôle pas, notamment au niveau des publicités. Gilles Marchand a très bien expliqué les difficultés rencontrées par rapport à ces lobbyings nationaux et internationaux, qui sont de plus en plus exigeants ; ils doivent négocier avec une société qui sert d'intermédiaire entre la TV et les fédérations pour tous les aspects, y compris pour le juridique. Pour la TSR qui diffuse

Le Palais de Justice de Lausanne



## Is sport a business like others ?

**This is the question that the various speakers of the Rhone Economic Forum, gathered together in Lausanne, the "Olympic Capital", at the end of October, tried to answer. It was not so easy, because the economic parameters of sport in general and those of certain sports in particular, have rapidly accelerated since the famous motto "the main thing is to participate".**

When we compare the accentuation of the financial system which has affected sports specialities, and even certain players, especially with the arrival of professionalism in numerous disciplines, we soon understand that the things of this world have greatly changed. Is it for the better or the worse? ...The debate is open since a long time without opening the way towards a concrete answer, because before saying certain things, we need to know exactly where we stand, because the habits and customs of the sports world have become most complex. That is why Michel Ochsner, president of the Rhone Economic Forum, called upon eminent specialists, among whom Wladimir Andreff, professor in Economics at the University of Paris Sorbonne I, who tried to give an comprehensible image of the situation of amateur sport in Europe, faced with globalisation. Jean Loup Chappelet, Director and Professor of high studies in public administration in Lausanne, spoke to us about sport and universities, or how to integrate sport and studies. These two remarkable specialists opened the debates of this Round Table, in which actors who are directly involved in this new form of business also participated. For example, José Besson, director of communication of the Lottery of French-speaking Switzerland who is directly concerned by the phenomenon of sport and money through the games of chance which drain considerable sums: 1 billion Swiss francs for the Casinos, 888 million SFr. for the Lottery, with all the redistribution problems in the sports world. The Lottery of French-speaking Switzerland redistributes money to about 5.000 sports associations, Swiss Los (Swiss National Lottery) redistributes 120 millions in popular sport, and in this respect, Jose Besson asks that the lottery of French-

speaking Switzerland may be extended to other cantons ; it is a real political challenge for him.

Another case was exposed by Gilles Marchand, the general manager of the Swiss French television (TSR). He explained the existing opposition between the organisations that detain the broadcasting rights, which sell the programs very expensively, in packages including the sponsoring which they contracted themselves, and which obliges the purchasing channel to diffuse sequences which it does not control, particularly concerning advertisements. Gilles Marchand clearly explained the difficulties with regard to these national and international lobbyings, which are more and more demanding. They have to negotiate with a company which serves as intermediary between the TV and the federations for all the aspects, including the legal ones. For the TSR, which broadcasts about 13 % of sport programs with many direct transmissions of major tennis or football matches, this situation is quite inextricable. On the national scale, the TV rights represent more than 100 million SFr. a year, adding the protection of the sports rights, which arouses a great problem because it is not easy to protect the rights that they buy. Indeed, the Internet enables others to diffuse the



*L'hommage à Pierre de Coubertin à Lausanne*

sport events on their site which they market with advertising pages.

Then came Jean Philippe Rochat, the former General Secretary of the sport arbitration court, who

*le Syndic de Lausanne recevant les personnalités à L'Hôtel de Ville*



## Le sport est-il un business comme les autres ?

près de 13% de programmes consacrés au sport avec beaucoup de diffusions en direct de grosses manifestations de tennis ou de football, cette situation est un vrai casse-tête. Les droits TV au niveau national représentent plus de 100 millions de FS par an, en ajoutant la protection des droits du sport, qui pose un gros problème, car pour arriver à protéger les droits qu'ils achètent ce n'est pas simple. En effet, le mode internet permet à certains de diffuser sur leur site les événements qu'ils commercialisent avec des pages publicitaires.

Puis ce fut au tour de Jean Philippe Rochat, ancien secrétaire général du tribunal arbitral du sport, d'expliquer le travail d'un juge arbitral en prenant des exemples sur des situations vécues. Il a bien fait remarquer la multiplicité des tribunaux associatifs, internes à chaque association et qui, de ce fait, ne sont pas du tout indépendants ni objectifs. Le tribunal arbitral est



Jean Loup Chappelet expose son point de vue

lui indépendant car il fait appel à la justice privée avec des juges

Michel Ochsner avec le Syndic de Lausanne à L'Hôtel de Ville



nommés, ses décisions sont applicables directement (comme un tribunal de commerce) et ces juges sont souvent des spécialistes du sport, anciens sportifs de haut niveau, qui savent de quoi ils parlent. C'est entre autre un tribunal indépendant qui permet une grande rapidité de réaction : intervention - décision - application.

Au sujet d'une question posée sur l'escalade des finances dans le sport, la réponse était claire de la part de Jean Philippe Rochat, il n'y a pas d'instance en Suisse pour maîtriser cette escalade, qu'elle soit pour les droits de TV ou pour les mises de fonds directes, mais chaque pays gère les choses différemment. En ce qui concerne le marché des transferts des joueurs, il est interdit d'acheter un joueur en dessous de 18 ans, mais il n'y a pas de régularisation après.

Comme on peut s'en rendre compte, les choses ne sont pas obligatoirement simples, mais il y a malgré tout un déséquilibre flagrant dans ce monde, car en dehors des idoles du football, du tennis ou autres basketteurs qui croulent sous les centaines de millions d'euros qu'ils engrangent, il y a les autres, amateurs avec leurs cohortes de bénévoles, qui sont sur le qui-vive tous les dimanches, formateurs au sein de clubs petits ou grands, où se succèdent les joies et les difficultés financières, victimes pour la plupart de pillage de talents sans percevoir aucune indemnité. Le constat est sévère,

et il serait peut-être temps que les instances concernées y réfléchissent si elles veulent gagner des médailles d'Or ou d'Argent. Comment ne pas être interpellé lorsqu'un champion comme le jeune Serguei Aschwanden, médaille de bronze de judo aux derniers jeux de Pékin, vous dit, " Je galère depuis longtemps... Cette médaille me permet d'être plus connu et m'a rapporté un peu d'argent, mais il va falloir que je travaille pour payer mes études de management et les examens que je dois passer en 2009. " Triste réalité d'un monde à deux vitesses, entre l'argent et le gout de l'effort et de l'humilité.

Encore une fois le Forum Economique Rhodanien a réussi à faire naître une véritable réflexion, et les quelques 350 personnes présentes ne se sont pas privées de participer à un débat ouvert, très bien mené par notre confrère Yves Blisson, efficace comme à son habitude. Le 8ème Forum Economique Rhodanien a tenu toutes ses promesses à Lausanne, Michel Ochsner et son équipe peuvent être fiers de ce succès. Vivement maintenant la 9ème édition qui devrait, selon toutes probabilités, s'installer à Villefranche sur Saône et décliner, comme toujours, un programme d'actualité et d'intérêt économique évident.

Is sport a business like others ?

explained the work of an arbitration judge by taking examples on experienced situations. He clearly pointed out the difficulty caused by the number of associative courts, which are internal within each association, and which are therefore neither independent nor objective. The arbitration court is independent because it appeals to private justice with appointed judges, its decisions are applicable directly (like a commercial court) and these judges are often sport specialists and former high-level sportsmen, who know what they are talking about. It is an independent court, which enables it to be quickly reactive: intervention - decision - application.

Jean Philippe Rochat clearly replied to a question about the financial escalation in sport: there is no authority in Switzerland to master this phenomenon, whether it be for the TV rights or the direct capital outlays, but every country manages things differently. As regards the market of the transfers of players, it is illegal to buy a player younger than 18 years old, but



Les spécialistes du milieu sportif sont venus nombreux animer le débat

there are no regulations afterwards.

As we can see, things are not necessarily simple, but there is nevertheless a blatant imbalance in this world, because except for the idols of football, tennis or basketball players who stagger under the hundreds of million euros that they reap, there are all the others, the amateurs with their volunteers' troops, who are on the alert every Sunday, those who train within small or big clubs where joys and financial difficulties succeed one another, most often the victims of talent plunder without receiving any compensation. The report is severe,

and it is high time that the concerned authorities should tackle the problem if they want to win gold or silver medals. How can you remain indifferent when a champion like the young Serguei Aschwanden, bronze medal of judo at the last Olympic Games in Peking, says to you, " I've been struggling for a long time ... This medal enables me to be more known and it has helped me to gain a little money, but I shall have to work to pay my management studies and the exams that I must pass in 2009." The sad reality of a world at two speeds, between money on one side and effort and humility on the other.

Once again the Rhone Economic Forum aroused a real reflection, and the 350 persons present did not hesitate to participate in an open debate, masterly orchestrated by our colleague Yves Blisson, with his usual efficiency. The 8th Forum held all its promises in Lausanne, Michel Ochsner and his team can be proud of this success. We now look forward to the 9th edition which in all probability, should be held at Villefranche-on-Saône, offering as usual a program of current topics and evident economic interest. ■

## Signes caractéristiques...

- Au cœur de la troisième région économique française  
4,38 km² enclavé, fusion et 45 km de Marseille
- Un cadre de vie d'exception et une qualité d'aménagement  
55 hectares réservés aux aménagements paysagers
- Une vaste superficie  
sur 240 hectares, 105 sont dédiés aux entreprises, de grandes superficies immédiatement disponibles
- Des conditions d'installation avantageuses  
une Zone Professionnelle Unique innovante  
- des parcelles de 5 000 m² minimum jusqu'à plusieurs dizaines d'hectares
- Une offre de prix compétitive  
50 euros / 10m<sup>2</sup> (voiries)
- Un réseau performant de moyens de transport  
  - quatre aéroports internationaux :
  - aéroport d'Arles-Nîmes (150 km),
  - aéroport international Toulouse-Mérignac (115 km),
  - aéroport international Marseille-Marseille (45 km),
  - aéroport d'Arles-Nîmes (70 km)

• Le port de Marseille pour le fret, les tonnes et les containers ;

• Le port de Marseille : 1<sup>er</sup> port français et 2<sup>nd</sup> port européen ;

• Un vaste réseau routier autoroutier ;

• Le TGV Méditerranée :

Marseille / Paris : 2h - Toulouse / Paris : 3h50 - Aix en Provence / Paris : 2h50.

**PARC D'ACTIVITES DE SIGNES**

www.businesspark-signes.com - contact@businesspark-signes.com - Tél. 04 94 22 80 06



## De nouvelles ailes pour la filière aérienne dans les Hautes-Alpes

**Le 2 octobre 2008, le Conseil Général des Hautes-Alpes organisait les 2èmes Assises de l'Air, temps fort pour la filière aérienne du département. Avec son Pôle d'Excellence Rurale Excell'air, le département, accompagné de son agence de développement économique " Hautes-Alpes Développement " (HAD), s'est engagé dans la construction d'une filière économique d'excellence à la pointe de l'innovation. Les actions de HAD (Hautes-Alpes Développement) dans ce domaine se concrétisent déjà avec l'implantation sur l'aéropole de Gap-Tallard, de la société BERINGER, spécialiste des systèmes de freinage pour l'aviation légère.**

### Innovation et développement au cœur de la filière aérienne

Avec 40 entreprises dynamiques, 300 employés et 35 millions

d'euros de chiffre d'affaires, le Pôle d'Excellence Rurale " Excell'air " tient ses promesses. Porté par le Conseil Général des Hautes-Alpes depuis 2005, il vise à fédérer les acteurs de la filière aérienne du département en s'appuyant sur le développement de projets innovants.

Rendez-vous était donné le 2 octobre 2008 en présence de l'ensemble des acteurs de la filière pour faire le point des projets en cours en présence de Madame la Préfète Nicole Klein, du Président du Conseil Général Jean-Yves Dusserre, du 1er Vice-Président en charge de l'Education, la Jeunesse, des Sports et des Aérodromes Jean-Michel Arnaud et du Président de HAD Pierre Vollaire.

Le Pôle d'Excellence Rurale Excell'air, labellisé par l'Etat depuis 2006, permet 700 000 euros d'aides de l'Etat dans le département. Le Conseil Général, quant à lui, a investi 2 279 500 euros dans la filière depuis 1993.

A ce jour, près de 140 000 euros de crédits d'Etat, complétés par 94 235 euros du Conseil Général des Hautes-Alpes, ont soutenu des projets innovants des acteurs de la filière, représentant plus d'un million d'euro d'investissements. Parmi les réalisations concrètes qu'a permis

le pôle, le club de vol à voile de Guil et Durance a acquis un treuil de mise en l'air de planeur à St Crépin, confirmant l'investissement du département dans les actions de développement durable. L'Aéroclub Alpin a acquis un simulateur de vol pour permettre aux pilotes de tester leur vol dans tous types de conditions aérologiques. L'aménagement d'une piste d'aéromodélisme a pu être réalisé par Hautes-Alpes Modèles Air Club. Le Conseil Général a poursuivi son étude sur la desserte aérienne des Hautes-Alpes. La société Hélices Halter, spécialiste de la fabrication d'hélices pour drones, paramoteurs et ULMs a modernisé son outil de production. La société BARTAIR, qui gère une centrale d'information et de réservation en ligne, a mis au point un système performant de réservation et de paiement en ligne. Enfin, la société Hélichallenge a pu construire un nouveau bâtiment de maintenance.

L'investissement dans la filière ne s'arrête pas là. Près de 560 000€ de crédits d'Etat supplémentaires seront engagés dans le cadre du Pôle d'Excellence Rurale d'ici fin 2009. A venir, des investissements de matériels réalisés par les entreprises, le confortement et l'optimisation énergétique du

treuil de mise en l'air de planeurs, des investissements menés par le Conseil Général et le SIVU (Syndicat Intercommunal à Vocation Unique) de l'aéropole sur les aérodromes et l'aéropole : la construction d'une Maison de l'Air à Saint-Crépin dotée d'un toit à énergie solaire, l'extension du taxiway sur l'aérodrome de Gap-Tallard pour l'accueil de nouvelles entreprises, une nouvelle signalétique des aérodromes...

Au total ce sont 22 projets qui ont été réalisés ou seront réalisés dans le cadre du PER Excell'air (2006-2009) !

### [www.alpes-envol.fr](http://www.alpes-envol.fr) : Envolez-vous et contemplez le ciel des Alpes du Sud

Accéder au ciel des Alpes du Sud en un clic... tel était l'objectif des deux départements voisins, les Hautes-Alpes et les Alpes de Haute-Provence, qui se sont réunis pour valoriser les activités aériennes de loisir et le potentiel des entreprises de la filière dans les Alpes du Sud. De cette collaboration est né un nouveau portail dédié à la filière aérienne des Alpes du Sud [www.alpes-envol.fr](http://www.alpes-envol.fr), inauguré lors des 2èmes Assises de l'Air, en présence de

de G à D : Pierre Vollaire, Nicole Klein, Jean-Yves Dusserre et Jean-Michel Arnaud aux 2<sup>es</sup> Assises de l'Air . Copyright CG05



# New wings for aviation in the High Alps

**On 2nd October 2008, the High Alps County council organized the second Air Meeting, an important event for the aviation sector in the department. With its Rural Air Cluster "Excell' air", the department, together with its economic development agency " High Alps Development " (HAD), is committed in the construction of a special economic branch at the peak of innovation. The actions of HAD in this field have already become reality since the company BERINGER, specialist of brake systems for light aviation, set up premises on the Gap-Tallard air activity park.**

## Innovation and development

With 40 dynamic companies, 300 employees and a 35 million euros turnover, the "Excell' air" cluster holds its promises. Supported by the High Alps county council since 2005, it aims at federating the actors of the aviation sector in the department by the development of innovative projects.

The meeting was fixed for 2nd October 2008 with all the actors of the field to review current projects in the presence of the Prefect Madam Nicole Klein, the President of the county council Jean-Yves Dusserre, the 1st Vice-president in charge of Education, Youth, Sports and Aerodromes Jean-Michel Arnaud, and the President of HAD Pierre Vollaire.

The Excell' air cluster, awarded State recognition since 2006, assures 700 000 euros of State assistance in the department. As for the County Council, it has invested 2 279 500 euros in the field since 1993.

To date, about 140 000 euros of State credits, completed by 94 235 euros from the High Alps county council, have supported innovative projects of the actors of the field, representing more than a million euros of investments. The cluster enabled several concrete realizations: the Guil and Durance gliding club received a launching winch for gliders at St Crépin, confirming the



Page d'accueil du site alpes-envol

investment of the department in sustainable development actions. The Alpine Aero-club received a flight simulator to enable the pilots to test their flight in all types of aerological conditions. The High Alps Model Air Club was able to construct a model aircraft track. The County Council pursued its study on airway service lines for the High Alps. The Helices Halter company, specialised in manufacturing propellers for drones, para-engines and ultra-light aircraft was able to modernize its production tool. The BARTAIR company, which runs an information and on-line booking centre, finalized an efficient system for booking and on-line payment. Finally, the company Hélichaallenge was able to build new maintenance premises.

But investments in this field do not stop there. About 560 000€ of additional State credits will be granted to the Rural Air Cluster by the end of 2009. Investments of materials made by companies, the consolidation and the energy optimisation of the winch for launching gliders, investments led by the County Council and the SIVU (Association of communes with

a Sole Vocation) for the air field and the aerodromes are also to come: the construction of an Aviation House in Saint-Crépin with a solar energy roof, the extension of the taxiway on the Gap-Tallard air activity park to welcome new companies, new signalling equipment for the aerodromes ... In all, 22 projects have already been or will be achieved thanks to the Excell'air cluster (2006-2009) !

## www.alpes-envol.fr : Fly away and contemplate the sky of the southern Alps

Reach the sky of the southern Alps by a click ... such was the aim of the two nearby departments, the High Alps and the Alps of High Provence, which met to value leisure air activities and the potential of the companies of the field in the southern Alps. This collaboration gave birth to a new Internet portal dedicated to the aviation sector of the southern Alps, www.alpes-envol.fr, inaugurated during the second

Air Meeting in the presence of all the actors of the field.

This portal, which was conceived within the Rural Air Cluster "Excell'air" in association with the High Alps county council, the High Alpes County Tourism Office, HAD, and the Agency of Tourist Development of the Alps of High Provence, targets everyone who wishes to practise flying activities in the High Alps and the Alps of High Provence, and all companies wishing to set up in the aviation field. Its interactive conception proposes maiden flights, how to find training courses, join flying clubs, discover the flying sites in the southern Alps, or contact all the companies of the field. From the homepage, the Internauts interested in the field can discover all the events, inclusive stays, on-line boutiques and loads of information to organize their flight in the southern Alps.

www.alpes-envol.fr also promotes the local potential of the southern Alps to attract the implantation of new companies. It targets everyone who wishes to get in touch with construction, maintenance, studies and other service companies in the avia-

## De nouvelles ailes pour la filière aérienne dans les Hautes-Alpes

l'ensemble des acteurs de la filière.

Réalisé dans le cadre du Pôle d'Excellence Rurale " Excell'air " en collaboration avec le Conseil Général des Hautes-Alpes, le Comité Départemental de Tourisme des Hautes-Alpes, HAD, et l'Agence de Développement Touristique des Alpes de Haute-Provence, le portail s'adresse à toute personne souhaitant pratiquer les activités aériennes dans les Hautes-Alpes et les Alpes de Haute-Provence, comme à toute entreprise désireuse de s'implanter dans la filière aérienne.

Conçu de manière interactive, il permet d'offrir un baptême de l'air, trouver un stage, rejoindre un club de pratique de vol, découvrir les sites de vol des Alpes du Sud ou encore d'entrer en contact avec l'ensemble des entreprises de la filière. A partir de la page d'accueil, les internautes, passionnés ou intéressés par la filière, découvriront tous les événements de la filière, les séjours tout compris, les boutiques en lignes... et mille informations pour organiser leur vol dans les Alpes du Sud.

[www.alpes-envol.fr](http://www.alpes-envol.fr) valorise également le potentiel local des Alpes du Sud pour favoriser l'installation de nouvelles entreprises. Il s'adresse à toute personne intéressée pour prendre contact avec les entreprises de construction, maintenance, études et autres services de la filière aérienne des Alpes du Sud. L'internaute peut rechercher des sous-traitants ou fournisseurs, connaître l'actualité des entre-



Pierre Vollaire, Jean-Michel Arnaud et la famille Beringer

prises ou encore commander en ligne leurs produits.

### Une nouvelle entreprise innovante sur l'aéropole de Gap-Tallard

Développer une filière aérienne à la pointe de l'innovation, accueillir et accompagner les entreprises souhaitant s'implanter sur les aérodromes haut-alpins, font partie des missions qu'a confiées le Conseil Général des Hautes-Alpes à son agence de développement économique HAD. Un travail collaboratif qui s'est concrétisé récemment par l'inauguration des nouveaux locaux commerciaux de la société BERINGER ([www.beringer.fr](http://www.beringer.fr)), spécialiste des roues et systèmes

de freinage pour l'aviation générale, sur l'aéropole de Gap-Tallard.

" Cette implantation fait suite à notre présence au salon ULM à Blois en 2004 où nous avons rencontré BERINGER, une PME familiale dynamique intéressée par une implantation dans les Hautes-Alpes " précise Pierre Vollaire, Président de HAD.

Depuis cette rencontre, HAD, en collaboration avec le Conseil Général, le pôle de compétitivité PEGASE et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, a entretenu des relations étroites avec cette entreprise pour favoriser son implantation sur l'aéropole Gap-Tallard.

Les conditions aérologiques exceptionnelles, couplées à un accompagnement des structures locales et à une intégration au sein du Pôle d'Excellence Rurale " Excell'air " et du pôle de compétitivité PEGASE, dont HAD est administrateur, ont motivé la société BERINGER à s'implanter dans les Hautes-Alpes.

Entreprise familiale basée dans la Loire, la société BERINGER entretient une politique d'innovation et de protection industrielle (11% du CA est destiné à la R&D). A son palmarès : dix brevets actifs déposés à l'international, le trophée de l'innovation INPI en 2006 et plusieurs agréments qui lui permettent de développer des solutions pour l'aéronautique.

Cette société à haute valeur ajoutée construira sa nouvelle unité de production sur l'aéropole de Gap-Tallard avec accès direct au taxiway. Les travaux débuteront

en 2009 avec une ouverture prévue fin 2009. Animée par des valeurs de respect et d'éco-éthique, l'entreprise BERINGER s'inscrit dans une démarche de mise en œuvre du label " Made In Respect ".

([www.madeinrespect.org](http://www.madeinrespect.org)) engagé sur le respect durable du savoir-faire, de la dignité de l'homme dans le travail, des règles de l'éco-conception et de l'environnement et de l'éthique économique. D'ici-là, la société BERINGER a intégré des locaux provisoires sur l'aéropole de Gap-Tallard pour commercialiser ses produits.

### L'engagement des Hautes-Alpes pour une filière d'excellence

Avec ses quatre aérodromes, ses entreprises performantes sur toute la chaîne de valeur ajoutée (conception, fabrication, maintenance, commercialisation...) structurées au sein du pôle de compétitivité Excell'air et ses activités de loisirs très riches, le département des Hautes-Alpes bénéficie d'une filière d'excellence dans le domaine de l'aviation légère. Résolument investie dans le développement de cette filière porteuse, HAD poursuivra les actions de prospection et de communication engagées depuis 2006. Pour toute information complémentaire, connectez-vous sur [www.had.fr](http://www.had.fr). ■

Un système de freinage performant intégré à la roue



## New wings for aviation in the High Alps

tion field of the southern Alps. Internauts can look for subcontractors or suppliers, find the latest news on companies or order their products on-line.

### A new innovative company on the Gap-Tallard air activity park

The missions that the High Alps County council has entrusted to its agency of economic development HAD include developing a high innovation aviation sector, welcoming and accompanying companies wishing to set up on aerodromes in the High Alps. A work of collaboration which recently bore its fruits by the inauguration of the new commercial premises of the company BERINGER ([www.beringer.fr](http://www.beringer.fr)), specialist of wheels and brake systems for general aviation, on the Gap-Tallard air activity park.

" This establishment is the result of our participation at the ULM (ultra-light aircraft) Show in Blois in 2004 where we met BERINGER, a dynamic family SME that was interested in setting-up premises in the High Alps " explains Pierre Voltaire, President of HAD. Since this meeting, HAD, in association with the County Council, the competitiveness cluster PEGASE and the Provence-Alpes-Côte d'Azur Region, upheld close relations with this company to encourage its implantation on the Gap-Tallard air activity park.

The exceptional aerological conditions, together with an accompanying by the local structures and an integration within the Rural Air Cluster "Excell'air" and the competitiveness cluster PEGASE, of which HAD is the administrator, motivated the BERINGER company to set up in the High Alps.

This family company based in the Loire applies a policy of innovation and industrial protection (11 % of its turnover is dedicated to R&D). Among its achievements are ten active patents deposited internationally, the INPI innovation trophy in 2006, and several approvals which enable it to develop solutions for aeronautics.

This company with high added value will build its new production unit on the Gap-Tallard air activity park with direct access to the taxiway. The works will begin in 2009 and they are expected to be ready to open by the end of the same year. Spurred



2 modèles d'avion

by values of respect and eco-ethics, the BERINGER company will apply a method in application of the label "Made In Respect" ([www.madeinrespect.org](http://www.madeinrespect.org)) committed to the long-term respect of professional know-how, the dignity of man at work, rules of eco-conception, the environment, and economic ethics. In the meantime, BERINGER has integrated temporary premises

on the Gap-Tallard air activity park to market its products.

### The High Alps' commitment for specialised field of activity

With its four aerodromes, its successful companies on all the chain of added value (conception, manufacture, maintenance,

marketing...) established within the Excell'air cluster, and its very rich leisure activities, the High Alps department benefits from an excellent field in light aviation. Resolutely committed in the development of this strong field, HAD will pursue its actions of prospecting and communication begun since 2006. For all further information, connect to [www.HAD.fr](http://www.HAD.fr).

Tour de contrôle de l'aérodrome de Tallard



## Le monde du Drone en pleine réflexion

**Le monde de l'industrie du Drone était réuni à salon du 29 au 30 septembre pour un Workshop éducatif sur ces étonnants appareils sans pilotes. On trouvait là, des concepteurs de Drone et les plus grands spécialistes de la circulation et de la réglementation aérienne (Euro Contrôle, EASA, Eurocae, la Dircam, la DGAC et la DGA) venus dans le cadre de cette exposition organisée par le Pôle de Compétitivité Pégase avec le soutien de l'Onera.**

Cette manifestation qui s'est déroulée au cœur de l'espace Charles Trenet sur un territoire cher à l'aviation, Salon-de-Provence, avait pour objectif de fournir aux nombreux concepteurs de Drone français les informations les plus récentes et les plus précises sur l'évolution de la réglementation aérienne concernant cette spécificité. Il faut savoir que le marché potentiel des drones, civils et militaires, est remarquable, si l'on considère que sa taille est estimée à près de 40 milliards de dollars d'ici à 3 ans. Les progrès dans le domaine de la robotique et de l'intelligence artificielle ont permis de créer des applications militaires concrètes et efficaces, grâce à leurs nombreuses qualités, ce qui incontestablement, pourrait offrir une alternative pour les applications civiles. On comprend mieux que tout un monde industriel soit concerné par cette activité qui implique de construire des engins qui peuvent voler grâce à un pilote qui

reste au sol pour les diriger à l'aide d'une console électronique. Ces engins représentent une nouveauté qui a plus ou moins long terme pourrait envahir le ciel pour remplir des missions à but militaire, mais aussi à but civil, notamment dans le cas de la surveillance dite de la sécurité civile, pour prévenir les incendies et autres catastrophes naturelles. C'est là que le bât blesse, car l'usage de ces machines ne peut être fait de façon anarchique, il est donc normal qu'une réglementation sévère soit mise en place. Oui mais, pour l'instant, l'utilisation des drones comme aéronefs d'État en espace ségrégué, dans des volumes étant bien défini, est autorisé, elle est couverte par une série de textes qui en France sont soumis à l'autorisation du Général de la défense aérienne, les aéronefs de ces entités peuvent voler en circulation aérienne militaire. Ce qui existe pour l'instant, c'est une réglementation qui paraît essentiellement militaire. Peut-elle être applicable aux civiles ? Là est la question... Objectivement, les règles limitent considérablement les possibilités, ce qui est très dommageable car l'effort fait pour concrétiser des projets et trouver des solutions pour aller sur les marchés, sont contrariés par le fait que les réglementations actuelles ne permettent pas à ces machines de s'exprimer. Apparemment, il y a une volonté de l'administration qui souhaite faire avancer les choses et cette intention est une véritable nécessité si, comme on l'a affirmé lors de cette réunion, on désire que cette industrie soit efficiente dans l'avenir. Il faut prévoir malgré tout 2 réglementations, une concernant la certification de fabrication et une autre pour la circulation. Toutefois, il faut savoir qu'il n'est pas facile de déterminer des segments espace dans un contexte où le système aérien militaire et civil utilise déjà pas mal d'espace, de plus, chaque État a ses propres objectifs et ses propres réglementations ce qui fait que pour l'instant il n'y a aucune harmonisation européenne et il faut espérer qu'il y en aura une rapidement. Malheureusement, cette harmonisation pourrait prendre pas mal de temps, car s'il y a une avancée, elle se fait pas à pas. D'autre part, pour que les réglementations s'harmonisent, il faut que les marchés répondent aux besoins ce qui n'est pas actuellement le cas. Comme l'on peut s'en rendre compte, l'évolution



Les personnalités. Au centre Jean-Yves Longère Président de Pégase

des différents dispositifs n'est pas simple car elle englobe un problème social de responsabilité liée au système des libertés individuelles. Le monde industriel et institutionnel sont malgré tout convaincu que le problème

de l'avenir immédiat de l'industrie du Drone, notamment lorsque l'on connaît les difficultés qui s'attachent au recherche-développement et à la conception de ces engins, notamment au niveau financier. L'industrie



Le NX110 est un exemple de drone domestique

des bandes de fréquences est un point essentiel qu'il faut solutionner et une conférence mondiale sur le sujet est prévue pour 2011, ce qui est encore assez loin.

Après tout ce développement, on peut vraisemblablement s'inter-

du Drone civil a encore des jours et des mois difficiles à passer. Souhaitons que des solutions pourront apparaître rapidement pour que cette activité puisse se développer sans attendre. ■

Le FTronic, encore un exemple de drone domestique



Autre modèle de drone



## The Drone world

**The world of the Drone industry gathered together at a show from 29th to 30th September for an educational workshop on these astonishing aircraft without pilots. Here we met Drone designers and the leading specialists of air traffic and regulations (Euro control, EASA, Eurocae, Dircam, DGAC and DGA) who participated in this exhibition organized by the "Pégase" competitiveness cluster with support of Onera.**

This event, which was held in the centre of the Charles Trenet space, on a land cherished by aviation, Salon-de-Provence, was conceived to supply to the numerous French Drone designers the most recent and most precise information about the evolution of the air regulations concerning this specificity. It is necessary to know, that the potential market of drones, both civil and military, is remarkable, if we consider that it is estimated to attain about 40

billion dollars within 3 years. The progress in the field of robotics and artificial intelligence has made it possible to create concrete and efficient military applications, thanks to their numerous qualities, which could unmistakably offer an alternative for the civil applications. We understand better that a whole industrial world is concerned by this activity which implies building machines that can fly thanks to a pilot who stays on the ground to steer them by means of an electronic console. These machines represent a novelty, which within more or less long term could invade the sky to perform both military and civil missions, particularly in the case of surveillance for civil security, to prevent fires and other natural disasters.

But that's where the problem lies, because these machines cannot be made in an anarchical way: strict regulations must be defined. However, at the moment, the use of drones as State aircrafts in segregated spaces in well defined volumes is authorized. It is covered by a series of texts which in France are subjected to the authorisation of the

General of air defence; the aircrafts of these entities can fly in military air traffic. For the moment, the existing regulations are essentially military. Can they be applied to the civil field? That is the question ... Objectively, rules considerably limit the possibilities, which is a hindrance because the efforts made to concretize projects and find solutions to penetrate markets, are opposed by the fact that the current rules do not allow these machines to express themselves. Apparently, the administration wishes to help things to advance and this intention is a real necessity if we wish for this industry to become efficient in the future, as was confirmed during this meeting. Two rules are necessary: one concerning the manufacturing certification and the other one for the traffic. However, one must realise that it is not easy to determine space segments in a context where the military and civil air systems already use quite a lot of space. Furthermore, every State has its own objectives and its own rules, which means that at the moment there is no European harmoniza-

tion. Unfortunately, this harmonization could take quite a lot of time, because the headway is sure but rather slow. On the other hand, to harmonise rules, markets must meet the requirements, which is not the case at present. We realize that the evolution of the various devices is not simple because it entails a social problem of responsibility bound to the system of personal freedom. The industrial and institutional worlds are nevertheless convinced that the problem of wavebands is an essential point which must be resolved and a world conference on the subject is planned for 2011, which is far away.

After all these reflections, we can wonder about the immediate future of the Drone industry, particularly considering the difficulties involved in research and development and the conception of these machines, especially from a financial point of view. The civil drone industry still has difficult days and months ahead. Let us hope that solutions will soon be found so that this activity can soon develop. ■

Laetitia, 2 ans



2 ans

que nous l'accompagnons dans sa création d'entreprise. Aujourd'hui, Terra Madre développe une gamme d'épicerie bio, issue du commerce équitable.

En 2009, le Crédit Agricole Alpes Provence financera 1 créateur d'entreprise sur 3 dans notre région.

> Contactez-nous au 04 95 05 53 89\*

UNE RELATION DURABLE, ICI, ÇA CHANGE LA VIE.

  
ALPES PROVENCE  
www.ca-alpesprovence.fr

\* Prix d'un appel local, coût selon opérateur.

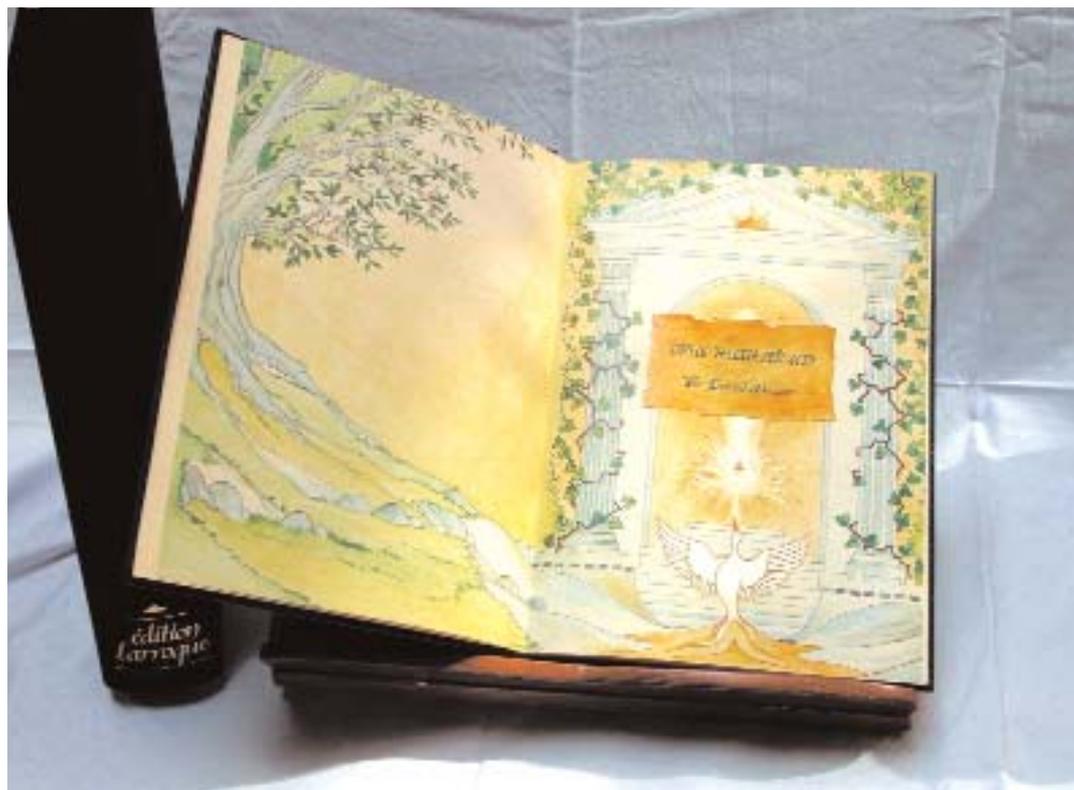
# L'enluminure, un art ancestral qui perpétue le rêve et la beauté du geste

**Qui peut oublier les aventures de Guillaume de Baskerville et de son novice Adso dans cette abbaye bénédictine marmoréenne et revêche du célèbre " Nom de la Rose " d'Umberto Eco où s'annoncent les manuscrits nimbés d'une aura de magie, d'énigme et de mensonge? Ou encore qui n'a jamais rêvé d'ouvrir la porte de la bibliothèque de l'abbaye, ce lieu interdit qui regorge, dans ses tréfonds, d'écrits secrets aux illustrations mystérieuses et énigmatiques?**

L'enluminure vient du mot latin " illuminare " qui signifie " mettre en lumière " car un artiste d'une enluminure est celui qui anéantit le mur entre la féerie et nous avec de la lumière, armé de son pinceau imbibé de poudre d'or et d'une pincée de magie. De nombreuses merveilles enluminées enrichissent nos bibliothèques comme les manuscrits de l'Iliade et l'Odyssée, réalisés vers la fin du IV<sup>ème</sup> siècle, qui incarnent l'image même de la représentation épique, mais de tous les livres enluminés, celui qui grave le début de l'ère chrétienne est la Bible, dont l'une des premières celle dite de Cotton (fin V<sup>ème</sup>, début du VI<sup>ème</sup> siècle) qui s'ennoblit d'au moins 350 miniatures dont une dizaine symbolisant l'arche de Noé.

## Un art venu de l'aube des temps

Accompli, dans un premier temps sur papyrus, l'art de l'enluminure remonte à l'Egypte ancienne - Le Livre des morts d'Ani fait foi de témoignages - et a connu son apogée tout au long de la période du " dark ages " avant de tirer sa révérence devant l'imprimerie au XVI<sup>ème</sup> siècle. Héritière de la peinture illusionniste classique, zélatrice de la religion chrétienne, l'enluminure se définit comme l'illustration de manuscrits, mais de nombreux ouvrages, dont l'illustre Psautier d'Utrecht, prodige de l'art carolingien, n'incluent que des dessins confectionnés à l'encre. Cette expression culturelle est loin d'être un art mineur, même si parfois elle fut sous-estimée, à tort, à cause de sa relation étroite avec l'art pictural, car l'en-



Grand Oeuvre

luminure recèle de nombreux trésors calligraphiques comme les lettres ornées qui démontrent une maîtrise artistique indéfinissable. L'exploit de l'ornementation réside dans la recherche d'une harmonie et d'un équilibre entre décor et texte sans que la qualité de l'un ne fasse ombre à l'intérêt de l'autre, tout en marquant la personnalité de l'artiste par l'utilisation de ses motifs et de ses couleurs.

## Un brin d'histoire

Avant l'implantation du codex au I<sup>er</sup> siècle de notre ère, les rouleaux de papyrus servaient d'acrotère pour l'écriture, et c'est à la fondation d'Alexandrie que la méthode s'est propagée en Grèce, et plus tard dans l'empire romain. Les papyrus ne contribuaient pas seulement à la pérennité de l'écriture, mais aussi à la réalisation d'illustrations, comme dans l'œuvre encyclopédique de Varron (116 avant J.C) qui représentait 700 portraits d'hommes célèbres. La magnificence de ces œuvres a vite conquis le monde entier dans une époque préchrétienne, gourmande des fruits de la littérature, et des envolées artistiques et les illustrations sont rapidement devenues des ingrédients primordiaux à la quintessence des œuvres. Cependant, la fra-

gilité du papyrus entraîne la création du codex, (le codex est un livre aux feuilles de parchemin pliées, on lui doit d'ailleurs la transmission des écrits de Virgile) qui fut une véritable révolution dans l'histoire du livre. L'enluminure atteint les sommets de la consécration dès le IV<sup>ème</sup> siècle, grâce au raffinement et à la richesse des détails qu'elle implique, et s'installe comme un art maître jusqu'à l'avènement de l'imprimerie et de la peinture à l'huile. Connue sous différents styles - Celte, Anglo-saxon, Roman et Gothique -, l'illustration des manuscrits a été utilisée comme l'instrument des textes religieux par des images symboliques où l'ornementation semble étouffer derrière les dogmes religieux.

Mais de nombreux experts s'accordent à dire que Byzance a donné à cet art son heure de gloire après le VI<sup>ème</sup> siècle où l'originalité des styles était spécifique à chaque centre artistique (Constantinople, Antioche, Alexandrie). A partir du X<sup>ème</sup> siècle, une peinture de style maniériste va dominer, en trouvant ses sources d'inspiration dans la Grèce antique.

Au cours des XI<sup>ème</sup> et XII<sup>ème</sup> siècles, deux courants se dessinent : les portraits impériaux et les psautiers réalisés par les écoles monastiques. La conquête

de Byzance en 1204 n'aura aucune conséquence sur cet art, les artistes penchent déjà pour des représentations plus narratives toujours influencés par la tradition grecque, jusqu'à en faire disparaître la touche byzantine.

## L'enluminure : un jeu de l'oie ?

Pratique comme repère visuel des différentes parties des textes, ouvrage rare au point qu'il s'identifie comme un signe de puissance et de richesse, l'enluminure se glorifie d'une variété de décors sur les scènes figurées, de compositions purement décoratives et les initiales. Cet art ne se résume pas à une simple décoration, sans âme et vide de sens. Elle était pour ses auteurs un moyen d'expression où la fantaisie avait droit de cité. Comment s'explique le choix de l'emplacement d'une enluminure ? Il dépend principalement des auteurs qui peuvent l'intégrer entre paragraphes, le laisser en marge du texte ou bien occuper l'espace d'une page entière. Bien entendu, l'aspect esthétique se combine avec une portée symbolique qui vient exalter la dimension du texte. Les lettres initiales sont un défi original pour l'artiste car il peut donner la pleine mesure de son talent : parfois mises en valeur

# Illumination, an ancestral art that perpetuates fantasy and artistry

**Who can forget the adventures of William of Baskerville and his novice Adso in the mar-moreal and surly Benedictine abbey of the famous "The Name of the Rose" by Umberto Eco, where manuscripts wrea-ched in an aura of magic, enigmas and lies accumu-late? And who has never dreamt of opening the door of the abbey's library, this forbidden place that overflows, in its depths, with secret documents containing mysterious and enigmatic illustrations?**

Illumination comes from the Latin word "illuminare", which means "to bring to light", because the artist of an illumination tears down the wall between us and enchantment using light, armed only with his paintbrush soaked with gold dust and a pinch of magic. Many illuminated marvels enrich our libraries, such as the manuscripts of The Iliad and The Odyssey, written towards the end of the IVth century, which embody the very image of epic representation, but of all illuminated books, that which marks the beginning of the Christian era is the Bible, one of the first being that of Cotton (late Vth, early VIth

century), which includes at least 350 miniatures, ten or so symbolising Noah's ark.

## An art form originating from the dawn of time

The art of illumination was at first created on papyrus and goes back to Ancient Egypt - The Egyptian Book of the Dead (The Papyrus of Ani) is evidence of this - and was at its peak throughout the period of the Dark Ages before making way to printing in the XVIth century. Illumination is the heir of classical illusionist painting, devotee of the Christian religion and is defined as the illustration of manuscripts. However, many works, including the illustrious Utrecht Psalter, a wonder of Carolingian art, only include ink drawings. This cultural expression is far from being a minor art, even if it is sometimes underestimated, wrongly, due to its close relationship with pictorial art, because illumination harbours many calligraphic treasures such as illuminated letters, which demonstrate an indefinable artistic mastery. The basics of ornamentation lie in the search for harmony and balance between decoration and text, without the quality of one overshadowing the interest of the other, whilst asserting the personality of the artist through the use of his designs and colours.

## A little history

Before the introduction of the codex during the 1st century of our age, rolls of papyrus served as the acroterium for writing, and it was during the foundation of Alexandria that the method spread throughout Greece, and later the Roman Empire. Papyrus not only contributed to the lasting quality of writing, but also to the creation of illustrations, as in the encyclopaedic work of Varron (116 BC), which depicted 700 portraits of famous men. The magnificence of these works quickly conquered the whole world in a pre-Christian era eager for the fruits of literature, and flights of artistry and illustrations quickly became essential ingredients of the quintessence of works. However, the fragility of papyrus led to the creation of the codex, (the codex is a book of folded parchment sheets thanks to which the writings of Virgil were able to be handed down), which was a real revolution in the history of the book.

Illumination reached the heights of consecration from the IVth century due to the sophistication and richness of the details involved and became established as a master art until the advent of printing and oil painting. Known in different styles - Celtic, Anglo-Saxon, Roman and Gothic - the



illustration of manuscripts was used as the instrument of religious texts through symbolic images where the ornamentation seems suppressed behind religious dogma.

However, many experts agree that Byzantium gave this art its hour of glory after the VIth century when the originality of styles was specific to each artistic centre (Constantinople, Antioch, and Alexandria). From the Xth century, a mannerist style of painting dominated, finding its sources of inspiration in Ancient Greece.

During the XIth and XIIth centuries, two trends emerged: imperial portraits and psalters created by the monastic schools. The Byzantium Conquest in 1204 had no effect on this art; artists were already favouring more narrative depictions, always influenced by the Greek tradition, up to the point of making the Byzantine look disappear.

## Illumination: a game of snakes and ladders?

Practical as a visual reference mark of the different parts of the text, a rare work to the point that it is identified as a sign of power and wealth, illumination glories in a variety of decorations on figurative scenes, purely decorative compositions and initials. This art cannot be simply summarised as a futile and soulless decoration. For its artists, it was a means of expression where fantasy had a place.

How can we explain the choice of position of an illumination? It mainly depended on the artists, who were able to incorporate it between paragraphs, leave it in the margin of the text or even occupy the space of a whole page. Of course, the aesthetic aspect is combined with a symbolic significance that was to intensify the dimension of the text. The initial letters were an original challenge for the artist as he could display his talent fully: sometimes emphasized by a subject of deceptive simplicity, the painted uppercase letters

Carte des Chemins de Compostelle



## L'enluminure, un art ancestral qui perpétue le rêve et la beauté du geste



Décor de la page de garde des pensées de Lao Tseu

par un sujet à la trompeuse simplicité, les lettres majuscules peintes offrent de magnifiques exemples de l'histoire de l'art. Chaque enluminure se lit comme une énigme à résoudre où différents symboles doivent se déchiffrer et reconstituer un jeu de pistes pour en comprendre les tenants et aboutissants. Chaque artiste ressent une véritable et pure inclination envers cet art qui permet de parcourir les passions et les pays, traverser les obstacles du temps, mordre aux bonheurs les plus lointains, dénuder la beauté authentique. Charles Du Bos écrivait " La littérature, c'est la pensée accédant à la beauté dans la lumière ". Alors, à ce titre, l'enluminure est l'illustration accédant à la beauté dans la lumière. Une définition partagée et sans cesse modelée par les " illuminator ", au gré de leurs imaginaires et de leurs folies créatrices, comme Bernard Larroque, personnage atypique, gardien d'un patrimoine artistique ancestral, qui a fondé, depuis une vingtaine d'années, sa maison d'édition à Cordes sur Ciel, magnifique village médiéval dans le sud de la France, qui

crit dans une démarche moderne et dépoussiérée à l'image de ce que produit actuellement Bernard Larroque. Sa passion ravive le souvenir d'un art qui a traversé les âges et les inventions nouvelles sans perdre la mémoire d'un patrimoine culturel ancestral. Ces éditions parlent pour lui, notamment lorsque l'on est devant un ouvrage comme " Le Tarot de l'Haimé " ou " Le Grand œuvre " de Philippe Roy ou encore " La préhistoire du mobilier " de Jean Joly. On ne peut rester insensible devant ses propres créations qui nous amènent à rêver notre enfance à l'exemple du fameux livre " Les Fables " de Jean De La Fontaine. Il aura fallu douze années de travail pour la réalisation de 210 fables entièrement enluminées et calligraphiées de la main de six artistes, dont la diversité de style donne à cette œuvre une dimension exceptionnelle. D'autres éditions, comme le " St Jacques de Compostelle " Histoire et Symbolisme du pèlerinage, se posent comme une véritable œuvre riche de 180 tableaux enluminés et calligraphiés, qui représente l'aboutissement de sept années d'un travail minutieux.

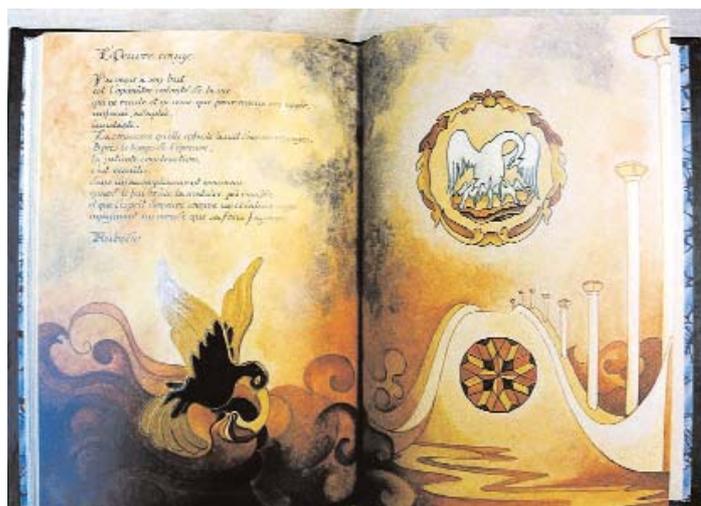
### Des perspectives d'évasion

Edouard Manet a écrit que l'art doit être l'écriture de la vie, et l'enluminure exalte à la perfection cette doctrine puisqu'elle transmet une histoire, enracine des instants d'allégresse, des moments de vie et les perpétue à travers les âges. " Je me plais à jouer les alchimistes : mettre en fusion les différents savoir-faire d'artistes de talents (enlumineurs, orfèvres, relieurs...) afin de donner naissance à de véritables bijoux pour le plaisir de

tous et faire en sorte qu'ils soient accessibles à tous dans l'esprit d'un petit plan épargne œuvre d'art " explique Bernard Larroque. Les paroles de cet amoureux cristallisent l'essence même de l'enluminure qui ne vit qu'à travers la liberté de pensée de son créateur et qui se balance de rêve en rêve, la liberté de laisser son esprit voguer, la liberté de marier les différents styles esthétiques. Arsène Besette écrivait que l'art doit être libre. Où il n'y a pas de liberté, il n'y a pas d'art. L'enluminure offre des perspectives d'évasion vers des contrées lointaines où mythes et légendes triomphent d'une réalité pâle et brumeuse. Bernard Larroque s'inscrit dans cette perspective en ravivant le chef d'œuvre de Khalil Gibran, " Le Prophète ", qui cristallise tout ce qu'il y'a de mieux dans la pensée chrétienne et bouddhiste lors d'un voyage à travers les questionnements existentiels de la vie animés par le souffle divin de l'écrivain. Mais il a revisité aussi l'œuvre de Lao Tseu " Tao TÖ King ", poème philosophique sur la sagesse chinoise, qui nous amène aux portes de la Chine ancestrale où Lao Tseu nous immerge dans une histoire mythique de la civilisation consacrée par un âge d'or dans un monde de simplicité et d'harmonie. Un véritable hommage à la pensée et culture chinoise aux préceptes couronnés de poésie. En parallèle, depuis 2005, Bernard Larroque a repris le dernier atelier de fabrication de tapisseries aux pochoirs situé en Aveyron depuis 33 ans : " L'atelier La Licorne ". Ce dernier étant, " menacé de disparition, je ne pouvais en aucun cas me résoudre à laisser disparaître une fois de plus notre savoir-faire, " explique t-il.

On ne peut que saluer la passion, l'obstination et le savoir-faire d'amoureux de l'enluminure qui permettent à un art méconnu par le public contemporain de perdurer et de garder intacte toute une littérature qui sans cela ne serait jamais parvenue jusqu'à nous. ■

Livre de Philippe Leroy " Le grand oeuvre " - détail



## Illumination, an ancestral art that perpetuates fantasy and artistry

offer magnificent examples of art history. Each illumination can be read as an enigma to be solved where different symbols must be deciphered and a treasure hunt recreated to understand the full details. Each artist felt a genuine and pure inclination towards this art, which enables us to discover passions and countries, to cross the obstacles of time, to be hooked by the furthest joys and to uncover bare authentic beauty.

Charles Du Bos wrote, "Literature is thought reaching the beauty in light". Therefore, illumination is the illustration reaching the beauty in light. This is a definition shared and constantly shaped by the "illuminators", according to their imaginations and creative whims, such as Bernard Larroque, an atypical character, the guardian of an ancestral artistic heritage, who founded, around twenty years ago, his publishing house in Cordes sur Ciel, a magnificent Medieval village in the south of France, and who tries to give the timeless works a soul with unparalleled graceful beauty. Over time, the work of the illuminators quickly extended to painting statues and pictures thanks to the influence of independent

painting on the decoration of manuscripts and the change in viewpoint of illumination art during the XVth century.

Today, the "illuminator", thanks to secular experience, takes a modern and rejuvenated approach to the image of what Bernard Larroque is currently producing. His passion revives the memory of an art, which has crossed the ages and new inventions without losing the memory of an ancestral cultural heritage. These editions speak for him, in particular when one is in front of a work such as "The Tarot of Haimé" or "The Great Work" by Philippe Roy or even "The prehistory of furniture" by Jean Joly. One cannot remain unaffected before these creations, which remind us of our childhood after the fashion of the well-known book "Fables" by Jean de La Fontaine. It took twelve years of work to create 210 fables, entirely illuminated and calligraphed by six artists, whose diversity of styles gives this work an exceptional dimension. Other editions, such as "St Jacques de Compostelle", the history and symbolism of the pilgrimage, are truly rich works of 180 illuminated and calligraphed pictures,



Illustration du livre de Khalil Gibran "Le Prophète"

which represent the outcome of seven years of meticulous work.

## Escapism

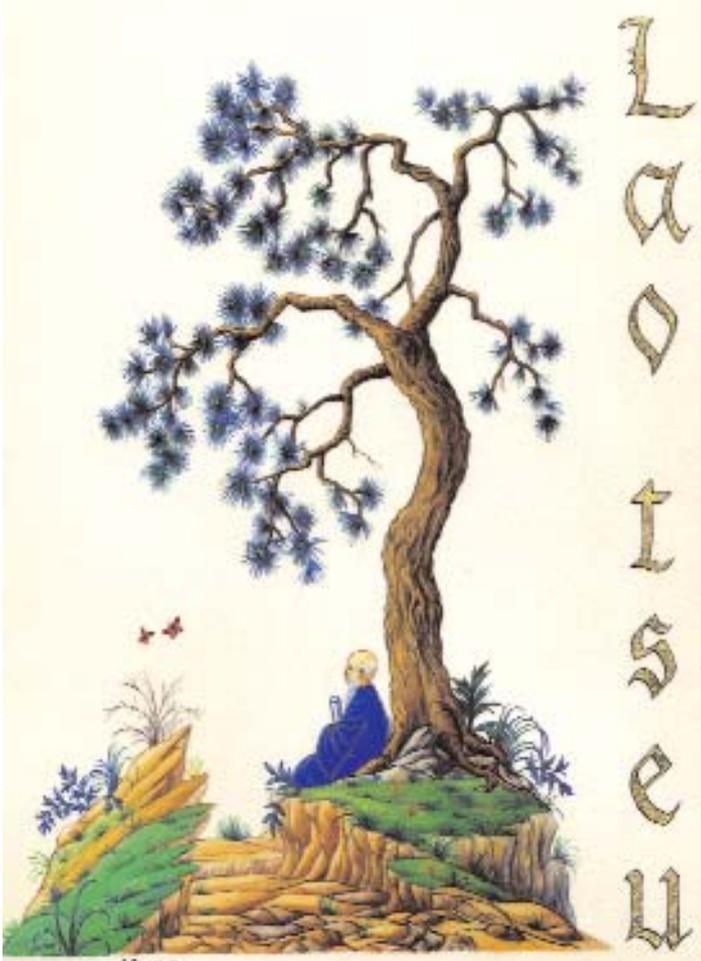
Edouard Manet wrote that art must be the writing of life, and illumination extols this doctrine to perfection since it relays a story, implants moments of joy, moments of life and perpetuates them throughout the ages. "I like to play the alchemist: fusing the different skills of talented artists (illuminators, goldsmiths, bookbinders, etc.) in order to create real gems for the pleasure of everyone and to make sure that they are accessible to all in the spirit of a small savings plan of a work of art", explains Bernard Larroque. The words of this enthusiast focus on the real essence of illumination, which only lives through the liberty of thought of its creator and which sways from dream to dream, the freedom to let his spirit sail and combine different aesthetic styles.

Arsène Besette wrote that art must be free. Where there is no freedom, there is no art. Illumination offers a chance to escape towards distant lands where myths and legends triumph over a pallid and hazy reality. Bernard Larroque fits in with this viewpoint by reviving the work of art of Khalil Gibran, "The

Prophet", which focuses on the best of Christian and Buddhist thought during a journey through the existential questioning of life prompted by the divine breath of the writer. However, he has also reinterpreted the work of Lao Tseu "Tao TÖ King", a philosophical poem on Chinese wisdom, which leads us to the doors of ancestral China where Lao Tseu submerges us in a mythical story of civilisation consecrated in a golden age in a world of simplicity and harmony. A true homage to Chinese thought and culture with the crowned precepts of poetry. In addition, since 2005, Bernard Larroque has taken over the last stencilled tapestry production workshop situated in Aveyron for 33 years, "L'atelier La Licorne". Since it was "threatened with closure, I could by no means bring myself to once again let our know-how disappear" he explains.

One can only pay tribute to the passion, perseverance and skill of illumination enthusiasts, which enable an art largely unknown to the contemporary public to continue and keep intact an enormous amount of literature, which otherwise would never have survived until now.

Page annonçant les pensées de Lao Tseu



## Le PAM est mort, vive le Grand Port Maritime de Marseille

Avec l'arrivée au port de Monsieur Jean Claude Terrier, nouveau directeur nommé par le gouvernement, il fallait s'attendre à beaucoup de changements. Le premier a priori, c'est le changement d'appellation qui fait basculer et annule plusieurs décennies en une fois, le Port Autonome de Marseille, s'arroge d'un titre ronflant et devient le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM). Cette nouvelle appellation a été officialisée par une parution au journal officiel du 10 octobre 2008, annonçant les décrets d'application de la loi portant sur la réforme portuaire qui concrétise la création du Grand Port Maritime de Marseille. Cette parution confirme également l'évolution de ses instances de gouvernance ainsi que la nécessité d'élaborer un projet stratégique couvrant les cinq ans à venir. Le nouveau directeur général a bien insisté sur l'ensemble des changements qui vont se produire, notamment en ce qui concerne le devenir du Conseil d'Administration du PAM, habituellement composé de 26 membres. En effet, il cède la place à un conseil de surveillance de 17 membres auquel se joint un conseil de développement de 40 membres, tandis que la direction du port sera assurée par un directoire comprenant quatre membres dont le président sera désigné par l'État après avis conforme du conseil de surveil-

lance. Celui-ci, sera composé de représentants de l'État, au nombre de cinq, plus trois personnes représentant les personnels du GPMM, les représentants des collectivités territoriales (conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur, conseil général des Bouches-du-Rhône, ville de Marseille, et SAN Ouest Provence) quant à eux seront au nombre de quatre, et enfin cinq personnes qualifiées (dont un représentant de la chambre de commerce et d'industrie de Marseille Provence.) Ce conseil de surveillance devra se réunir quatre fois par an et aura pour mission essentielle l'adoption du projet stratégique présenté par le directoire, le vote du budget annuel, ainsi que l'approbation préalable des investissements les plus importants. Il donnera un avis conforme sur le choix du président du directoire et engendrera les autres membres sur proposition de ce dernier. Le conseil de développement quant à lui, regroupera des représentants de la place portuaire à hauteur de 30 %, les personnels des entreprises exerçant leurs activités sur le port pour 10 %, des collectivités territoriales pour 30% et enfin des personnalités qualifiées intéressées au développement du port pour la quantité restante c'est-à-dire 30 %. Cette instance sera obligatoirement consultée sur la politique tarifaire et sur le projet stratégique;

elle se réunira au moins deux fois par an. Les décrets précisent que le directoire devra élaborer un projet stratégique qui traitera notamment du positionnement tactique de la politique de développement du Grand Port Maritime de Marseille ainsi que des aspects économiques et financiers qui s'y attacheront. Il fixera le périmètre d'activité du port et de ses filiales et précisera les modalités retenues pour l'exploitation des outillages. Il définira aussi la politique d'aménagement et du développement durable du port ainsi que de ses dessertes terrestres. Enfin, les décrets détaillés et les conditions nécessaires à la conclusion de convention de terminaux ou ceux qui seront exploités par des opérateurs et en particulier de veiller à ne pas altérer les conditions de la concurrence pour le trafic concerné. Les équipes du Grand Port Maritime de Marseille peuvent désormais engager concrètement le travail sur le projet stratégique. Les différents ministères concernés (transport, environnement, économique) et le préfet de région vont engager de leur côté les procédures nécessaires à la mise en place rapide des nouvelles instances de gouvernance. En attendant, comme la loi l'a prévu, le conseil d'administration et la direction générale continueront d'exister en exerçant les compétences respectives des futurs

conseils de surveillance et directoire. Cela étant dit, Jean-Claude Terrier a dévoilé avec prudence les perspectives et les objectifs qui devraient être ceux du Grand Port Maritime de Marseille. Dans un premier temps, il n'y a pas de gros mystère, les réalisations et les objectifs que tout le monde connaît, notamment en ce qui concerne Fos deux XL et plus tard trois XL et quatre XL, qui ne changent pas, bien au contraire puisqu'ils font partie de la vision globale de développement du trafic maritime et des conteneurs. Il est incontestable que le développement de tout le secteur maritime passera par l'évolution que pourra avoir la zone de Fos en ce qui concerne notamment, ses infrastructures au niveau de la route et du fer ainsi que ceux qui concernent le fluvial. Bien que rien n'ait été clairement dit, on constate malgré tout que le changement est bien en train de se faire, même s'il faudra un peu de temps puisque la loi prévoit près de trois mois, délai que Jean-Claude Terrier pense suffisant. Toutefois, ce qui est défini aujourd'hui correspond à l'idée que l'on pouvait avoir sur la continuité de la mission déjà entreprise par M. Janin. Le nouveau directeur général se dit prêt à faire œuvre de concertation avec les différents acteurs du monde maritime afin que l'ensemble des décisions qui pourront être prises le soit collégialement. ■

*Conteneurs sur les quais de Gravelleau*



## PAM is dead, long live the Great Seaport of Marseilles

With the arrival of Mr Jean Claude Terrier at the port, the new managing director appointed by the government, we could obviously expect many changes. The first one, a priori, is the change of name that wipes out several decades in a gist : the Autonomous Port of Marseilles (PAM) takes on the flamboyant title of Great Seaport of Marseille (GPMM). This new name was formally announced in the official newspaper of October 10th, 2008, announcing the application decrees of the law concerning the port reform, confirming the creation of the Great Seaport of Marseille. This announcement also confirms the evolution of its management authorities and the need to elaborate a strategic project for the coming five years. The new MD insisted on all the changes that will be made, particularly concerning the future of the PAM Board of directors, usually composed of 26 members. Indeed, it is replaced by a supervisory board of 17 members, which is joined by a development council of 40 members, whereas the management of the port will be assured by a board of directors composed of four members, whose president will be appointed by the State, once the supervisory board has confirmed the conformity. The latter will be composed of 5 State representatives, 3 persons representing the GPMM staffs, 4 representatives of the local and regio-



Vue du Port et d'une partie de la ville de Marseille

nal authorities (Provence Alps Côte d'Azur Regional council, Bouches-du-Rhône County council, City of Marseille, and SAN Ouest Provence), and finally five qualified persons (among which, one representative of the Marseille Provence Chamber of commerce and industry). This supervisory board will meet four times a year; its essential mission will be the adoption of the strategic project presented by the board of directors, the vote of the annual budget, and the preliminary approval of the most impor-

tant investments. It will confirm the conformity of the board of directors' choice of president, and will engender the other members on the board's proposal. The development council will be composed of 30 % of port representatives, 10 % of the staffs of companies working in the port area, 30 % of local and regional authorities, and finally the remaining 30 % of qualified persons interested in the development of the port. This authority will be necessarily consulted on the tariff policy and on the strategic project; it will meet at least twice a year. Decrees clarify that the board of directors must elaborate a strategic project that will deal with the tactical positioning of the development policy of the Great Seaport of Marseille, and the related economic and financial aspects. It will define the perimeter of activity of the port and its subsidiaries and will stipulate the modalities for the exploitation of equipments. It will also define the policy for the long term development of the port and its lands, the detailed decrees and the necessary conditions for the conclusion of terminal conventions or those that will be run by operators, and particularly make sure that the conditions of competition for the concerned traffic are preserved.

The teams of the GPMM can henceforth start working concretely on the strategic project. The various ministries concerned (transport, environment, economics) and the Regional Prefect will launch the necessary proce-

dures for the fast implementation of the new management authorities. In the meantime, as foreseen by the law, the board of directors and the head office will continue to exist by applying the respective competence of the future supervisory boards and the board of directors. Having said that, Jean-Claude Terrier, cautiously revealed the perspectives and the objectives of the Great Seaport of Marseille. Firstly, no big mystery, only the achievements and objectives that everybody knows, notably regarding Fos 2XL and later 3XL and 4XL, which do not change because they are part of the global vision of development of the sea traffic and of containers. It is undeniable that the development of the entire maritime sector will depend on the evolution of the zone of Fos regarding its road and railway infrastructures, and also that of river transport. Although nothing was clearly said, we nevertheless notice that the change is taking place, even if it will require a little time because the law foresees about three months, which Jean-Claude Terrier thinks should be sufficient. However, what is defined today corresponds to the idea we could have on the continuance of the mission already begun by Mr Janin. The new managing director declares that he is ready to establish dialogue with the various actors of the maritime world so that all the decisions can be taken collectively. ■



Vue du Port de Marseille

# La CNR amplifie le développement du transport fluvial sur le Rhône

**Nous sommes dans une remise en question de la logistique qui reconsidère le fluvial en laissant entrevoir une forte progression de ce moyen de transport dans les dix ans à venir.**

Il est évident que les préoccupations environnementales actuelles ne sont pas étrangères à ce revirement en faisant prendre conscience à tous les acteurs de la logistique que le fleuve existe et qu'il ne demande qu'à être performant. Cette situation va très certainement permettre un déploiement des infrastructures industrielles sur plusieurs points stratégiques du Rhône. Dans ce cadre nous avons rencontré monsieur Michel Cote responsable du développement infrastructurel à la Compagnie Nationale du Rhône, pour qu'il nous fasse part des avancées attendues ou souhaitées, et de sa vision du fluvial, notamment en ce qui concerne d'éventuelles créations de ports ou de zones industrielles sur l'ensemble du parcours du " canal rhodanien ".

**ASI : La CNR a déjà une grande activité sur le Rhône en tant qu'aménageur, notamment le port de Lyon et celui de Pagny. Quels nouveaux développements peut-on espérer sur le parcours du Rhône ?**

**Michel Cote :** Effectivement, nous avons 28 zones le long de la vallée du Rhône, entre Lyon et la mer, Arles étant la plus au sud. Cela étant, je suis persuadé que les dix années à venir devraient voir une inflexion significative vers une logistique intermodale qui utilisera le fleuve et le rail également. Le fleuve devrait donc être le bénéficiaire de la montée en charge. Pourquoi a-t-on ce sentiment ? Il y a de multiples raisons à cela, car il y a tout un ensemble d'éléments contextuels où l'on comprend qu'il y a des tendances qui changent et qui poussent à cela, le premier élément étant le Grenelle de l'environnement. Nous n'allons pas passer du tout route au tout fluvial ou ferroviaire en quelques années, mais quand on regarde les croissances de trafic au plan national et surtout au plan européen on se rend compte que la route n'aura plus les capacités, sur les transports de longues distances, d'absorber ces croissances de trafic.

**ASI : Ne pensez-vous pas que l'augmentation du coût de l'énergie est un autre élément et pas des moindres qui risque de faire mal au transport routier ?**

**Michel Cote :** Il y a des problèmes de saturation d'infrastructures, ceux dû au réchauffement climatique, d'émission de CO<sup>2</sup>, et l'on sait que le mode routier est celui qui en émet le plus. Vous venez d'en citer un troisième qui est, avec la raréfaction des énergies fossiles, l'augmentation de leurs coûts d'une manière durable car ce n'est pas un phénomène ponctuel. Sur des tendances de long terme, 10 ans, 20 ans ou plus, on va obligatoirement vers des tensions sur les prix de l'énergie, en particulier pour tout ce qui concerne les énergies fossiles, dont le pétrole est le premier élément. Au-delà des effets médiatiques du " Grenelle " il y a des éléments fondamentaux qui changent complètement dans la logistique qui vont obliger à utiliser un peu plus les modes alternatifs que sont le fleuve et la voie ferrée. Sur l'axe rhodanien du fleuve nous avons des réserves de capacité très importantes. Nous sommes aujourd'hui entre le tiers et la moitié de la capacité de l'utilisation du fleuve, dont la capacité théorique est de 26 millions de tonnes, sans infrastructures nouvelles. Nous avons donc la possibilité d'absorber l'augmentation des trafics nationaux et internationaux qui viendront dès que l'économique rejoindra l'environnemental. Les coûts devraient, par la même occasion, se rapprocher pour ce qui concerne le trafic longue distance et à partir de là il n'y aura plus de freins pour les acteurs économiques à basculer d'un mode à l'autre. Tout cela laisse augurer une mutation importante au niveau des chargeurs, avec l'utilisation du mode fluvial, pour les dix ans à venir. Le deuxième aspect concerne les conteneurs. Vous connaissez les investissements qu'il y a à Fos, ne parlons que des cinq années à venir, il y a Fos 2XL prévue pour 2010 et normalement Fos 3XL courant 2013. En termes de capacité, Marseille c'est actuellement 900.000 conteneurs, avec les aménagements prévus sur Fos cela devrait passer à 3,5 millions de conteneurs et il est réaliste de penser remplir cette charge. Comparativement, Fos représente aujourd'hui moins d'un mil-



Michel Cote

lion, et Barcelone 1,5 million. Anvers et Rotterdam traitent 11 millions ; la croissance annuelle de ces deux ports représente le trafic annuel de Fos. Les trois quarts de ces trafics viennent d'Asie, ce qui veut dire que pour aller sur Anvers et Rotterdam ils passent devant Marseille. Il faut imaginer que le jour où les infrastructures seront présentes et que l'évolution de la réglementation permettra d'avoir des conditions compétitives à Marseille par rapport à ce qui se fait dans les ports du Nord, il n'y aura aucune raison pour que les objectifs de remplissage ne soient pas atteints.

**ASI : Une loi vient de passer et va devoir se mettre en place pour être efficace. Comment voyez-vous la chose ?**

**Michel Cote :** La loi est en route, simplement il reste jusqu'à fin octobre pour négocier le volet d'accompagnement social et cela créé malgré tout quelques soubresauts. A titre indicatif, sur le mode fluvial nous avons perdu 40% du trafic conteneur depuis le début de l'année, la crise sur l'ensemble des ports français a généré une perte de trafic non négligeable pour le fluvial. C'est conjoncturel et à mon avis cela ne change rien sur les vues à long terme, et je qualifierais cette crise, même si c'est difficile de qualifier une crise d'investissement, comme une avancée sur l'avenir, car tant que l'on n'aura pas des conditions compétitives dans les ports français par rapport à nos concurrents européens on verra les trafics partir vers les autres ports, alors que depuis toujours nous avons, avec

Marseille, une position géographique privilégiée. Compte tenu des investissements actuels sur Fos et de l'évolution des réglementations, nous devrions avoir au moins un triplement du volume de conteneurs sur le bassin dont le fluvial prendra forcément sa part. La Compagnie Nationale du Rhône a anticipé le phénomène pour la décennie à venir en faisant un investissement d'environ 20 millions d'euros sur le terminal T2 du port Edouard Herriot, entré en service en 2007, et qui est loin de son plein rendement actuellement et pour cause... mais nous sommes prêts à accueillir la croissance du trafic lorsqu'elle se mettra en route. Nous avons aussi tout un ensemble de zones le long du fleuve dont on pense qu'elles pourront, petit à petit, se spécialiser, peut-être par filières. Ce sont des réflexions que nous avons actuellement, de manière à disposer d'une logistique qui soit performante sur l'axe rhodanien, sachant que cet axe est court, ce qui est un inconvénient, car on sait que pour payer une rupture de charge, dans les conditions économiques actuelles, il faut pratiquement 400 à 500 Km alors que Fos-Marseille c'est seulement 300 Km. Mais je pense qu'avec les modifications de la structure économique comparée à des coûts route et voie d'eau on devrait se rapprocher assez vite d'une capacité rentable.

**ASI : Mais n'y aura-t-il pas plus de volume ?**

**Michel Cote :** Il y a effectivement les volumes... mais je crois que l'augmentation du coût alter-

## CNR enhances the development of river transport on the Rhone

**Logistics are being reconsidered today, taking into account the anticipated development of river transport within the next ten years.**

These new considerations are obviously linked to the current environmental preoccupations, which make all the logistic actors aware that rivers exist and that they offer everything to be efficient. This situation will certainly enable the development of industrial infrastructures on several strategic points of the Rhone. In this context, we met Michel Cote, director of infrastructure development at CNR (National Company of the Rhone), for him to explain the anticipated or desired headways and his vision of river transport, especially concerning the possible creation of ports or industrial parks all along the "Rhone canal".

**ASI : The CNR already has a great activity on the Rhone as developer of the ports of Lyon and Pagny. What new developments can be expected on the Rhone ?**

**Michel Cote :** Indeed, we have 28 zones along the Rhone valley, between Lyon and the sea, Arles being the most south. In the present context, I am convinced that there will be a significant trend towards inter-modal logistics within the coming ten years, which will also use the river and railways. River transport should largely benefit from this trend. Why do we have this feeling ? There are many reasons, because there is a whole lot of contextual elements indicating that tendencies are changing, and the first element is the "Grenelle de l'Environnement". We will not change from all road transport to all river or railway transport within a few years, but when one observes the traffic increase on a national and especially on a European scale, it becomes obvious that the capacity of roadways will reach saturation, they will no longer be able to absorb the growth of traffic on long distances.

**ASI : Don't you think that the increasing cost of energy is another major element that is liable to hit a blow on road transport ?**

**Michel Cote :** There are problems of saturation of infrastructures, those due to the climatic reheating and CO<sup>2</sup> emissions,

and we know that road transport is the means that produces the most. You have just quoted a third element which, together with the rarefaction of fossil fuels, is the durable increasing cost of energy, since it is not a punctual phenomenon. On the long term, within 10 or 20 years or even more, we are inevitably heading towards tensions on energy prices, particularly concerning fossil fuels, of which the first element is oil. Beyond the media effects of "Grenelle", there are certain fundamental elements in logistics that are completely changing, which will oblige us to use rivers and railways as alternative means of transport. We have important capacity reserves on the Rhone axis. At present, we only use between a third and a half of the total capacity of the river, whose theoretical capacity is 26 million tons, without new infrastructures. We therefore have the possibility of absorbing the increase of national and international traffic, which will come as soon as the economy comes in line with environmental concerns. At the same time, the costs should come into line regarding long distance traffic, and from then onwards there should be no more obstacles to prevent the economic actors from changing from one means of transport to another. This announces important changes for the loaders within the next ten years, with the use of river transport. The second aspect concerns containers. You know about the investments in Fos in the coming five years: there is Fos 2XL scheduled for 2010 and normally Fos 3XL for 2013. The capacity of Marseilles is presently 900.000 containers; with the structures planned in Fos it should increase



Siège de la CNR à Lyon

to 3,5 million containers, and it is quite realistic to attain this rate of activity. In comparison, Fos represents less than a million today, and Barcelona 1,5 million. Antwerp and Rotterdam handle 1.1 million ; the annual growth of these two ports represents the annual traffic of Fos. Three quarters of this traffic come from Asia, which means that they go past Marseilles on their way to Antwerp and Rotterdam. We can imagine that once the infrastructures have been completed and the evolution of regulations enable Marseilles to offer competitive conditions in relation to those of the northern ports, there will be no reason for not attaining these objectives.

**ASI : A law has just been passed, which should be efficient once it is enforced. What do you think about this ?**

**Michel Cote :** The law is on its way, but the negotiations of the social aspects at the end of

October create certain upheavals. As an indication, we have lost 40 % of the container traffic on the river since the beginning of the year, because the crisis that hit all the French ports caused an important loss of traffic for the rivers. It is cyclical, and to my opinion it doesn't change anything on the long term; even if it is difficult to qualify an investment crisis, I would say that it is an advance towards the future, because as long as the French ports don't offer competitive conditions in relation to their European competitors, we shall see the traffic going to other ports, despite the fact that Marseilles has always had a privileged geographic position. Considering the current investments in Fos and considering the evolution of the regulations, we should at least treble the volume of containers at Marseille-Fos, and the river traffic will also participate in this expansion. The CNR has anticipated the phenomenon for the next decade by investing about 20 million euros in the T2 terminal at the Edouard Herriot Port in Lyon, which entered service in 2007 and is far from attaining its full capacity ... But we are ready to accommodate the traffic increase as soon as it begins. We also have several areas along the river which could progressively become specialized, perhaps by fields of activity. We are considering these matters now, to be sure to offer efficient logistics on the Rhone, bearing in mind that this axis is short, which is an inconvenience because it requires practically 400 to 500 km to pay off a transshipment in the current economic conditions, whereas Fos-Marseille is only 300 km. But I think that



Centrale-écluse de Bollène

## La CNR amplifie le développement du transport fluvial sur le Rhône



Centrale écluse d'Avignon

natif de la route va favoriser la voie d'eau. Incontestablement nous avons besoin d'avoir un port de Fos-Marseille puissant et compétitif.

**ASI : Quels sont les axes forts que la CNR envisage, notamment au niveau de développement de zones industrielles, puisque c'est une de vos activités sur cet axe fluvial ?**

**Michel Cote** : Nous avons deux types de zones : Les zones industrielles et portuaires, qui sont raccordées au fleuve, la plupart sont aussi raccordées au fer, donc entièrement intermodales, route-fer-voie d'eau, nous en avons même qui sont reliées par oléoducs. Au port Edouard Herriot, par exemple, il y a 3 millions de tonnes de pétrole qui arrivent par oléoduc, c'est environ 150.000 camions de moins en centre ville. Par rapport au développement de zone, nous avons le port de Lyon qui est saturé mais qu'il nous faut renforcer pour qu'il continue de jouer sa fonction sociale, qui est de traiter ce dont a besoin l'agglomération, aussi bien à l'import qu'en sortie de ce que produit l'activité anthropique, c'est-à-dire toute la partie déchets d'une agglomération, par exemple, depuis les matériaux de construction, tout ce qui est lié à la métallurgie, les déchets ménagers, les D 3 E etc... Une agglomération

comme celle de Lyon produit une quantité considérable de déchets, qui aujourd'hui devront être triés et valorisés. Pour cela il faut massifier ces traitements, l'idée étant qu'une fois traités, ils soient massifiés et transportés par la voie d'eau.

**ASI : Comptez-vous créer des usines de retraitement pour cette activité ?**

**Michel Cote** : Non ! La CNR n'a pas vocation à faire cela, ce sont les acteurs privés qui le font. Vous savez que nous faisons partie du groupe Suez et il y a aussi au sein du groupe une société comme SITA qui joue ce rôle et qui est un des leaders dans cette branche d'activité.

Lorsque l'on descend plus au Sud sur les zones portuaires, très probablement dans les 5 ou 10 années à venir, le port qui se développera sera celui de Salaise Sablons, qui se trouve à 50Km au Sud de Lyon. C'est une des façades iséroises sur le Rhône. On pourrait avoir quelque chose aussi à Portes-les-Valence. Le jour où tout ce qui est au Sud de Lyon sera plein, il faudra aller jusqu'à Salaise Sablons, qui est une zone sur laquelle nous sommes en train de développer, en concertation avec les collectivités, une Zone d'action concertée (ZAC) qui fera plus d'une centaine d'hectares globalement et

sur laquelle nous avons nous-mêmes des terrains, les collectivités apportant elles aussi une partie significative de foncier. C'est un des points forts du développement de demain. Toute la partie centrale de l'axe rhodanien est peut-être moins sollicitée aujourd'hui, mais il y a des zones qui se développent avec des industries locales. Toutefois, pour notre part nous n'avons pas de très gros volumes à traiter sur cette partie centrale de l'axe.

**ASI : Quel développement pensez-vous mettre en place à Portes-les-Valence ?**

**Michel Cote** : C'est une zone qui est gérée par la Chambre de Commerce, comme le port de plaisance de Valence. Elle a l'avantage d'être à la sortie de l'autoroute qui va vers Grenoble, elle est donc mieux placée que Salaise (dont l'avantage est surtout basé sur la voie ferrée) au niveau desserte de l'Isère ; elle a aussi un accès rail, mais moins directement relié à l'Isère. L'idée est de voir comment on peut attirer à Portes-les-Valence, du trafic provenant ou à destination de l'Isère, pour l'international. Pour l'instant cela démarre doucement, et nous avons certaines difficultés dans le démarrage de cette zone. Ce qui marche très fort ce sont les extrémités de l'axe, d'un côté la région lyonnaise et l'extrémité Sud, le port d'Arles où nous allons avoir des investissements additionnels en liaison avec la Chambre de Commerce sur le port fluvial d'Arles. Nous comptons investir nous-mêmes sur une extension du quai Nord, pour un peu plus de 3 millions d'euros et avec les investissements que fera la Chambre de Commerce derrière cette extension, plus certaines autres choses que nous serons amenés à faire, nous devrions avoir, dans les cinq ans avenir, un investissement global de 12 millions d'euros.

**ASI : On parle aussi d'une liaison avec Sète, êtes-vous impliqués dans ce projet ?**

**Michel Cote** : C'est Voies Navigables de France qui sont impliqués dans le développement, car c'est eux qui sont chargés des infrastructures en dehors de la Vallée du Rhône, donc ils assureront le changement de gabarit du canal du Rhône à Sète et nous espérons que cela contribuera également au développement du port de Sète. Nous ne sommes pas sur l'axe lui-même

du Canal du Rhône à Sète, en revanche on pourrait effectivement se trouver impliqué au débouché du Canal sur le Rhône, sommairement sur la zone de Beaucaire ou Avignon, où nous avons également des perspectives de développement de zones. Nous avons déjà des zones existantes, mais nous souhaitons passer au lotissement de zone, en particulier à Beaucaire où nous avons encore 60 hectares qui sont en réflexion aujourd'hui pour passer en lotissement. Ce qui fait que nous aurions aux extrémités de l'axe des zones importantes, Beaucaire, Arles, Avignon-Courtine sous réserve d'un accord de projet commun avec les collectivités, et au Nord, toute la partie entre Salaise et le port Edouard Herriot qui se développe de manière importante, la partie centrale étant un peu plus décalée dans le temps. Il faudra qu'il y ait plus de saturation aux extrémités pour que le centre en profite également, avec peut-être un temps de retard.

**ASI : Quels sont les investissements que vous allez entreprendre pour mieux rentabiliser la circulation sur le fleuve ?**

**Michel Cote** : Nous investissons dans l'infrastructure sur le Rhône, nous sommes facilitateur du transport fluvial, mais nous ne sommes pas acteur logistique. Nous sommes un acteur indirect, nous agissons par mise à disposition d'infrastructures pour rendre plus aisé le travail des logisticiens. Cela étant dit, le Rhône a été développé au fur et à mesure des décennies, il y a eu des investissements importants récemment pour fiabiliser le transport sur le Rhône, écluses, chenal navigable, signalisation... Nous allons encore investir plus de 20 millions d'euros dans les 3 ans qui viennent pour mettre en place un " Centre de Gestion de la Navigation sur le Rhône " pour centraliser dans un seul endroit la gestion de l'intégralité des 14 écluses du Rhône, d'ici 2012. Il sera le centre le plus performant d'Europe en matière d'automatisation des écluses. Cela va permettre aux chargeurs d'avoir une ouverture 24h/24h, de l'ensemble du fleuve, et donc un gain de temps appréciable. Le but de la manœuvre étant d'assurer le maximum de fluidité à la navigation, ce qui débouchera sur un plus de facilité pour les acteurs de la logistique. ■

## CNR enhances the development of river transport on the Rhone

with the modifications of the economic structure compared to the road and river costs, we should soon approach a profitable capacity.

### ASI : But won't the volume increase ?

**Michel Cote** : There will certainly be volumes, but I believe that the increase of the alternative cost of road transport will favour river transport. Without a doubt, we absolutely need a powerful and competitive port at Marseille-Fos.

### ASI : What are the strong axes that CNR envisages, especially concerning the development of industrial parks, because it is one of your activities on this river?

**Michel Cote** : We have two types of areas : industrial and port areas, which are connected to the river. The majority are also connected to the railway, therefore completely inter-modal, road-rail-river, and there are even some that are connected by oil pipelines. In the Edouard Herriot Port, for example, 3 million tons of oil arrive by pipeline, which represents approximately 150.000 lorries less in the town centre. Concerning the development of the area, the port of Lyon is saturated but we can reinforce it so that it continues to fulfil its social function, which is to handle the needs of the town, both in importation (containers) and on outgoing traffic for the products of its anthropological activity, that is all the waste produced by a town, such as building materials, metal industry waste, household refuse, D3E etc... A town such as Lyon produces a considerable quantity of waste, which today must be sorted out and valued. Once this treatment has been completed, it is massified then transported on the river.

### ASI : Do you plan to create reprocessing factories for this activity?

**Michel Cote** : No ! That is not CNR's vocation ; there are private companies for that. You know that we belong to the Suez group, and within this group there is the company SITA that assures this activity and is one of the leaders in this branch.

When we go farther south to the port areas, within the coming 5 or 10 years it is probably the Salaise Sablons port, which is 50 km south of Lyon, that will develop; it is one of the facades of the Isère department on the

Rhone. We could also have something at Portes-les-Valence. When everything south of Lyon is saturated, it will be necessary to go to Salaise Sablons, which is an area where we are developing a ZAC (joint action area) in coordination with the local authorities, which will represent more than a hundred hectares in all, on which we have lands, and the local authorities also bring a significant part of the land. It is one of the key points of the future development. All the central part of the Rhone axis is perhaps less demanded today, although certain areas develop with local industries. But as far as we are concerned, we don't have big volumes to develop on this part of the river.

### ASI : What do you intend developing at Portes-les-Valence ?

**Michel Cote** : This area is managed by the Chamber of Commerce of Valence, as is the sailing harbour. It has the advantage of being at the exit of the motorway towards Grenoble. In this respect it is better placed than Salaise (whose advantage is its railway link) for serving the Isère department; it also has an access by rail, but less directly connected to Isère. The idea is to see how we can attract international traffic from or to Isère towards Portes-les-Valence. For the moment it is beginning slowly and we have certain difficulties in launching this zone. The areas that are working well are those at the extremities of the axis, the Lyons region in the north, and Arles in the south where we have planned further investments in collaboration with the Chamber of Commerce on the river port of Arles. We (CNR) plan to invest a little more than 3 million euros in an extension of the north quay, and together with the Chamber of Commerce's investments



Péniche sortant de l'Ecluse de Pierre Bénite

behind this extension, and certain other things that we intend to do, within the next five years we shall have invested 12 million euros.

### ASI : There is also talk about a connection with Sète. Are you involved in this project?

**Michel Cote** : It is Voies Navigables de France (VNF) who are involved in this development, because they are in charge of the infrastructures outside the Rhone valley. Consequently, they will develop the capacity of the Rhone canal to Sète and we hope that this will also contribute to the development of the port of Sète. We are not directly on the canal axis in Sète, but we could certainly be implied in the outlet of the Canal on the Rhone, for example at Beaucaire or Avignon where we also have development perspectives. We already have existing areas, but we wish to develop them for housing and offices, particularly in Beaucaire where we still have 60 hectares that we envisage developing for this purpose. This would enable us to have important areas at the river

Portique pour conteneurs à Lyon



extremities, with Beaucaire, Arles and Avignon-Courtine (subject to an agreement with the local authorities) in the South, and in the North, all the part between Salaise and the Edouard Herriot Port of Lyon which is rapidly developing. The central part will follow in time, when the extremities begin to reach saturation.

### ASI : What investments do you envisage to increase the profitability of the river traffic?

**Michel Cote** : We are investing in the infrastructure on the Rhone; we are there to facilitate river transport, but we are not a logistics actor. We are an indirect actor: we put infrastructures at disposition to facilitate the work of the logisticians. Having said that, the Rhone has been progressively developed throughout the decades, important investments have recently been made to enhance the security of transport on the Rhone, the locks, the navigable channel, signposts ... We are also going to invest over 20 million euros in the next 3 years to set up a "Centre of Management of Navigation on the Rhone" to centralize the management of all the 14 locks of the Rhone in one place by 2012. It will be the most efficient lock automation centre in Europe. It will enable the loaders to have access to the whole river 24h / 24h, which will save them a considerable amount of time. The purpose of the operation is to assure the maximum flow of navigation, which will entail more facility for the logistic actors. ■

## Le port d'Arles, pour un développement d'avenir

Depuis l'annonce du Grenelle de l'environnement et surtout de la course folle de l'énergie, notamment du baril de pétrole, les choses s'accroissent en faveur des transports dit propres, le fer et le fleuve. Si pour l'instant, le nœud ferroviaire de Lyon ne permet pas une réelle extension du transport par fer, il n'en va pas de même pour le fleuve qui ne connaît pas les mêmes contraintes. De la à penser que le fleuve peut s'imposer et devenir une priorité pour les chargeurs, qui ont comme seul souci l'acheminement de la marchandise dans des délais raisonnables, il n'y a qu'un pas. Il n'échappe à personne que le Rhône avec son affluent la Saône, constitue un axe de transport à grand gabarit de près de 500 kilomètres de long, avec trois ports efficaces, Pagny, Edouard Herriot à Lyon et Arles qui ouvre une voie, par le canal sur Sète. Cette " autoroute fluviale " permet une massification des tonnages extraordinaires, avec des capacités pouvant atteindre 4400 tonnes, soit, puisque nous sommes dans un schéma d'environnement, l'équivalent de 180 camions. Il est, sur ce point, évident que le potentiel de développement du fluvial est largement supérieur aux chemins de fer et à la route. Pour que cette vision, qui a un avenir certain, puisse se réaliser complètement en jouissant d'une efficacité absolue il faut des outils, les ports. Trois d'entre eux sont connus, Pagny sur la Saône, Edouard Herriot à Lyon, port qui est en plein développement, et Arles. D'autres viendront certainement par la suite car le besoin

est évident. C'est dans le cadre de l'expansion, dont tous les spécialistes parlent, que le port d'Arles a un rôle prépondérant à jouer. En effet, depuis pas mal d'années déjà il a su mettre en place les outillages portuaires nécessaires à son exploitation, construire des infrastructures de quai supplémentaire et développer ses trafics fluviaux maritimes. La création de zones industrielles et logistiques à proximité, admirablement géré par la Compagnie Nationale du Rhône, avec le concours de la Chambre de Commerce du Pays d'Arles et de la municipalité, a incontestablement apporté un grand plus à son développement. À ce titre la zone industrielle Arles Nord est devenue un site stratégique pour les entreprises, grâce notamment à l'importance du trafic maritime, car les navires peuvent remonter jusqu'au site avec des capacités de 3000 tonnes.

### Un port en plein développement

Hormis la croissance naturelle du trafic, dont les visions d'avenir sont très prometteuses, liée aux activités déjà installées en pays d'Arles, celles qui viendront, seront vraisemblablement de plus en plus tournées vers le fleuve. Arles et son port sont partis pour jouer un rôle déterminant dans l'atteinte des objectifs de croissance de FOS 2XL. On peut d'ailleurs souligner, d'ores et déjà, que le développement, tel qu'il est prévu, de FOS 2 XL, 3 XL et 4 XL, devrait nécessairement se traduire par l'implantation massive d'activité sur



Arrivée d'un colis Hors Norme sur le port

l'arrière-pensée de Port St Louis du Rhône, engageant par la même toute la zone couvrant Arles, St Martin et Salon-de-Provence, directement concernés par ce schéma. L'exemple, pour mémoire est l'expansion du port de Hambourg, dont le nombre de personnes travaillant sur son arrière-pensée est au moins quatre fois supérieur à ce que nous connaissons sur les zones concernées. Naturellement, pour que les objectifs soient atteints, il est indispensable que du foncier soit disponible, que du personnel soit bien formé, et que les voies et moyens d'évacuation des containers soient dimensionnés correctement. La problématique de développement de Fos passe nécessairement par des solutions assurant la sortie des containers de façon pérenne, fiable, et surtout à la hauteur des enjeux. Il est pour cela incontes-

table que les voies d'accès entre Arles et Fos soient bien pensées et réalisées dans un minimum de temps, car un développement rapide du fluvial risque de prendre l'ensemble des acteurs par surprise et comment le dit " il ne faudrait pas manquer le départ du train ". Pour les responsables du Grand Port Maritime de Marseille, le fluvial est un point qui fait partie de leur préoccupation, et qu'ils ont complètement intégré. D'ailleurs, explique le sous directeur du port, le Contrat de Projet Etat Région contient cette priorité, et il est déjà en projet de percer un passage dans la Darse 2 à Fos pour qu'une bonne communication avec le fleuve soit plus rapide afin d'offrir de meilleurs délais de transfert vers le fleuve aux conteneurs. Cette ouverture est le seul élément qui manque, et l'objectif affirmé, d'après les responsables, est que cette liaison, qui demande un percement sur 3,5 Km et qui va demander environ 2 ans de travaux, soit effectif en 2010. L'année 2009 verra un programme de 177 M€ pour l'ensemble des objectifs, fluvial et ferroviaire. Pour solutionner certains problèmes avec le transport ferroviaire et pour une meilleure compréhension de ce qui pourrait ralentir le développement de la circulation des conteneurs, notamment par le fer, il est même envisagé de faire participer des responsables de Réseau Ferré de France à la gouvernance du port. Cela étant, c'est une suggestion qui paraît très valable, mais qui reste à être approuvée, ce qui n'est pas encore fait... ■

Manutention sur le port



## The future development of the port of Arles

Since the announcement of the "Grenelle de l'Environnement" and especially the frantic race for energy, especially for oil, there is a growing trend for so called "clean" transport, by rail and rivers. If the railway hub at Lyon does not enable a real extension of rail transport for the moment, river transport does not have the same constraints. This allows us to consider that riverways could become a priority for hauliers, whose only concern is to transport goods within reasonable time. Everyone is aware that the Rhone, with its tributary the Saône, is a large capacity axis of transport about 500 kilometres long, with three efficient ports, Pagny, Edouard Herriot in Lyon and Arles, which opens a way by canal on to Sète. This "river highway" enables grouping huge tonnages, with capacities that can attain 4400 tons; in terms of the environment, that is the equivalent of 180 lorries. From this point of view it is obvious that the development potential of the river is largely superior to railways and the road. So that this vision, which has a certain future, can become reality and assure absolute efficiency, it will require ports. Three are already known: Pagny on the Saône, Edouard Herriot in Lyon,

which is in full development, and Arles. Others will certainly follow because the need is evident. Arles has a major role to play in the field of the expansion about which all the specialists speak. Indeed, since many years it has already implemented the necessary port equipment for its exploitation, built supplementary quay infrastructures and developed its sea and river traffic. The creation of nearby industrial and logistic parks, admirably managed by the National Company of the Rhone (CNR), with the cooperation of the Chamber of Commerce of Arles and the town council, has without a doubt enhanced its development. As such, the Arles Nord industrial park has become a strategic site for companies, due to the importance of the sea traffic, because vessels can sail up to the site with capacities of 3000 tons.

### A rapidly developing port

Apart from the natural growth of the traffic in relation to the activities already installed in the country of Arles, for which the forecasts are extremely promising, all future additional traffic will most probably tend towards the river. Arles and its port are set for playing a

determining role for attaining the expansion objectives of FOS 2XL. We can already stress that the development of FOS 2 XL - 3 XL and later 4 XL, such as it is anticipated, should inevitably lead to the massive setting-up of activity on the hinterland of Port St Louis du Rhone, thereby entailing the whole area covering Arles, St Martin and Salon-de-Provence, directly concerned by this scheme. We take the expansion of the port of Hamburg as an example: the number of persons working on its hinterland is at least four times more than those presently on the concerned zones. Naturally, to attain objectives, it is indispensable that land is available, that the staff is well trained, and that the ways and means of evacuation of containers are correctly dimensioned. The problem of development of Fos can only be solved if the evacuation of containers can be definitely assured, in a reliable way, in tune with the stakes. For that, it is imperative that the road accesses between Arles and Fos be well conceived and completed in a minimum of time, because a fast development of river transport is liable to take all the actors by surprise, and as we say "you mustn't miss the train."

River transport is among the priority concerns of the managerial staff the Great Maritime Port of Marseille. Furthermore, as the assistant director of the port explains, this priority is integrated in the State-Region Project Contract, and there is already a project to drill a passage in the Darse 2, in FOS, to assure a quicker communication with the river for transferring containers more efficiently. This opening is the only element that is missing, and according to the executives, the asserted objective is this connection, which requires an opening along 3,5 km. This will represent approximately 2 years of works, so it should be in service by 2010. A program of 177 M€ will be set up in 2009 for all the objectives, both river and railway. To resolve certain problems with railway transport and for a better understanding of what could hinder the development of the container traffic, especially by rail, it is even envisaged that the managers of the French Railway Network (RFF) should participate in the management of the Great Port of Marseille. Things being what they are, this suggestion seems most pertinent, but it remains to be approved ... ■

## AXE RHODANIEN

# Le choix d'une implantation stratégique

Une trentaine de plates-formes logistiques et industrielles équipées, selon la cas, des réseaux ferrés, fluviaux, fluvio-maritimes et routiers entre la frontière suisse et la Méditerranée, pour votre entreprise.

En vallée du Rhône, une solution sur mesure, adaptée à vos besoins

  
Compagnie Nationale du Rhône

2, RUE ANDRÉ BONIN 69316 LYON CEDEX 04 TÉL 04 72 00 69 31 FAX 04 72 10 66 61 www.cnr.fr

## De nouvelles ambitions pour le port d'Arles

**Pour que notre enquête sur l'avenir du fluvial soit plus complète, il fallait rencontrer, après les responsables de la CNR, ceux qui sont au bout du fleuve, qui œuvrent depuis longtemps pour que celui-ci se développe afin de redonner au Rhône ses lettres de noblesse en faisant de lui l'autoroute des chateaux. Nous avons donc rencontré les opérateurs d'Arles, au croisement du fleuve et de la Méditerranée.**



Francis Guillot et Jean Charles Hille

**Francis Guillot**, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles gestionnaire du Port: L'intérêt du port d'Arles dépasse largement la ville d'Arles, celui-ci ne peut être considéré seul, car son développement va en direction de Tarascon, il est en complémentarité avec le développement la zone logistique de St Martin du Crau et les autres zones des Bouches du Rhône. Les 2 éléments majeurs qui font que le port devrait se développer, c'est en premier lieu ce qui a été décidé au Grenelle de l'environnement, le trafic fluvial étant à la fois économique et écologique par rapport au trafic routier; et surtout la complémentarité qu'il y a avec les projets de Fos 2XL, 3XL et plus tard 4 XL.

**ASI : Justement, à partir de là comment voyez-vous Arles, centre d'activité, avec toutes les ramifications qu'il peut y avoir ? Quelle vision avez-vous de ce développement ?**

**F. Guillot** : Quoi qu'il arrive, il faut voir cela à 10 ou 20 ans. Il est vrai que le fleuve a toujours été sous-utilisé en France, si vous comparez par rapport à nos voisins allemands ou hollandais qui ont un développement fluvial sans commune mesure par rapport à ce que nous faisons en France, où l'on a négligé le transport fluvial. Jusqu'à présent, on chargeait des camions sans se poser de questions. Maintenant, on prend conscience que tout doit être repensé, réorganisé, et nous avons dans ce sens, des contacts avec des logisticiens qui viennent ici pour étudier de nouvelles méthodes de transport massif, des stocks flottants... La marchandise arrive à destination au moment où les professionnels en ont besoin, le fleuve

c'est une autre façon de penser et d'organiser le portage. Le schéma de 24 heures de point A à point B, n'est plus l'exacte priorité ; c'est pour cette raison qu'il y a des chargeurs qui se posent la question du transfert de leurs marchandises de la route aux voies de l'eau... Et ça c'est nouveau...

**ASI : Compte tenu du développement d'un transport fluvial anticipé à la hausse sur 10 - 20 ans, quelles sont les possibilités d'extension du port d'Arles ?**

**Benoît Ponchon** Directeur du port d'Arles : Si nous commençons par ce que nous appelons " le point nodal " : il faut créer 2 zones, une d'approche et une de réexpédition. Il faudrait peut-être commencer par parler du port, pour savoir comment il peut rayonner dans son environnement proche, et ensuite aborder la politique de la CCI à l'échelle de son territoire.

**ASI : Puisque l'on parle des zones de réexpédition, l'impact sur l'hinterland direct va se poser en termes d'extension. Pour ce faire, y a-t-il suffisamment de foncier disponible sur ce territoire ?**

**F. Guillot** : Nous pouvons tout envisager ... La Compagnie Nationale du Rhône est gestionnaire de tous les terrains le long du Rhône et à ce titre remplit son rôle. En ce qui concerne le Port fluvial d'Arles, nous sommes ouverts à toutes les possibilités d'extension plus au nord et dans ce cadre nous pourrions très bien envisager une extension d'Arles

jusqu'à Tarascon... ou jusqu'à Beaucaire (puisque notre voisine de Nîmes nous demande de gérer leur quai) ... Aujourd'hui, l'acteur principal sur le Rhône c'est la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) qui est dédiée à terme au développement du transport fluvial et de l'aménagement des zones. Du point de vue de leur obligation de service public, ils sont en charge du transport fluvial. Nous, Chambre de Commerce et d'Industrie, nous sommes en quelque sorte leur sous-traitant ...

**B. Ponchon** : Nous avons malgré tout une réflexion sur l'avenir du port pour les 10 prochaines années et il y a des dispositions qui sont prises pour son extension. Actuellement, nous sommes en train de travailler sur un dossier qui consiste à augmenter la valeur linéaire des quais, ce qui représente des investissements lourds, et en parallèle, la CCI du Pays d'Arles vient de clôturer un programme d'investissement de 1.190.000 euros en outillage et infrastructures, et la CNR agit dans le même sens. Nous envisageons également d'étendre vers le nord le port public, pour continuer à développer l'ensemble ... Depuis la création du port, nous enregistrons un déploiement qui n'est pas linéaire ... Mais depuis 2008 nous avons une progression très forte qui laisse envisager un essor encore important. Nous prenons des dispositions pour faire face à ce développement...Le rayonnement du port dépasse l'activité portuaire elle-même, qui est déjà

importante, puisque nous accueillons aussi des marchandises non conteneurisées, qui représentent de la manutention et de la main d'œuvre. Il faut aussi répondre aux besoins des entreprises implantées sur la zone portuaire et à proximité de celle-ci, pour les colis lourds, notamment pour les grosses constructions de pré-fabrication, qui bénéficient de la possibilité d'accès au fleuve et à la mer, car nous recevons aussi des cargos fluviaux maritimes jusqu'à Arles. Ces aspects spécifiques font partie des services que doit rendre un port en local et ils sont présents sur notre site, le deuxième point d'évolution étant l'aspect attractif de la zone grâce à l'activité portuaire. Il y a encore des terrains disponibles à commercialiser, près d'une vingtaine d'hectares, directement sur la zone portuaire de la CNR. Le Maire d'Arles mène une réflexion, qui va, à long terme, sur le possible renforcement de ces zones, aujourd'hui enclavées par des espaces protégées, mais qui pourraient être colonisées par l'activité dans certaines conditions de respect de l'environnement ... Cela montre à quel point cette zone est perçue par le Maire comme la zone stratégique du développement d'Arles.

**ASI : Au niveau de l'accessibilité, vous touchez un point crucial : est-ce que le port d'Arles n'est pas un peu enclavé et dans ce cadre, ne faut-il pas prévoir d'autres accès plus importants en vue d'un développement anticipé, notamment si demain le conteneur prend l'importance, ce**

## New ambitions for the Port of Arles

**To complete our inquiry on the future of river transport, after meeting the executives of CNR (National Rhone Company) we wished to meet those who are at the end of the river, who have been working for a long time to develop the Rhone so that it may regain prestige by becoming the highway for barges. We therefore met the operators of Arles, at the junction of the river and the Mediterranean Sea.**

**Francis Guillot**, President of the Chamber of commerce and industry (CCI) of Arles and administrator of the Port:

"One cannot consider the port of Arles on its own, because its importance goes well beyond the town of Arles. Its development extends towards Tarascon, it is complementary to the logistic park of St Martin du Crau and other industrial areas in the Bouches-du-Rhône department. There are two major elements that will spur the development of this port: the decisions taken at the Grenelle de l'Environnement\*, since river traffic is both economic and ecological compared to road traffic, and especially its complementarity with the projects of Fos 2XL, 3XL and later 4 XL."

**ASI : What is your view of Arles, as a centre of activity with all the possible ramifications? How do you anticipate this development?**

**F. Guillot** : Whatever happens, we must foresee within 10 or 20 years. It's true that rivers have never been used to their full capacity in France, compared to our German or Dutch neighbours, who have considerably developed river transport in relation to our country where it has been neglected. Until now, we loaded lorries without a thought. Now, we are becoming aware that we must reconsider matters differently, and in this respect we have established contact with logisticians who come here to study new methods of massive transport, floating stocks ... The goods arrive at destination when the professionals require them; the river is a different way of thinking and organizing portage. A 24-hour delivery from A to B is no longer an absolute priority. Consequently, certain loaders are now considering transferring their goods from the road to inland waterways ... That's something new ...

**ASI : Considering the development of river transport that is anticipated within 10 to 20 years, what are the possibilities of extending the port of Arles ?**

**Benoit Ponchon**, Manager of the port of Arles : "If we begin with what we call " the nodal

point " we must create 2 areas, one for incoming traffic and one for forwarding. We must firstly talk about the port, to consider how it can influence its immediate environment, and then approach the policy of the Chamber of Commerce concerning the whole territory."

**ASI : On the subject of forwarding areas, is there sufficient land available on the direct hinterland to enable the necessary extension?**

**F. Guillot** : We can envisage everything ... The CNR is administrator of all the grounds along the Rhone and as such, it plays its part. Concerning the river port of Arles, we are open to all the possibilities of extension towards the North : we could envisage an extension up to Tarascon or Beaucaire (because our neighbour, Nimes, is asking us to manage their quay) ... Today, the CNR is the main actor on the Rhone, and in time it will be committed to the development of river transport and inland waterways. This is one of their obligations as a public service. In a way, we, Chamber of commerce and industry, we are their subcontractor...

**B. Ponchon** : We are nevertheless considering the future of the port for the next 10 years and we have taken certain steps for its extension. At present, we are working on a file that consists in increasing the length of the quays, which represents heavy investments; in parallel, the Chamber of commerce has just finalized a program to invest 1,190,000 euros in equipment and infrastructures, and the CNR is doing likewise. We also intend extending the public port northwards to continue to develop the whole complex ... Since the creation of the port, the development has not been regular, but since 2008 there has been a strong progression, which indicates further development. We are taking the necessary steps to face this development ... The impact of the port goes well beyond its direct activities, which are already considerable, because we also receive non-containerized goods, which implies handling and labour force. We must also meet the needs of companies implanted on and nearby the port area, particularly concerning heavy goods such as the big prefabrication constructions which benefit from the access to the river and the sea, because we also receive river-sea vessels at Arles. These

specific aspects are part of the services that a port must offer locally, and they are present on our site, and the second point of evolution is the attractiveness of the area thanks to the port activity. There is still about twenty hectares of land available directly on the port zone of the CNR. The Mayor of Arles is considering the possibility of intensifying these areas on the long term; today they are surrounded by protected spaces, but these could be used for activities in certain conditions respecting the environment ... This shows that the Mayor considers this area as essential for the strategic development of Arles.

**ASI : The accessibility is indeed a crucial point. Isn't the port of Arles rather hemmed in, and in this respect, shouldn't you foresee other more important ways of access to meet the needs of the anticipated development, particularly if container traffic increases, as everyone seems to hope, notably with Fos 2XL and 3XL ?**

**Jean Charles Hille**, Vice-president of the Arles CCI:

"We have already considered this problem, because RFF (French Railway network) made an important study, which was primarily intended for the transport of heavy goods. For example, the CMP company in Arles, which transports very cumbersome parts, was faced with major problems because it is easier to do exceptional transport by waterways than by the road. Other companies have encountered similar problems, because Arles has an industrial specificity, that is boiler making for agriculture. We are studying a project to cross the railway. At present there is a bridge which passes under the railway, but its capacity is insufficient for long parcels. RFF has made a study that is now finalized and the cost has been calculated. It only remains to find the financing ... which is not evident, as usual !

**B. Ponchon** : It is possible to take measures to development road access to the port of Arles and for forwarding onwards. There is already a by-pass around the town, which continues almost directly to the port area. Then there is an axis towards Tarascon, Beaucaire and Avignon. This traffic can increase considerably; it could be multiplied by 5 within the next 5 to 10 years...

Benoit Ponchon



## De nouvelles ambitions pour le port d'Arles

**que tout le monde semble espérer, et s'il se développe avec Fos 2XL, 3XL ?**

**Jean Charles Hille**, Vice-président de la CCI du Pays d'Arles: Nous avons déjà réfléchi à ce problème, puisque RFF a fait une étude importante, qui était plus destinée au transport de colis encombrants (lourds) dans un premier temps. Par exemple, la société CMP à Arles, qui transporte des colis très encombrants - du transport exceptionnel - a subi des problèmes majeurs, car il est plus facile de faire un transport hors cadre par la voie fluviale que par la route. Comme il y a une spécificité industrielle à Arles avec l'agro - chaudronnerie, d'autres entreprises sévissant dans cette activité ont eu des problèmes similaires. Nous avons étudié un projet, qui est toujours d'actualité, qui consistait à franchir la voie ferrée. Actuellement il y a un pont qui passe sous la voie ferrée, dont la capacité n'est pas suffisante dès que les colis sont un peu longs ... RFF a mené une étude qui est maintenant finalisée et chiffrée ; il ne reste plus qu'à trouver les financements... Ce qui n'est pas gagné d'avance, comme toujours...

**B. Ponchon** : Il est possible de prendre des dispositions pour suivre un développement routier d'approvisionnement et de réexpédition depuis le port d'Arles. Il faut savoir qu'aujourd'hui, nous avons déjà un contournement d'Arles qui existe, puis un prolongement pratiquement direct jusqu'à la zone portuaire. Ensuite il y a l'axe qui part vers Tarascon, Beaucaire et Avignon. Ce trafic là peut, aujourd'hui, monter en puissance très fortement et pourra être multiplié par 5, dans une fourchette de 5 à 10 ans ...

**ASI : Et si c'est plus que 5 ?...**

**B. Ponchon** : Nous avons l'axe Rhône-Saône qui est un peu une autoroute, car nous avons l'A7 qui suit le fleuve d'un côté et de l'autre. Lorsque l'on est sur les quais on constate que c'est un fleuve tranquille, on ne voit pas de trains de péniches passer ... Par contre, nous savons qu'il a un potentiel énorme, même s'il est vrai qu'il faudrait aménager certaines écluses, mais le tuyau existe, contrairement aux autoroutes et au ferroviaire. L'investissement de la puissance publique doit se faire dans les ports et dans les accès, à nous d'être vigilant sur le fait qu'il faut réaliser ces accès. Il y a des

grands ports comme par exemple celui de Lyon, qui a des problèmes chroniques aujourd'hui, parce qu'il est au centre d'une mégapole qui rend son existence difficile, sans compter qu'il y a aussi un étranglement ferroviaire et routier sur ce territoire... Pour leur part, ils sont malgré tout en train de solutionner certains de ces inconvénients. Mais en ce qui nous concerne, il faut que nous fassions preuve d'une extrême minutie à l'égard des décisions qui pourraient être prises par rapport à nos perspectives et objectifs de développement. Dire aujourd'hui : si l'on multiplie le trafic par dix, allez vous y arriver ? On va certainement y arriver et d'autant mieux que l'on sera appliqué et que l'on saura dire : Attention, tel projet s'articule sur notre territoire, alors tenons compte que le port d'Arles va être une des solutions au transfert des marchandises, au développement des entreprises et de l'activité.

**ASI : L'opportunité de Fos XL et de tout ce qui est logiquement espéré de ces aménagements colossaux, va nécessiter beaucoup de foncier, d'investissement, et un nouveau regard sur l'aménagement de ces territoires, y compris sur la problématique des accès avec le fluvial. La question que l'on peut se poser, même si l'on signale quelques solutions, sur ce qui risque d'être un développement très important du fluvial et de son trafic de conteneur ; est-ce que réellement tous les acteurs sont conscients que dans cette course folle, les dix ans à venir cela se prépare et s'anticipe ?**

**J C Hille** : Il y a des signaux forts qui ont été donné à partir du port de Marseille et de Fos 2XL 3XL et 4XL. Je siège au Conseil d'Administration du port autonome et je ne trahis aucun secret en vous annonçant que nous avons voté des budgets importants dans ces projets. Cela veut dire aussi que nous allons passer d'un million de conteneurs actuels à 3 ou 4 millions d'ici 2015. Il va donc falloir rentrer les boîtes et les ressortir, et il est vrai que nous, port d'Arles, nous sommes intégrés dans ce plan de développement futur de Fos, qui n'est pas si lointain que cela, puisque prévu pour 2015. Mais maintenant il va falloir organiser tout cela. Il paraît évident que cela va nécessiter des investissements et des services à apporter à toutes les entreprises



Zone de stockage

qui vont venir porter leurs conteneurs à Fos. Nous nous sommes aussi rendus compte que géographiquement, la position de Fos sur l'Europe est plus intéressante que beaucoup d'autres ports. Nous avons peut-être un retard, mais nous avons la volonté de le combler.

**ASI : Arles, un port phare sur le Rhône dans un avenir proche, vous y croyez ?**

**J C. Hille** : Nous en sommes convaincus. Mais il est vrai aussi qu'il faudra changer les mentalités, et celles-ci ne se changent pas du jour au lendemain. Il est dur d'enfoncer le clou, il faut répéter, revenir sur les choses... Je suis personnellement convaincu que nous avons une carte importante à jouer pour l'avenir, mais encore faut-il le faire en coopération tous ensemble. Le port de Marseille aura besoin de son hinterland pour fonctionner, car les boîtes arrivent et il faut les faire ressortir vite.

**ASI : Est-ce que le port de Marseille est réellement conscient du développement et de la place que peut prendre le port d'Arles ?**

**F. Guillot** : Il y a un vrai changement d'état d'esprit au Grand Port Maritime de Marseille, depuis très peu de temps d'ailleurs. L'arrivée de monsieur Janin, qui arrivait de VNF (Voies Navigables de France) pour prendre la direction du port, a donné lieu à une vraie modification de la stratégie des commerciaux du port de Marseille, qui intègre maintenant le Rhône avec un vrai projet de transfert du maritime

vers le fluvial et vice et versa. Il y a même une volonté forte de communiquer ensemble, sous une même bannière réunissant l'ensemble des ports. Ce n'est pas seulement Arles et le transport fluvial ou le cabotage maritime, mais le principe de plusieurs ports sur un axe qui est intéressant.

**ASI : Pour l'instant, il n'y a pas beaucoup de ports industriels sur le Rhône. Pensez-vous qu'il va s'en créer dans un avenir proche ?**

**B. Ponchon** : C'est un cercle vertueux, on ne peut pas non plus créer des outils, des infrastructures énormes, à l'échelle de ce que l'on imagine être un développement qui se fera dans les dix ans. La Compagnie Nationale du Rhône a été un précurseur avec la plate forme de Pagny à l'époque où nous envisagions encore la liaison Rhin/Rhône. Aujourd'hui c'est un outil qui va être à l'échelle de ce que l'on attend sur le fleuve. Pourtant, cela a été pendant très longtemps la risée décriée comme un gaspillage de l'argent public. L'anticipation que nous devons avoir en tant qu'aménageur, c'est d'être vigilant sur les accès, la réservation du foncier et autres, d'où les relations que nous avons avec les Voies Navigables de France, service navigation, qui est la tutelle de tout ce qui concerne la voie d'eau. Il faut bien identifier des zones stratégiques, comme celle d'Arles et de Tarascon comme étant du potentiel pour la voie d'eau. Mais ce sont des terrains que nous avons réservés pendant très longtemps et que nous nous som-

## New ambitions for the Port of Arles

**ASI : And if it is more than 5 ?...**

**B. Ponchon :** We have the Rhone-Saône axis, and the A7 motorway follows the river on both sides. When you stand on the quayside, you will see that the river is quiet, there are no streams of barges sailing by ... On the other hand, we know that it has an enormous potential, even if it is necessary to develop certain locks, but there is plenty of scope, contrary to motorways and railways. The public investments must be made in ports and means of access; it is for us to remain vigilant that they do so. Certain big ports have chronic problems today, such as that of Lyon because it is in the centre of a megapolis, and its railway and road networks are congested. They are presently resolving some of these problems... But as far as we are concerned, we have to be most careful in the decisions that could be taken concerning our forecasts and objectives of development. If you ask us today "will you manage if the traffic multiplies by ten?" We certainly will, and all the more so because we have been wary, and we shall be able to say : be careful, this project articulates on our territory, so we must take into account that the port of Arles is going to be one of the solutions for transferring goods, for the development of companies and activity.

**ASI : The opportunity of Fos XL and everything that these colossal works should offer, will demand much land, investment, and a new view on the organization of these territories, including the problem of access with the river. Considering the important development of the river and its container traffic, the question that arises, even if there are some solutions, is "are all the actors really aware that they must anticipate and prepare the race for the coming ten years?"**

**J. C. Hille :** There are strong signs from the port of Marseille and Fos 2XL, 3XL and 4XL. I participate in the Board of Directors of the Port of Marseille and I betray no secret by telling you that we have voted important budgets for these projects. It also means that we are going to increase from one million containers today to 3 or 4 million before 2015. It will therefore be necessary to handle these containers, both incoming and outgoing. It is true that the port of Arles is integrated into this future plan of

development for Fos, which is not so far away because it is scheduled for 2015. But it will be necessary to organize everything. It will obviously require investments and services for all the companies that will bring their containers to Fos. We are also aware that the geographic position of Fos in Europe is more interesting than many other ports. We are perhaps running late, but we are determined to catch up.

**ASI : Do you believe that Arles will become a key port on the Rhone in the near future?**

**J. C. Hille :** We are convinced of it. But it is also true that it will be necessary to change mentalities, and that can't be done overnight. We must hammer in the message, repeat time and time again... I am personally convinced that we have an important card to play for the future, but we must do it in cooperation all together. The port of Marseille will need its hinterland to work efficiently, because the containers arrive and they must be forwarded very quickly.

**ASI : Is the port of Marseille really aware of the development and the importance that the port of Arles could take on?**

**F. Guillot :** Since recently, there is a true change of mentality in the Great Port of Marseille. When Mister Janin arrived from VNF (Waterways of France) to take over the management of the port, the commercial strategy was completely modified, and it now integrates the Rhone with a true project of transferring traffic from the sea to the river and vice versa. There is even a strong will to communicate together under the same banner reuniting all the ports. It is not only Arles and river transport or coastal navigation, but the principle of several ports on an axis which is interesting.

**ASI : At the moment, there are no industrial ports on the Rhone. Do you think that they could be constructed in the near future?**

**B Ponchon :** It is a virtuous circle; we can't create tools and enormous infrastructures on what we imagine will be the development within ten years. The CNR was a precursor with the Pagny platform at the time when we were still envisaging the Rhine / Rhone connection. Today it is a tool that is on the scale of what we expect on the river. Nevertheless, for a long time it

Aux côtés de  
votre entreprise  
partout dans le monde.



### 400 experts de l'international en France.

Vous souhaitez vous développer à l'international, avec la Banque Populaire Provençale et Corse, vous bénéficiez en région du savoir faire d'équipes dédiées aux entreprises et à l'international et de la puissance d'un grand Groupe présent dans plus de 70 pays. La Banque Populaire vous propose une gamme complète de services adaptés à vos besoins : financement de vos opérations, optimisation de vos flux, couverture de vos risques d'impayés et de change, conquête de nouveaux marchés...

Contactez dès maintenant la Banque Populaire Provençale et Corse au **04 91 30 25 33**, un conseiller spécialisé vous apportera des solutions adaptées à vos besoins.



Banque et populaire à la fois.

[www.banquepopulaire.fr](http://www.banquepopulaire.fr)

## De nouvelles ambitions pour le port d'Arles



Arrimage pour treuillage d'une grosse pièce de chaudronnerie

mes interdits de commercialiser pour une grande surface ou autre grand commerce, preuve que les efforts sont faits. Mais au départ, c'était presque une vue de l'esprit, il fallait avoir une grande responsabilité politique pour pouvoir réserver ces terrains. Aujourd'hui le développement a lieu, et si l'on enregistre près de 60.000 équivalents 20 pieds sur la voie d'eau entre Lyon et Fos, principalement, il faut savoir qu'il y a trois ans à peine, c'était proche de zéro. C'est donc quelque chose qui démarre et qui va arriver très très fort, et l'implication que nous allons avoir sera de

bien coordonner les investissements qui devront être faits, de préserver les accès et de créer les infrastructures qui nous permettront d'évoluer.

**F. Guillot** : C'est dans le cadre du développement du port et compte tenu des nouvelles dispositions, notamment du Grenelle de l'environnement, que la Chambre de commerce et d'industrie du Pays d'Arles prêche pour que le contournement autoroutier d'Arles soit effectif, tout en sachant que l'on ne coupera pas le ruban avant 2014 ou 2015. Il faut, si l'on veut accé-

der au port, avoir des infrastructures en conséquence, et que la rocade soit elle aussi agrandie et doublée (2 fois 2 voies). Nous sommes convaincus qu'il faut anticiper le mouvement pour ne pas être en dehors du courant. Je me souviens, il y a dix ans déjà, au cours de réunion avec le Conseil Général, par exemple, nous expliquions notre vision, et nous n'avions pas la certitude d'avoir été bien compris. Aujourd'hui, et depuis deux ou trois ans, il y a une prise de conscience de ce que nous annonçons il y a dix ans, qui maintenant va se vérifier et se concrétiser dans les prochaines années, et la croissance attendue risque d'être plus conséquente que celle que nous imaginions. Maintenant dire qu'il y a une anticipation comprise par tout le monde, c'est faux, avoir tous les acteurs et responsables autour d'une table pour discuter de ce qu'il faut faire... ce n'est pas gagné d'avance, mais il y a des progrès.

**JC Hille** : Il me semble que le déclencheur va être le port de Marseille, notamment à travers la réforme portuaire qui est en cours, qui consiste, entre autre, à faire des ports autonomes des gestionnaires du foncier et d'être vraiment dans la recherche du développement du port en s'intéressant à leur hinterland et aux moyens d'accès. C'est une particularité clairement indiquée dans la loi, d'où le changement d'orientation et de mentalité chez les cadres du port de Marseille.

La stratégie est vraiment d'intégrer un schéma de déploiement, le traitement des flux et les autres ports de la vallée du Rhône. A mon sens, l'axe qui présente le plus de potentiel, par rapport au train et à la route, c'est la voie d'eau, et l'on peut penser qu'il y a une vraie stratégie qui se met en place actuellement sur ce sujet.

**B. Ponchon** : Nous avons aussi la possibilité de faire monter des bateaux de fort tonnage (3.000t) de la mer vers Arles. Cela pourra permettre au cabotage d'entrer dans la stratégie du port d'Arles, ce qui augmente nos potentialités et intéressera certainement les armateurs, car c'est aussi par eux que le fluvial se développera. L'autre point d'importance, c'est que le fleuve peut être aussi utilisé sur les courtes distances, ce qui est un plus qui ne demande qu'à se développer.

**F. Guillot** : Je dirais en conclusion, que sur le fleuve, tout est à faire et que le port d'Arles et la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles sont bien décidés à relever le challenge qui se présente à eux.

Il reste à souhaiter, pour le bien du département et de la région, que le " Grand Fleuve " apporte maintenant richesse et bien-être à une ville qu'il a bien fait souffrir par le passé. Il serait équitable que ce soit justement par lui que le bonheur et l'emploi se déploient et se multiplient. ■

## Le terminal à conteneurs Fos 2XL financé par la BEI

Un vaste projet de financement a été conclu entre le Grand Port Maritime de Marseille, représenté par son directeur général Jean-Claude Terrier, et Philippe de Fontaine Vive, vice-président de la Banque Européenne d'Investissement (BEI), pour le projet d'extension du terminal à conteneurs Fos 2XL. La réalisation de ce projet comprend la construction de deux nouveaux terminaux à conteneurs sur le site de Fos sur Mer qui devraient être mis en service en 2010. Cette construction permettra de multiplier par 2,5 le trafic de conteneurs, qui est de 1 million actuellement. Ces nouvelles infrastructures permettront également la création de quelques

400 emplois directs et certainement plusieurs milliers indirects dans des secteurs annexes. Philippe de Fontaine Vive a justifié ce financement en soulignant l'importance du projet, compte tenu de la situation stratégique du port de Marseille-Fos : " Il n'y a pas de bon projet sans argent " a-t-il lancé, en expliquant la ligne de crédit sur 3 ans de 100 millions d'euros que la BEI venait de consentir. " C'est un projet significatif pour les conteneurs dans le cadre de l'Europe " affirmait-il. " Ce prêt est un signe de confiance de l'Europe, dans l'objectif d'un retour de Marseille dans le dynamisme des grands ports européens. Les transports

sont depuis toujours au cœur du système européen et dans les 10 dernières années la BEI a consenti plus de 2 milliards d'euros de prêts, et tous ont été remboursés sans problème ". Il a annoncé aussi le financement probable de Suez GDF pour Fos Gazoduc : " Fos doit prendre une décision Méditerranéenne ; il y a encore 6 projets en cours, et parmi ceux-ci il y a celui des Autoroutes de la Mer. Nous avons d'ailleurs déjà financé la ligne de la compagnie Dreyfus qui va traverser la Méditerranée pour aller vers les ports du Maghreb. " En ce qui concerne le fluvial, la percée de la darse 2 apportera une bonne communication avec le fleuve et elle



Philippe de Fontaine Vive

sera effectuée dans des délais raisonnables. Le seul élément manquant actuellement est une liaison sur 3,5 km, qui a fait l'objet d'un projet dont l'objectif est une conclusion des travaux pour 2010. 2009 verra un programme de 177 M€ pour l'ensemble des projets.

## New ambitions for the Port of Arles

was slandered as wasting public money. As developers, we must remain very vigilant on the accesses, land reservations and other such matters, hence our relations with the navigation department of Waterways of France (VNF), which is the supervisory authority of everything concerning waterways. It is necessary to identify strategic zones, such as that of Arles and Tarascon, as a potential for waterways. We have reserved these grounds for a long time, refusing to commercialise them for a hypermarket or other big business, which proves that efforts are made. At first, it was almost an insight, it was necessary to have a big political responsibility to reserve these grounds. Today the development is underway, and if we now register 60.000 twenty-foot containers on the waterway between Lyon and Fos, it is important to recall that only three years ago, it was close to zero. So things are beginning to move and will accelerate very quickly, and we must commit ourselves to correctly coordinate the investments that must be made, protect the accesses and create the infrastructures that will enable us to evolve.

**F. Guillot** : Considering the development of the port and the new measures laid down by the "Grenelle de l'Environnement"\*, the Chamber of commerce is advocating the motorway bypass of Arles, although we know that it won't be completed before 2014 or 2015. If we want to assure access to the port, we

must have the necessary infrastructures and enlarge the bypass by doubling its capacity (twice 2 ways). We are convinced that it is necessary to anticipate the movement not to be taken over in the rush. I remember, ten years ago, we explained our vision during a County Council meeting, and we weren't sure that we were really understood. Today, and since two or three years, people are becoming aware of what we announced ten years ago. It is now becoming a reality, and the growth in the next years is liable to be much greater than we had imagined. It's wrong to say that there is an anticipation understood by everybody. It's not easy to get all the actors and executives to gather around a table to discuss what is necessary, but things are progressing...

**J.C. Hille** : It seems to me that the trigger will be the Port of Marseille, particularly considering the present port reform, which makes the autonomous ports the administrators of land, inciting them to become directly concerned by the development of the port by being interested in their hinterland and in the means of access. This specificity is clearly indicated in the law, hence the change of orientation and mentality of the Port of Marseilles executives. The strategy really consists in integrating a development scheme, handling the traffic and coordinating with the other ports of the Rhone valley. In my opinion, waterways represent the greatest potential in comparison

with trains and roads, and we have the impression that a true strategy is now taking shape on this subject.

**B. Ponchon** : We also have the possibility of bringing the large tonnage vessels (3.000 t) upstream from the sea towards Arles. It could enable coastal navigation to join the port of Arles' strategy, which increases our potentialities and will certainly interest the ship-owners, because they will also participate in the development of river transport. Another important point is that the river can be also used on short distances, which is an asset that calls to be developed.

**F. Guillot** : To conclude, I would say that everything remains to be done on the river, and the port of Arles and the Chamber of commerce and industry are determined to take up the challenge.

It remains to be wished, for the good of the department and the region, that the "Big River" will now bring wealth and prosperity to a town that it severely made suffer in the past. It would be fair that it now be the cause of happiness and the development of employment. ■

\* (summit meeting on environmental concerns)

*On cherche le bout du bout*



## The Fos 2XL container terminal financed by the EIB

A vast project of financing was concluded between the Great Port of Marseille, represented by its general manager Jean-Claude Terrier, and Philippe de Fontaine Vive, vice-president of the European Investment Bank (EIB), for the project of extension of the container terminal Fos 2XL. The realization of this project includes the construction of two new container terminals on the site of Fos-sur-Mer, which should be put in service in 2010. This construction will make it possible to multiply the container traffic, which is 1 million at present, by 2, 5. These new infrastructures will also enable the creation of some 400 direct jobs and certainly several thousands of indirect jobs in complementary sectors. Philippe

de Fontaine Vive justified this financing by stressing the importance of the project, considering the strategic position of the port of Marseille-Fos : "There is no good project without money" he declared, by explaining the credit line of 100 million euros over 3 years which the EIB had just granted. "It is a significant project for containers within the framework of Europe. This loan is a sign of confidence from Europe, with the aim of enabling Marseille to rank among the leading dynamic European ports. Means of transport have always been a major concern of the European system, and in the last 10 years the EIB has granted more than 2 billion euros of loans, and they have all been paid off without a problem". He

also announced the likely financing of Suez GDF for Fos Gazoduc : " Fos must make a Mediterranean decision; there are another 6 current projects, and among these there is that of the Sea Motorways. Furthermore, we have already financed the line of the company Dreyfus, which is going to cross the Mediterranean to go towards the ports of the Maghreb." As regards river transport, the breakthrough of the Darse 2 will offer a good communication with the river and it will be completed within a reasonable period of time. The only missing element at present is a connection

along 3, 5 km, but this is scheduled in a project that should be completed by 2010. In 2009, there is a program of 177 M euros for all the projects.



# ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR LE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL BUREAU DE MARSEILLE

Le bureau de Marseille de l'ONUDI a pour mission de mobiliser et de faciliter les partenariats entre les entreprises françaises et celles des pays en développement. Il fait partie du réseau ONUDI des Bureaux de Promotion des Investissements et de la Technologie qui inclut une vingtaine de bureaux spécialisés situés dans les pays développés ou en transition. Son réseau compte en outre des bureaux ONUDI dans 42 pays en développement.

Nous mettons à votre disposition des projets et d'opportunités d'affaires émanant de sociétés des pays en développement dans différents secteurs de l'industrie. Les propositions sont diverses : partenariat commercial ou marketing, transfert de technologie ou de savoir-faire, financement, etc.

Pour chaque projet résumé ci-dessous nous disposons de la fiche complète que nous pouvons vous communiquer à tout moment. N'hésitez pas à nous contacter en cas d'intérêt pour l'un des projets ci-dessous ou si vous souhaitez obtenir de l'assistance pour le montage d'un ou plusieurs projets industriels dans les pays en développement.

**Contactez l'ONUDI Marseille : + 33 (0)4 91 52 56 19 ou [itpo.marseille@unido.org](mailto:itpo.marseille@unido.org) - Fax : + 33 (0) 4 91 57 17 28**

**Siteweb : [www.unido.org/france/itpo/marseille](http://www.unido.org/france/itpo/marseille)**



**L'ONUDI à travers le programme " 100 PME /100 Projets en Afrique " souhaite accompagner 100 PME africaines sélectionnées pour leur dynamisme, leur innovation et l'approche responsable de leur développement.**

**Le Service de l'ONUDI en France apportera son concours aux entreprises françaises qui souhaitent se rapprocher d'entreprises africaines. Un accompagnement individuel pourra ainsi être réalisé au cours des négociations avec ces entreprises.**

## MALI

**MLI/041/F/06/07**

**Structuration de la filière Coton Bio et Equitable**

Cette société de conseil en gestion et marketing implantée récemment au Mali organise la mise en place d'une filière textile labellisée à forte valeur ajoutée. La société accompagne des groupements de producteurs dans leur démarche de certification, elle encadre aussi des groupements de femmes et des coopératives dans la transformation du coton Bio, en particulier le montage de filature artisanale (avec rouet innovant), des unités de tissage et de teinture (usage de teintures naturelles de plantes /Bogolan). Elle appuie la structuration de petites unités de confection. Il est envisagé aussi la possibilité d'organiser la collecte et le recyclage du textile usagé sur Bamako pour la fabrication de bourre /matelas. Cette société, lauréate au concours DMADE de la Banque Mondiale, recherche des partenaires techniques et commerciaux en Europe qui apportent savoir-faire et accès marché (lancement de gamme spécifique). Elle recherche aussi des financiers prêts à s'investir sur le dans le développement des PME de cette filière en structuration.

**MLI/040/F/03-07**

**Culture et transformation de Jatropha**

Cette jeune société créée par une équipe pluridisciplinaire franco malienne a pour objectif la création au Mali, dans la région du Mandé, d'une unité de production et de commercialisation des produits issus de la trituration de graines de Jatropha Curcas ou Pourghère l'huile végétale à usage de carburant et le tourteau à usage d'engrais et de biocombustible. Le projet est structuré en 5 pôles d'activité, la plantation et l'entretien des terres, la récolte de la graine, la commercialisation des produits et un pôle qualité. Ce projet peu être certifié dans le cadre du mécanisme de développement propre (MDP) et produire des CER. Il intègre aussi un volet social important (création d'emploi et production d'énergie locale). La société recherche des partenaires techniques et financiers et des actionnaires pour compléter son tour de table. Investissement estimé à 3 millions d'euros.

## CAMEROUN

**CMR/123/P/01/07**

**Production d'huiles essentielles biologiques**

Cette unité de distillation d'huile essentielles Bio produira des huiles essentielles bio de verveine odorante, menthe et gingembre à destination du marché de la bio cosmétique et la parapharmacie européenne. L'unité est basée en brousse mais autonome en eau et énergie (éolienne). Les premiers essais culturaux de la pépinière ont été concluants, la culture de gingembre est déjà en place et la labellisation Bio est en cour. La société a produit ces premiers échantillons d'huile actuellement analysés par ces partenaires commerciaux. Le promoteur camerounais a été formé à la distillation d'huile essentielle par le CFPPA de Nyons, il est entouré d'une équipe aux compétences multiples (gestion, transport international et agronomie). La société recherche actuellement des partenariats de production et des appuis commerciaux. Enfin, elle recherche pour compléter son tour de table des partenaires ou investisseurs étrangers. Investissement estimé à 150 000 euros.

## NIGER

**NER/100/P/01-08**

**Production de machines agricoles**

Cette société créée en 1994 à Maradi (Niger) produit des petits équipements agricoles (semoirs, décorctiqueur, batteuses, presses). Elle possède aussi une gamme d'équipements non agricoles et intervient en maintenance. Son outil de production est constitué de matériel en général réformé: tours, fraise universelle, perceuse, compresseurs etc. Le promoteur a démarré par la fabrication de charrettes à traction animale puis les semoirs simples à l'origine importés du Canada, en 1996. Il travaille à la conception des équipements et sa dernière innovation est un semoir double primé par la Banque Mondiale à l'occasion de la Foire Régionale de Développement en novembre 2006. Le marché (agriculteurs et ONG, organisations agricoles) dans la région de Zinder est en croissance. Cette société vient d'opérer une augmentation de capital afin d'assurer sa croissance et la réalisation de nouveaux matériels. La mise au point d'une récolteuse de souchet est envisagée. Cette société recherche des partenaires techniques pour organiser sa recherche et développement et lancer de nouvelles gammes de matériel.



# UNITED NATIONS INDUSTRIAL DEVELOPMENT ORGANISATION OFFICE IN MARSEILLE

UNIDO Marseille office's mission is to mobilize and facilitate partnerships between French companies, with a special focus on the southern regions, and those from developing countries. This office is part of UNIDO investment and technology promotion network which includes thirty specialized offices located in developed countries. UNIDO network also includes offices in 42 developing countries.

We may provide you projects and business opportunities from developing countries companies in several industrial sectors. We have various kinds of propositions: commercial or marketing partnerships, technology or know-how transfer, financing, etc.

For each following project summarized we have a complete project profile which we can give you at any time. Don't hesitate to contact us if you are interested by some of the projects below, or if you need assistance to set up industrial projects in developing countries.

**Contact UNIDO Marseille : + 33 (0)4 91 52 56 19 or [itpo.marseille@unido.org](mailto:itpo.marseille@unido.org)**

**Fax : +33 (0) 4 91 57 17 28**

**Website : [www.unido.org/france](http://www.unido.org/france)**



## 100 SME/100 PROJECTS IN AFRICA

### MALI

**MLI//041/F/06/07**

#### **Structuring of the organic and fair Cotton Industry**

This management and marketing consulting firm, recently implanted in Mali, organizes the implementation of a high value-added certified textile industry. The company accompanies groups of producers in their initiative of certification; it also supervises groups of women and cooperatives in the transformation of organic cotton, particularly in the assembly of traditional spinning (with innovative spinning wheel), units of weaving and dye (use of natural dye plants / Bogolan). It supports the structuring of small clothing units. The possibility of organizing the worn textile collection and recycling in Bamako for the manufacturing of filling/mattress is also being considered. This company, prize-winner in the DMADE World Bank competition, is looking for technical and commercial partners in Europe who could bring know-how and access to the market (launch of specific product range). It is also looking for financial partners ready to invest in the SME development of this emerging market.

**MLI/040/F/03-07**

#### **Culture and transformation of Jatropha**

The aim of this young company created by a Malian and French multidisciplinary team is to create in Mali, in the region of Mandé, a production and marketing unit of products resulting from the pummelling of Jatropha Curcas or Pourghere's seeds, vegetable oil to be used as fuel and the crab to be used as fertilizer and bio-fuel. The project is structured into 5 business centres: plantation and care of the lands, harvest of the seeds, marketing of the products and a quality centre. This project can be certified under the Kyoto Protocol's Clean Development Mechanism (CDM) and can produce CERs. It also integrates an important social aspect (job creation and local power production). The company is looking for technical and financial partners and shareholders to complete its financial structure. Investment is estimated at 3 millions euros.

### CAMEROUN

**CMR/123/P/01/07**

#### **Production of organic essential oil**

This distillation unit of organic essential oil will produce organic essential oil of aromatic verbena, mint and ginger for the European organic cosmetic and para-pharmaceutical markets. The unit is based in bush country but is self-sufficient in water and energy (wind turbine). The first cultural experiments of the nursery were conclusive, the ginger culture is already in place and the organic certification is in process. The company has already produced its first oil samples which are presently being analyzed by its commercial partners. The Cameroonian developer has been trained for the distillation of essential oil by the CFPPA of Nyons, he is supported by a multiple skills team (management, international transport and agronomy). The company is looking for production partnership and commercial support. It is also looking for financial partners or foreign investors. Investment is estimated at 150 000 euros.

### NIGERIA

**NER/100/P/01-08**

#### **Production of farming machines**

This company, created in 1994 in Maradi (Nigeria), produces small farming equipment (drills, decorticators, threshing machines, press). It also has a range of non-farming equipment and steps in maintenance. Its production tool is composed of lathes, universal reamers, drills, compressors, etc. The developer started by manufacturing animal carts in 1996, and then simple drills originally imported from Canada. He works on the equipment conception and his last innovation, a double drill, was prized by the World Bank at the Regional Trade Fair of Development in November 2006. The market (farmers and NGO, agricultural organizations) in the region of Zinder is growing. This company has just proceeded to a capital increase in order to ensure its growth and the new equipment realization. The technical development of a truncheon collecting machine is being considered. This company is looking for technical partners to organize its research and development and to launch new equipment ranges.

**To contact the UNIDO Service in PARIS**

**Cécile CARLIER & Eric MARTI**

**Tel : +33 1 44 55 05 05**

**Fax : + 33 1 49 26 97 26**

**Email : [itpo.paris@unido.org](mailto:itpo.paris@unido.org)**

**Contact UNIDO Marseille :**

**Tel + 33 (0)4 91 52 56 19 [itpo.marseille@unido.org](mailto:itpo.marseille@unido.org)**

**Fax : +33 (0) 4 91 57 17 28**

**Website : [www.unido.org/france](http://www.unido.org/france)**

# ITER : l'énergie de fusion ou le nouveau miel de la Provence

**Le colloque s'annonçait passionnant avec des intervenants d'exception. Il le fut ! Jean-Marc Ané, Physicien à la Direction de l'Institut de Recherche sur la fusion par confinement magnétique au Commissariat à l'Energie Atomique à Cadarache et Colin Miège, Directeur de la mission ITER auprès du Préfet de Région, étaient les invités du Comité Européen Marseille à la Fondation Ecureuil vendredi 10 octobre où un public nombreux se pressait pour les entendre. Entre les citoyens et les intervenants, la fusion a été totale.**

C'est la grande aventure du 21<sup>ème</sup> siècle, le plus grand défi conçu par l'homme pour reproduire sur terre l'énergie des étoiles. L'objectif de ce projet ITER (International Thermonuclear Experimental Reactor) est de construire un réacteur expérimental qui permettra une exploitation industrielle d'une énergie quasi inépuisable.

Mais " ITER " en latin, signifie aussi " chemin ". Comme l'explique Jean-Pierre Ané, "Les réacteurs actuels ne constituent donc que la première étape du développement du nucléaire, la deuxième étape correspondrait au déploiement de réacteurs sur-générateurs. La troisième étape

du nucléaire utiliserait non pas la fission de l'uranium mais la fusion du deutérium et du tritium qu'il reste à mettre au point. Les réserves de combustibles, extraits de l'eau de mer seraient alors suffisantes pour alimenter la planète pendant des dizaines de millions d'années. Enfin la quatrième étape, basée sur la fusion deutérium-deutérium, plus difficile, garantirait l'approvisionnement de la planète pour plusieurs milliards d'années, jusqu'à la fin du monde, puisque dans cinq milliards d'années le soleil, à court d'hydrogène, deviendra une géante rouge..."

Ainsi, à travers les quatre étapes de son développement, le nucléaire apparaît durable en termes de ressources. Cependant la notion de développement durable, va au-delà de la disponibilité des combustibles. L'exposé de Jean-Pierre Ané, sincère, passionnant de bout en bout, a levé tous les obstacles et emporté l'adhésion du public.

## L'Europe met la Provence au cœur de la recherche mondiale

L'Europe, modèle de cohabitation pacifique entre les nations du vieux continent est au cœur de ce projet scientifique à l'échelle planétaire. En effet, le programme ITER puise sa source dans les Traités de Rome, signés le 25 mars 1957 instituant en même temps la Communauté Economique Européenne (CEE)

*Plan du Principe - Doc Iter*



Monique Beltrame et ses deux invités, Jean-Marc Ané et Colin Miège

ou Marché Commun et l'Euratom ou Communauté Européenne de l'Energie Atomique.

Le prototype qui sert de modèle au Réacteur International Thermonucléaire Expérimental a été construit et expérimenté à Culham, Grande Bretagne. C'est là que la recherche s'est développée sur la fusion. En 1983 la mise en exploitation Tokamak Jet réalisé dans le cadre de l'Euratom, fait de l'Europe un acteur incontournable. Le CEA à Cadarache qui a une part active et un rôle de premier plan dans les programmes de recherche du nucléaire civil, jouit d'une très large expérience et d'une renommée internationale avec ses 18 installations nucléaires de base et son large éventail de laboratoires de pointe dans de nombreux domaines tels la gestion des déchets nucléaires, l'énergie solaire, la recherche sur la protection de l'environnement ou les biotechnologies, il était donc normal que le site de Cadarache soit proposé pour ce projet gigantesque. Pourtant rien n'était acquis...

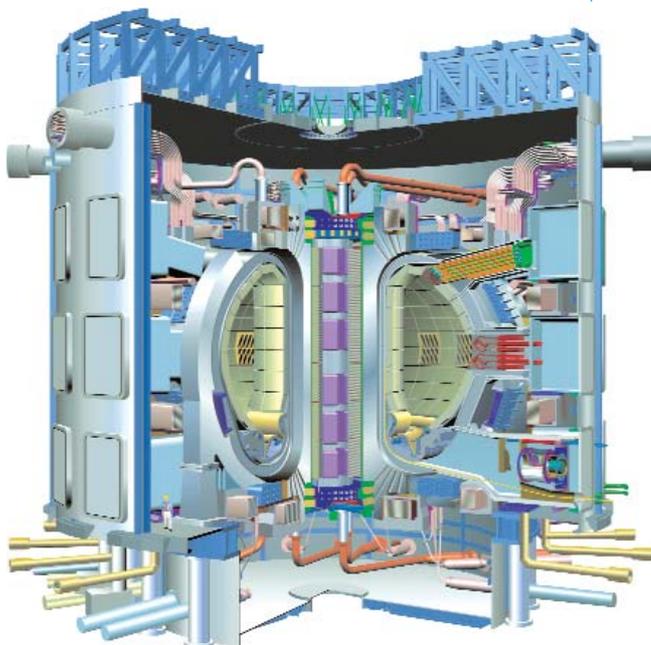
Lorsque la décision de construire un réacteur en 2001 fut prise, on s'approchait de la guerre d'Irak. Et pourtant, lorsqu'il a fallu décider définitivement du choix d'un lieu pour ce projet fabuleux, les 25, réunis à

Bruxelles, ont désigné à l'unanimité Cadarache en Provence. A ce moment là, l'Europe a réagi comme une entité politique soudée et elle a pesé sur le plan mondial. L'UE a convaincu les Etats partenaires. Effectivement, sans la renommée scientifique de l'Union Européenne et sans son appui sans faille, notre Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ne serait pas devenue le centre de la recherche mondiale pour l'énergie du futur.

Le 26 novembre 2006 fut un grand jour qui vit, la Chine, la Corée du sud, les États-Unis, l'Europe, l'Inde, le Japon et la Russie signer un accord à l'Elysée, celui-ci désignait la construction du projet mondial " ITER " à Cadarache.

## La Fusion : l'énergie des étoiles pour la terre

Jean-Marc Ané, Physicien à l'Institut de Recherche sur la Fission Magnétique au CEA de Cadarache, a fait passer d'une façon très pédagogique les bases scientifiques sur lesquelles s'appuie ce projet... " titanique " ! Et son enthousiasme pour ce dessein fabuleux : inventer une énergie inépuisable et non polluante jusqu'à la fin des temps.



# ITER: the energy of fusion or the new honey of Provence

**The colloquium promised to be fascinating with exceptional speakers... and it certainly was! Jean-Marc Ané, Physician at the Institute of Research on fusion by magnetic confinement at CEA in Cadarache, and Colin Miège, Director of the ITER mission with the Regional Prefect, were the guests of the European Committee in Marseille at the Ecoreuil Foundation on Friday 10th October, where a vast public crowded to assist. Between the citizens and the speakers, the fusion was total.**

It is the great adventure of 21st century, the biggest challenge conceived by man to reproduce the energy of stars on earth. The aim of this project "ITER" (International Thermonuclear Experimental Reactor) is to build an experimental reactor that will enable industrial production of an almost inexhaustible energy. But "ITER" in Latin, also means "road". As Jean-Pierre Ané explained, "the current reactors are only the first stage of nuclear development; the second stage would correspond to the deployment of fast breeder reactors. The third nuclear stage would not use the fission of uranium but the fusion of deuterium and tritium, which is yet to be finalized.

The fuel reserves extracted from sea water would then be sufficient to feed the planet during millions of years. Finally the fourth stage, based on the deuterium-deuterium fusion, which is more difficult, would guarantee the supply of the planet for several billion years, till the end of the world, because in five billion years the sun, due to lack of hydrogen, will become a red giant..."

Thereby, through four stages of its development, nuclear energy seems durable in terms of resources. However, the notion of sustainable development goes beyond the availability of fuels. Jean-Pierre Ané's statement, sincere and fascinating from start to finish, pushed aside all the obstacles and aroused the enthusiasm of the public.

## Europe puts Provence in the heart of world research

Europe, a model of peaceful cohabitation between the nations of the old continent, is at the centre of this global scientific project. Indeed, the ITER program stems from the Treaties of Rome signed on 25th March 1957, also establishing the European Economic Community (EEC) or Common Market, and Euratom or European Community of Atomic Energy.

The prototype used as a model for the International Experimental Thermonuclear Reactor was built

and experimented at Culham, Great Britain. It is there that research on fusion was developed. In 1983, the exploitation of the Tokamak Jet achieved by Euratom, made Europe an inescapable actor. The CEA (Atomic Energy Authority) in Cadarache, which plays an active part and a leading role in the research programs of civil nuclear power, has very wide experience and international renown with its 18 basic nuclear installations and its wide range of advanced laboratories in numerous fields such the management of nuclear waste, solar energy, research on environmental protection and biotechnologies. It was therefore logical that the site of Cadarache be proposed for this gigantic project. Nevertheless, everything remained to be done ...

When the decision to build a reactor was taken in 2001, we were on the brink of the war in Iraq. However, when it was necessary to make the definite choice of a place for this fabulous project, the 25 that gathered together in Brussels, unanimously chose Cadarache in Provence. At that moment, Europe reacted as a firm political entity and weighed heavily on the worldwide scale. The EU convinced the partner States. Indeed, without the scientific renown of the European Union and without its relentless support, our Provence-Alpes-Côte d'Azur region would not have become the centre of worldwide research for future energy.



Monique BELTRAME

November 26th, 2006 was a great day, which witnessed China, South Korea, the United States, Europe, India, Japan and Russia signing an agreement at the Elysée, sealing the construction of the world project " ITER " at Cadarache.

## Fusion : the stars' energy for the Earth

Jean-Marc Ané presented the scientific bases of this "titanic" project " in a most pedagogical way, and expressed his enthusiasm for this fabulous challenge: to invent an inexhaustible and non polluting energy till the end of times. Because for this physician, this research answers an existential question: to assure the survival of mankind on this planet lost in the infinity of the cosmos, probably a unique miracle "in the ocean of the universe". His only fear is "will the fusion arrive in time to contribute to resolve the energy and climatic crisis that is appearing inexorably? "

Signature des accords - Photo Iter



## ITER : l'énergie de fusion ou le nouveau miel de la Provence

Car pour le physicien cette recherche répond à une question existentielle : assurer la survie de l'humanité sur cette planète perdue dans l'infini du cosmos, probablement, miracle unique " dans l'océan de l'univers ". Sa seule angoisse : " La fusion arrivera-t-elle à temps pour contribuer à la résolution de la crise énergétique et climatique qui se profile inexorablement ? "

### 30 grammes de plasma = 400 tonnes de pétrole

Reproduire les réactions qui se passent dans les étoiles nécessite d'obtenir un plasma, c'est-à-dire un gaz ionisé à plus de 150 millions de degrés, contrôlé par des champs magnétiques intenses, donnant ainsi naissance aux réactions de fusion. On n'utilise pas la fission de l'uranium mais la fusion du deutérium et du tritium, isotope radioactif de l'hydrogène. Ces combustibles sont extraits de l'eau de mer et existent en quantité pour alimenter l'ensemble de la planète pendant des millions d'années.

Au point de vue sécurité, les gaz à effet de serre sont nuls ; de plus, aucune réaction en chaîne n'est à craindre. Ce qui compte pour réaliser une fusion, c'est la pression énorme du champ magnétique exercé sur le plasma. Dès qu'elle baisse, aucun phénomène ne peut plus se produire ; c'est ce qui explique la sécurité du système. Le système dépend uniquement de la pression du plasma et de la température qui s'en dégage, car dès qu'il y a déperdition de chaleur, la chaîne de réaction s'arrête.

En outre, les quantités de plasma utilisés peuvent être infimes ; ainsi aucun risque de production de chaleur non maîtrisée est assuré et enfin, si on arrête d'alimenter le moteur, le plasma se refroidit très vite et tout s'arrête en moins d'une minute. Avec ce système, pour chauffer un million de personnes il suffit de 10 grammes de plasma par jour, soit environ 350 kilogrammes de combustible par an ! A titre de comparaison trente grammes d'hélium et de lithium remplaceraient 400 tonnes de pétrole... En outre, la radioactivité est infime, contrairement à la très longue durée de vie des déchets radioactifs issus de la fission nucléaire. Ceux provenant de la fusion ne sont plus

dangereux au bout d'une centaine d'années et peuvent être recyclés dans la centrale. De fait, ils ne sont pas plus dangereux que les déchets d'une centrale à charbon. Le risque d'une fuite dans l'atmosphère est évalué à 3 grammes par an, c'est l'équivalent de deux paquets de cigarettes non pas par jour mais dans une vie humaine ! C'est bien le programme de toutes les espérances, et tout le monde doit se mobiliser pour son succès, en particulier notre Région.

### ITER booste les investissements et les équipements en Paca

Colin Miège, Directeur de la Mission ITER, auprès du Préfet de Région, a fait l'honneur au Comité Européen de faire bénéficier les auditeurs de ses compétences. La mission ITER est de grande importance car il s'agit maintenant d'assurer sur le terrain les infrastructures et l'accueil d'équipes de scientifiques. La construction du réacteur devrait durer 10 ans. Quant à la possibilité de construire des prototypes de réacteurs pour produire de l'électricité, elle pourrait intervenir à la fin des années 20. Le coût et la fabrication des pièces seront supportées par l'ensemble des partenaires du projet, mais l'arrivée d'éléments gigantesques indispensables à son élaboration nécessite des infrastructures d'exception. De nombreux éléments arrivant par mer, il faut réaliser l'itinéraire à partir de Fos vers Cadarache. Cela entraîne la construction de routes, d'autoroutes et de ponts pour permettre aux véhicules d'atteindre le site. Cette opportunité permettra à la région de bénéficier d'équipements qui, sans ce projet, n'auraient jamais vu le jour.

" Visiter " le site ITER c'est ne voir qu'un immense chantier. Une forêt de chênes blancs a cédé la place sur 40 hectares à des machines gigantesques capables de charrier 37 tonnes de terre et de roche, à chaque voyage, pour aplanir et réaliser une plate forme longue d'un kilomètre et large de 400 mètres. En 2013 un autre ballet de machines entrera en action pour creuser la roche sur 25 mètres et y nicher le réacteur géant, tandis qu'un bâtiment haut de 16 mètres le recouvrira.

Le centre du CEA de Cadarache est une véritable ruche qui compte déjà 4300 personnes tra-

vallant dans de nombreux laboratoires sur 900 hectares, et avec ce nouveau projet cela fera de la Provence la plate forme de recherche scientifique la plus importante sur le plan mondial. Une équipe internationale composée d'environ 1000 scientifiques, avec leurs familles, viendront s'installer sur le périmètre de proximité du projet. Assurer l'installation de tout ce monde nécessite un plan d'équipement et des prévisions d'urbanisation. C'est à cette attention qu'un établissement foncier a été créé par la Région pour préserver les terrains et éviter une flambée des prix. La création d'écoles internationales est en cours de réalisation pour accueillir près d'un millier d'élèves, de la maternelle à la terminale. L'établissement scolaire international assurera un enseignement multilingue ; il devrait ouvrir ses portes à Manosque dès la rentrée prochaine en 2009. Il faut préciser que 50% des cours seront assurés en français, les autres dans la langue du pays d'origine. Les effectifs seront recrutés parmi les " enfants ITER " et les enfants des départements limitrophes dont les parents le souhaitent.

### La Provence, ruche scientifique et culturelle au service de l'humanité

Notre région déjà si prisée est appelé à devenir une véritable ruche scientifique et culturelle

internationale. Facteur de développement pour l'emploi de première importance dans notre région, ITER est avant tout un projet de recherche, unique au monde, qui rassemble des pays représentant plus de la moitié de la population du globe. Depuis 2006, la Suisse, membre de l'Euratom, est venue se joindre au projet, ainsi que le Brésil (à la demande du Portugal) tandis que le Kazakhstan s'est porté candidat. Cette entreprise fabuleuse a nécessité de nombreuses tractations pour assurer la participation de chacun dans l'entente. Selon le principe de " l'approche élargie ", l'UE a conclu un accord avec le Japon afin d'accélérer les recherches, notamment sur la finalisation de la conception d'une installation d'essai des matériaux de la " couverture " du réacteur, tandis que le centre administratif a été fixé à Vandellòs en Espagne. M. Kamané Ikeda, ancien ambassadeur, a été nommé Directeur général et assure la supervision des activités de l'entreprise commune.

La commercialisation pour la production d'électricité pourrait démarrer en 2016. ITER sera le premier projet intercontinental politique et scientifique à but industriel au service du progrès. Les guerres du pétrole, le changement climatique provoqué par la combustion à outrance des énergies fossiles condamnent l'humanité à réussir et à travailler ensemble dans l'intérêt commun dans le cadre d'une mondialisation au service de l'humanité. ■

*Présentation d'un module*



**ITER: the energy of fusion or the new honey of Provence**

**30 grams of plasma = 400 tons of oil**

To reproduce the reactions that take place in stars implies obtaining plasma, that is a gas ionized at more than 150 million degrees, controlled by intense magnetic fields, thereby giving birth to fusions. We do not use the fission of uranium but the fusion of deuterium and tritium, the radioactive isotope of hydrogen. These fuels are extracted from sea water and exist in sufficient quantity to feed the whole planet during millions of years.

From a security point of view, the gases with greenhouse effect are totally harmless ; furthermore, there is no risk of a chain reaction. What is important to achieve a fusion is the enormous pressure of the magnetic field on the plasma. As soon as this pressure drops, the phenomenon can no longer be produced, which explains the safety of the system. The system only depends on the pressure of the plasma and the temperature it produces, because as soon as the heat decreases, the chain reaction stops. Besides, the quantities of plasma that are used can be infinitely small. Consequently, there is no risk of producing non-mastered heat, and finally, if we stop feeding the engine, the plasma cools down very quickly and everything stops within one minute. With this system, it only requires 10 grams of plasma a day, that is approximately 350 kilograms of fuel a year, to heat a million people! In comparison, 30 grams of helium and lithium would replace 400 tons of petroleum... Besides, there is very little radioactivity, contrary to the long life of the radioactive waste produced by nuclear fission. Those resulting from fusion are no longer dangerous after a hundred years and can be recycled in the power plant. In fact they are no more dangerous than the waste of a coal power plant. The risk of a leak in the atmosphere is estimated at 3 grams a year, that is the equivalent of two packets of cigarettes, not per day but in a human life! It is indeed THE program of all expectations, and everybody must mobilise for its success, particularly our region.

**ITER boosts investments and equipments in PACA**

Colin Miège, Director of the ITER mission with the regional Prefect,

honoured the European Committee by offering his competence to the audience. The ITER mission is extremely important because it is now a question of assuring the infrastructures and reception of the teams of scientists on the site. The construction of the reactor should last 10 years. As for building prototypes of reactors to produce electricity, this could be possible by the late 20s. The cost and manufacture of the parts will be supported by all the partners of the project, but the delivery of gigantic elements, which are indispensable for its elaboration, require exceptional infrastructures. Since numerous elements arrive by sea, a route must be created from Fos to Cadarache. It implies the construction of roads, motorways and bridges to enable the vehicles to reach the site. This opportunity will permit the region to benefit from equipments which would never have been created without this project.

If you visit the ITER site, you will only see a vast construction site. A forest of white oaks on 40 hectares have been replaced by gigantic machines capable of transporting 37 tons of earth and stone on every journey, to level and build a platform one kilometre long and 400 metres wide. In 2013, another ballet of machines will begin to hollow the rocks along 25 metres and set in the huge reactor, which will then be covered by a building 16 metres high.

The CEA centre in Cadarache is a real hive where 4300 persons are already working in numerous laboratories on 900 hectares, and with this new project it will make Provence the most important scientific research platform in the world. An international team composed of about 1000 scientists, with their families, will come to settle down on the neighbouring perimeter of the project. It will require a plan of equipment and anticipated urbanization to assure the installation of all these people. The Regional council has created a land establishment for this purpose, to protect the grounds and avoid a sharp rise in prices. International schools are being created to welcome nearly one thousand pupils, from primary school to university level. These international schools will administer multilingual education; they should open their doors in Manosque as from the next term in 2009. It is important to note that 50 % of the clas-



*Une pièce de l'ensemble*

ses will be held in French, and the others in the language of the country of origin. The pupils will be selected among the "ITER children" and those living in neighbouring departments whose parents wish so.

**Provence, a scientific and cultural hive to serve humanity**

Our region, already extremely coveted, is bound to become a real international scientific and cultural hive. ITER, which is an extremely important factor of development for employment in our region, is above all a research project that is unique in the world, gathering together countries representing more than half of the global population. Since 2006, Switzerland, member of Euratom, came to join the project, as well as Brazil (at the request of Portugal) whereas Kazakhstan presented its candidature. This fabulous enterprise required many negotiations to

assure the participation of each in total agreement. According to the principle of "the widened approach", the EU concluded an agreement with Japan to accelerate research, notably for finalising the conception of a trial installation of the materials for the "cover" of the reactor, whereas the administrative centre was set up at Vandellos in Spain. Mr. Kamané Ikeda, former ambassador, was appointed General Manager and he supervises the activities of the joint venture.

The marketing for the production of electricity could begin in 2016. ITER will be the first intercontinental political and scientific project for industrial purpose to serve progress. The oil wars and the climatic change provoked by the excessive combustion of fossil fuels condemn humanity to succeed and work together in public interest within the framework of globalization to serve humanity. ■

## Encore un succès pour les Rencontres Euro-Méditerranéennes

Pour la neuvième fois consécutive les " Rencontres de l'Innovation pour un développement économique durable en Méditerranée " qui se sont déroulées le 27 et 28 octobre à Marseille, ont battu tous les records. Franco Bottiglioni, président de la Chambre de Commerce italienne en France de Marseille a réussi, avec son équipe et le concours de la Chambre de Commerce de Marseille, du CESVITEC de Naples et un an de travail acharné, à organiser plus de 400 rencontres B to B entre les entreprises des deux rives de la Méditerranée, d'Algérie, d'Espagne, d'Italie, du Maroc, d'Allemagne et même de République Tchèque. Les entrepreneurs ont répondu présent et ces rencontres, parfaitement mises en place avec le concours du Réseau Entreprise Europe Networks, de l'Organisation des Nations Unies pour le Développement Industriel (ONUDI), ne cessent de progresser au fur et à mesure des années, tant qu'il est, peut-être, à prévoir un jour de plus pour l'avenir, pour être sûr de pouvoir accueillir tous ceux qui voudront y venir. En dehors du fait que le Palais de la Bourse ressemblait à une ruche en effervescence, les tables rondes ciblées sur plusieurs thèmes concernant le développement durable n'ont pas été en reste pour contribuer à un succès mérité. Il faut dire que



*Costantino Formica Président du CESVITEC de Naples*

les sujets étaient judicieusement choisis, car ils font tous partie de nos préoccupations quotidiennes, nous rapprochant toujours de l'économie d'énergie et de l'effet de serre que nous devons combattre. C'est l'Eco-Construction qui s'y est collé de

suite, magistralement conduite par le modérateur, Thierry Debaille, éminent journaliste économique, qui plutôt que de laisser parler les intervenants, a su nouer un véritable dialogue entre eux et le public, et ne nous y trompons pas, celui-ci a répondu

présent. La table ronde suivante, qui s'est déroulée de la même façon, a permis de découvrir comment valoriser la biomasse pour en faire de l'énergie, elle fut d'ailleurs très animée. Le lendemain, les discussions sur l'hydrogène ont eu un succès tout aussi

*P Merdy - F Bottiglioni - C Formica et le professeur Taibi*



## Another success for the Euro-Mediterranean Meetings

For the ninth consecutive time the " Innovation Meetings for a durable economic development in the Mediterranean", which took place on October 27th and 28th in Marseille, beat all the records. Franco Bottiglioni, president of the Italian Chamber of Commerce in Marseille, together with his team and the cooperation of the Chamber of Commerce of Marseille, the CESVITEC of Naples and a year of relentless work, succeeded in organizing more than 400 B to B meetings between companies from countries of both sides of the Mediterranean, Algeria, Spain, Italy, Morocco, Germany and even the Czech Republic. The entrepreneurs answered present and these meetings, perfectly organized with the cooperation of the Réseau Entreprise Europe Networks and the United Nations Industrial Development Organisation (UNIDO), continue to progress throughout the years, in fact so much so that it may be necessary to foresee an additional day in the future, to be sure

to welcome all those who wish to participate. Beyond the fact that the Palais de la Bourse looked like a swarming hive, the Round Tables centred on several subjects concerning sustainable development largely contributed towards a well deserved success. We must say that the subjects were judiciously chosen, because they were all part of our daily concerns, making us more aware to the economy of energy and the greenhouse effect against which we must fight.

Then came the Eco-Construction debate, masterfully conducted by the moderator Thierry Debaille, eminent economic journalist, who tactfully interrupted the speakers to create a real dialogue between them and the public, who certainly answered present. The following Round Table, which took place in the same way and was most animated, revealed how to value biomass to produce energy. The next day, the discussions about hydrogen recorded a similar success. Although the conclusion was given to the various pre-

sidents, the most important moment was the signing of an official agreement of joint-venture between two companies, CONEXIA Energy (France) and NETORGY (Spain), who met during an event organized by the services of president Bottiglioni and his general secretary Marie Bottai with their teams. Only for that, we wish to thank the president Constantino Formica of

Naples to have accompanied the event for 2 years at the head of CESVITEC, the CCIMP represented by its president Jacques Pfister, the Italian Chamber of Commerce in Barcelona, and all the participants. And to end, we look forward to the tenth business meeting which will take place in ..... Franco Bottiglioni will tell us. ■



Signature du protocole d'accord entre les Sociétés

## Crédit Concepto Développement Durable

### Investissez pour demain.

#### AVEC UN FINANCEMENT INNOVANT

Concepto Développement Durable est un prêt immobilier<sup>(\*)</sup> à taux fixe avec un différé total jusqu'à 2 ans qui vous permet de financer votre projet sans limitation de plafond. La période de différé vous permet d'optimiser votre investissement tout en maîtrisant votre budget.

Par exemple, vous envisagez d'équiper votre maison d'une installation solaire photovoltaïque. Si vous empruntez 22 000 € sur 192 mois avec un différé total de 12 mois et une durée d'amortissement de 180 mois au TEC annuel de 5,72% assurance de l'emprunteur (ADE) incluse à 100% du montant du prêt et frais de dossier 220 €, vous rembourserez une échéance annuelle de 2317,91 € sur 15 ans et 92,40 € pendant le différé (ADE). Le coût total de votre crédit sera de 13 081,05 €. Vous pouvez si vous le souhaitez rembourser votre crédit par anticipation sans frais grâce à votre crédit d'impôt pour venir s'élever jusqu'à 8 000 €. L'emprunteur dispose d'un délai de réflexion de 10 jours. La vente est subordonnée à l'obtention du prêt. Si celui-ci n'est pas obtenu, le vendeur doit rembourser les sommes versées.

(\*) Crédit Concepto Développement Durable est distribué par la Caisse d'Épargne Provence-Alpes-Corse.



[www.caisse-epargne.fr](http://www.caisse-epargne.fr)

N°Azur 0 810 000 204

Prix d'un appel local



CAISSE D'ÉPARGNE  
PROVENCE-ALPES-CORSE



## Encore un succès pour les Rencontres Euro-Méditerranéennes



Franco Bottiglioni  
Président de la CC Italienne  
Organisateur de la manifestation

important. Si la conclusion fut donnée aux différents présidents présents, la plus importante fut malgré tout la signature d'un accord officiel de joint-venture entre deux sociétés, CONEXIA Energy (France) et NETORGY (Espagne), qui se sont rencontrées lors d'une manifestation

organisée par les services du président Bottiglioni et de sa secrétaire générale Marie Bottai et de leurs équipes. Rien que pour cela, un grand merci au président Constantino Formica de Naples pour avoir accompagné depuis 2 ans la manifestation à la tête de CESVITEC, à la CCIMP

représenté par son président Jacques Pfister, à la CCI Italienne de Barcelone, et à tous les participants. Et pour terminer, à la dixième rencontre d'affaires qui aura lieu à ... à Franco Bottiglioni de nous le dire. ■

Une table ronde animée



Le succès de votre entreprise se trouve parfois là où vous ne l'attendez pas, votre banque est-elle prête ?

### Contactez-nous :

Délégation Marseille-Provence  
527, avenue du Prado  
13008 Marseille  
Tél. : 04 91 30 78 40

[www.hsbc.fr/entreprises](http://www.hsbc.fr/entreprises)

Banque d'entreprises



HSBC 

Votre banque, partout dans le monde

## La 17ème édition du Prix Créa 13 a annoncé son verdict



De gauche à droite : E. Arcamone, M. Odaimy, et J. Zeitoun

La soirée du jeudi 13 novembre fut teintée de joie pour les 5 heureux candidats faisant partie du palmarès et les 8 qui furent honorés d'une mention. Le président du Conseil Général des Bouches du Rhône, Jean Noël Guérini et Eric Arcamone, Directeur de l'Etablissement Eurocopter, ont ouvert la 17ème édition du Prix Créa 13 en signifiant encore une fois le grand plaisir qu'il peut y avoir à accueillir au sein du Conseil Général les hommes et les femmes qui œuvrent au développement du département des Bouches du Rhône. En présentant cette soirée comme " un rendez vous incontournable de la vie économique locale ", Jean Noël Guérini a bien appuyé sur le fait que les prix qui sont remis au cours de cette manifestation sont une représentation de reconnaissance pour toutes les entreprises dont on ne parle jamais, et qui contribuent pleinement à l'essor du département et de la région. En cette année, particulièrement rendue difficile par les différentes crises que nous subissons, la lumière est encore une fois venue d'une entreprise et de son personnel. En effet, après avoir subi les affres des inondations d'Arles dont tout le monde se souvient, et une faillite qui s'en suivit, cette société à été reprise sous forme de " SCOP " par les employés et entre par la " Grande Porte " au palmarès de Créa 13 en remportant le premier prix, pour avoir réussi " l'impensable ". En quatre ans, cette entreprise, dirigée par Mathieu Odaimy, spécialisée dans la chaudronnerie lourde, fabrication de pièces usinées de moyenne et grande dimension et mécanosoudure, a doublé son chiffre d'affaires (3,9M€ en 2007) et le nombre de salariés. Cette

société a dernièrement construit de nouveaux ateliers à Tarascon pour pouvoir produire dans des locaux plus grands, qui lui permettront de mieux s'adapter à la demande du marché en termes de délais de fabrication. Cette entreprise fait honneur à la métallurgie et au travail manuel ; l'attribution du " Premier Prix Créa 13 " de 13700 € remis par Jocelyn Zeitoun, Délégué de l'économie du Conseil Général des Bouches du Rhône et d'un chèque de 7600€ remis par Eric Arcamone, directeur d'Eurocopter, principal partenaire de l'opération, à Mathieu Odaimy pour la société USIS Entreprise, en est la reconnaissance.

Palmarès de la 17ème édition de Créa 13 :

1er Prix - Usis Entreprise, Arles 21.300€

2ème Prix - Valtech Industrie, Saint Paul lez Durance 10.600€

3ème Prix - Bardot, La Ciotat 9200€

4ème Prix - Modul Bio, Marseille 6000€

5ème Prix - Everdyn, Aix en Provence 4600 €

Merci à tous les participants et aux organisateurs, en souhaitant que les entreprises qui voudront se battre pour remporter ce prix prestigieux soit encore plus nombreuses en 2009 pour la 18ème Edition. Une mention particulière pour le jury, dont les membres prennent sur eux de donner de leur temps pour donner une image forte de la dynamique de notre département. ■

## The 17th edition of "CREA-13" has announced its verdict

Thursday 13th November was a joyful evening for the 5 happy prize-winners and the 8 candidates honoured with a special mention. Jean-Noël Guérini, president of the Bouches-du-Rhône county council, and Eric Arcamone, MD of Eurocopter opened the 17th edition of Créa-13 expressing their immense pleasure to receive within the county council premises the men and women that contribute to the development of the Bouches-du-Rhône department. Jean Noël Guérini qualified this evening as "an unavoidable meeting of the local economic life", and insisted on the fact that the prizes awarded during this event represent the recognition of all the companies that nobody talks about, but which actively contribute to the dynamic of the department and the region. This year, which has been particularly difficult due to the various crises, was illuminated once again by a company and its staff. After having suffered the disasters of the unforgettable floods that hit Arles, this company went bankrupt. It was then recovered by the employees in the form of a cooperative company (SCOP), and today their efforts are rewarded by the First Prize of Créa-13, rightly attributed to this company for having achieved "the impossible". Within four years, this company led by Mathieu Odaimy, which is specialised in heavy boiler-making, the manufacture of average and large sized parts, mechanics and soldering, has doubled its turnover (3,9 M€ in 2007) and its number of employees. It has recently constructed new workshops at

Tarascon to produce in larger premises in order to meet the demands of the market, particularly concerning delivery delays. This company honours the metal industry and manual work; the award of the "First Créa-13 Prize" of 13,700 €, handed over by Jocelyn Zeitoun, Delegate for Economy at the Bouches du Rhône county council, and a cheque of 7600 € given by Eric Arcamone, MD of Eurocopter, the major partner of this event, to Mathieu Odaimy for the company "USIS Entreprise", is the recognition of this.

### Prize list

1st Prize: USIS Entreprise, Arles 21,300 €

2nd Prize: Valtech Industrie, St Paul lez Durance 10,600 €

3rd Prize : Bardot, La Ciotat 9200 €

4th Prize : Modul Bio, Marseille 6000 €

5th Prize: Everdyn, Aix-en-Provence 4600 €

We wish to thank all the participants and organisers, and we hope that there will be many more companies wishing to compete next year in the 18th edition of Créa-13 to win this prestigious prize. We also make a special mention for the jury, whose members dedicate a great deal of their time to give a dynamic image of our department. ■

Les heureux récipiendaires



## LES ÉTOILES de MOUGINS 2008 : Un inoubliable festival international de la Gastronomie

**Ce 3ème rendez-vous gourmet des arts de vivre a réuni du 20 au 22 septembre 2008, à l'initiative de deux chefs étoilés Alain Llorca au Moulin de Mougins et Serge Gouloumès au Mas Candille, 110 chefs venus du monde entier, des plus traditionnels aux plus novateurs, au cœur du village médiéval de Mougins. Une manifestation conviviale et un régal pour les sens...**

Après le succès remporté par la première édition en 2006 qui rendait un vibrant hommage à Roger Vergé, puis en 2007 à Christian Willer, chef de l'hôtel Martinez de Cannes et créateur du restaurant " la Palme d'or ", cette grande messe culinaire avait cette fois choisi pour invité d'honneur Marc Veyrat, l'homme à l'inévitable chapeau noir et aux trois étoiles Michelin, grand chef de Veyrier-du-Lac, près d'Annecy.

Au menu dégustations, des mets inventifs aux alchimies surprenantes concoctés par de véritables stars des fourneaux aidés par des élèves des lycées hôteliers. Sommeliers et pâtisseries ont exposé de leur côté de véritables œuvres d'art, arbres à macarons, compositions florales à croquer...sous l'égide de grands maîtres de la discipline comme Christophe Michalak, l'éminent chef pâtissier du Plaza Athénée à Paris. Le festival -

carrefour des cultures du monde (orientale, asiatique, européenne...) et des différentes écoles culinaires (moléculaire, traditionnelle, provençale...), privilégie avant tout les inter-échanges entre les professionnels et le public. " Chaque chef possède son propre style mais nous avons tous pour règle d'or d'offrir aux visiteurs un accueil chaleureux et une cuisine de qualité, confirme Serge Gouloumès. En général, nous avons peu le temps d'être au contact de nos convives en salle. Ici, nous les côtoyons de façon simple, directe dans une ambiance festive et un plaisir partagé. "

Mougins, ce haut-lieu de la gastronomie doit sa notoriété au début du siècle à Célestin Véran, pêcheur et chauffeur taxi de mer qui régalaient les grands de ce monde - et notamment la famille royale anglaise - avec sa fameuse "bouillabaisse". Plusieurs animations un peu partout dans les rues et sur les places ont permis à plus de 10 000 aficionados de pouvoir repartir avec le livre dédicacé de leur chef préféré, d'admirer les photographies de l'exposition du collectif Générations C sur le thème de la gastronomie ou réalisées par des chefs renommés tel Jouni Tormanen de la Réserve de Nice. " Nous avons souhaité à travers cette manifestation allier la culture et l'art explique le Maire de Mougins, Richard Galy car si Mougins est devenue au fil du temps l'une des villes parmi les plus étoilées de France, elle per-



Richard GALY, Maire de Mougins

pétue également une longue tradition picturale car elle a accueilli de grands artistes du XXème siècle-Man Ray, Jean Cocteau et, bien sûr Picasso qui a vécu les 15 dernières années de sa vie à Mougins où il s'est éteint en 1973.

Nouveauté du cru 2008 : les surprises des navettes gourmandes qui ont permis à plusieurs festivaliers chanceux, choisis à l'improviste dans les ruelles du village d'être conduits en un lieu mystère pour suivre un cours de cuisine, un concours de somme-

liers interactif avec le public, une démonstration de chef ou la présentation d'un produit gastronomique inédit.... Quelques conférences organisées conjointement par le Convivium Slow Food Sud-est et la Principauté de Monaco ont fait la part belle aux vertus d'une cuisine saine !

Papilles aiguisées et estomacs comblés ont aidé à oublier durant 3 jours une crise financière plutôt indigeste et contribué à faire briller l'art culinaire au firmament des étoiles de l'épicurisme ! ■

Présentation de cuisine asiatique



Marc Veyrat

## STARS of MOUGINS 2008 : an unforgettable international Gastronomy festival

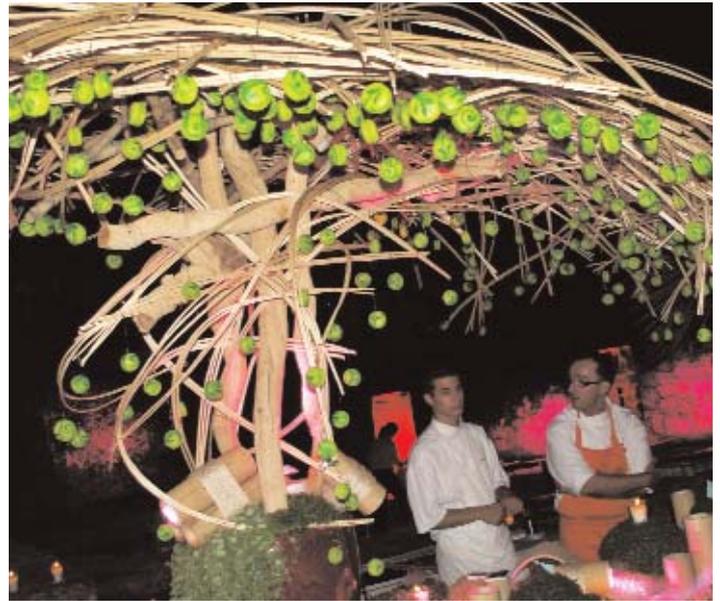
**This 3rd gourmet meeting of the arts of life, held on 20th till 22nd September 2008 on the initiative of two starred Chefs, Alain Llorca from the Moulin of Mougins and Serge Gouloumès from the Mas Candille, gathered together 110 Chefs from all over the world, from the most traditional to the most innovative, in the heart of the medieval village of Mougins. A convivial event and a delight for the senses ...**

Following the success of the first edition in 2006, which paid a moving tribute to Roger Vergé, then in 2007 to Christian Willer, Chef of the Martinez Hotel in Cannes and creator of the restaurant "the Golden Palm", this year this great culinary mass had chosen Marc Veyrat as guest of honour, the man with the inevitable black hat and three Michelin stars, the great Chef of Veyrier-du-Lac, near Annecy.

The menu proposed appetizers, creative dishes with surprising alchemies concocted by true culinary stars assisted by catering school pupils. Wine stewards and confectioners exhibited real masterpieces, trees with macaroons, delicious floral compositions, under the aegis of great masters

of the discipline such as Christophe Michalak, the eminent chef confectioner of the Plaza Athénée in Paris. The festival - crossroads of the cultures of the world (Oriental, Asian, European) and various culinary schools (molecular, traditional, Provençal) - privileges above all inter-exchanges between the professionals and the public. "Every chef has his own style but our golden rule is to offer to the guests a warm reception and quality cooking, confirms Serge Gouloumès. Generally, we have little time for contact with our guests in the dining room. Here, we accost them in a simple, direct way in a festive atmosphere and share the pleasure."

Mougins, the Mecca of gastronomy, owes its fame at the beginning of the century to Célestin Vèran, fisherman and sea taxi driver, who treated leading personalities - in particular the English royal family - with his famous "Bouillabaisse". Various animations all over the streets and on the squares enabled more than 10 000 aficionados to leave with a book dedicated by their favourite chef, to admire the photos of the exhibition of "Generations C" on the theme of gastronomy or those made by famous chefs such as Jouni Tormanen of the Reserve of Nice. "We wished to ally culture and art in this event, explained the Mayor of Mougins, Richard Galy,



Arbre à macarons

because if Mougins has become one of the towns with the most stars in France in the course of time, it also immortalizes a long pictorial tradition because it welcomed great artists of the 20th century: Man Ray, Jean Cocteau, and naturally Picasso who spent the last 15 years of his life in Mougins where he died in 1973.

The 2008 edition proposed novelties: gourmet shuttles, which allowed several fortunate festival-goers, chosen unexpectedly in the streets of the village, to be driven to a mystery place to attend a cooking lesson, an inter-

active wine stewards' competition with the public, a demonstration of a Chef or the presentation of a totally new gastronomic product... Some conferences organized collectively by Convivium Slow Food Sud-est and the Principality of Monaco promoted the virtues of a healthy cooking!

Sharpened taste-buds and filled stomachs helped to forget a rather indigestible financial crisis during these three days, and contributed to make the art of cooking shine in the firmament of the Epicurean stars !

Photos de famille avec les chefs invités



## ACT EMPLOI, une nouvelle réponse pour les demandeurs d'emplois et les recruteurs

Selon l'INSEE, le taux de chômage en région Provence-Alpes-Côte d'Azur atteint 9,2% de la population active au quatrième semestre de 2007, soit 1,0% de moins que l'année précédente. D'autant que ce recul s'accompagne d'une diminution du nombre des personnes allocataires du Revenu Minimum d'Insertion (RMI). Toujours selon l'INSEE, fin 2007, 103 500 personnes restent inscrites au RMI, c'est 13 700 de moins qu'en 2006 soit une baisse de 11,7%. Même si la tendance a fortement baissé depuis 2006, les efforts et les investissements pour pallier à l'inemploi doivent persévérer. Et c'est dans cette lignée, qu'un nouvel instrument a vu le jour, le site internet :

[www.act-emploi.com](http://www.act-emploi.com)

### Une interface pour le demandeur d'emploi

Ce site est la première interface entre le demandeur d'emploi et l'entreprise en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Par ce biais, elle lui permet, en s'inscrivant en ligne, de diffuser sa candidature auprès du réseau de recruteurs de l'organisme créé en faveur des demandeurs d'emplois. Le plus, pour les chercheurs d'emplois réside dans le fait qu'ils peuvent publier leurs portraits pour maximiser leurs chances d'attirer l'attention des recruteurs. L'association ACT EMPLOI propose aussi un soutien, dans les lieux de permanence, à ceux qui rencontrent des difficultés à rédiger leurs annonces, connaissant l'enjeu de cette dernière.

### Un nouvel outil pour les recruteurs

En outre, le recruteur possède lui aussi son instrument de travail puisqu'ACT EMPLOI met en avant son savoir-faire sur la Toile, et relie le demandeur d'emploi et le recruteur, pour faciliter l'enrôlement des futurs employés des entreprises. On compte, déjà, plus de 1200 candidats inscrits tout secteur confondu. Grâce à une base de données perfectionnées au service des candidatures, ACT EMPLOI offre une multitude de services, qui simplifiera toute investigation, comme l'accès au moteur de

recherche de candidats permettant de définir les besoins en recrutement de l'entreprise, en faisant paraître des informations prioritaires sur les chercheurs d'emplois disposant de compétences ou de qualités attendues par les services du personnel, ainsi qu'une alerte régulière, faisant apparaître les nouveaux demandeurs d'emplois venant de s'inscrire.

Pour mieux canaliser les besoins et les lier avec l'aspect pratique, notamment des déplacements, un accès à la carte des Bouches-du-Rhône est disponible pour le recruteur; il peut ainsi mieux cibler les chercheurs d'emplois par rapport à la zone géographique qui lui correspond. Chaque mois, un exemplaire du journal ACT EMPLOI sera livré à l'entreprise pour lui permettre de découvrir toutes les annonces et s'informer sur l'emploi dans le département des Bouches-du-Rhône.

Pour toute information supplémentaire :ACT EMPLOI

26, rue Raphael 13008 Marseille

Tél : 0491221333

Fax : 0491227907

Mail : [actemploi@act-emploi.com](mailto:actemploi@act-emploi.com)

Site : [www.act-emploi.com](http://www.act-emploi.com)

## ACT EMPLOI: a new answer for job-seekers and recruiters

According to the INSEE, the unemployment rate in the Provence-Alpes-Côte d'Azur region attained 9, 2 % of the working population in the fourth term of the year 2007, that is 1, 0 % less than the previous year. Furthermore, this drop is accompanied with a decrease of the number of the beneficiaries of the Minimum guaranteed income (RMI). Still according to the INSEE, at the end 2007, 103 500 persons remain registered on the RMI, that is 13 700 less than in 2006, i.e. a drop of 11, 7 %. Even if the tendency has strongly decreased since 2006, the efforts and the investments to resolve unemployment must be pursued. That is why a new instrument was created, the Internet site: [www.act-emploi.com](http://www.act-emploi.com).

### An interface for job-seekers

This site is the first interface between job-seekers and companies in the Provence-Alpes-Côte d'Azur region. By subscribing on-line, the job-seeker can diffuse his or her candidature on the network of the recruiters of the specially created organisation. What is more, they can publish their photo, thereby enhancing their chances of attracting the attention of the recruiters. The ACT

Emploi association also proposes a support, in the permanence offices, for those who encounter difficulties drafting their announcements, considering the importance of this.

### A new tool for the recruiters

The recruiter also possesses his device because ACT Emploi displays its know-how on the Web, and connects the job-seeker and the recruiter, to facilitate the recruitment of the future employees of companies. There are already more than 1200 registered candidates covering all sectors. Thanks to a perfected data base for the candidatures, ACT Emploi offers a multitude of services, which will simplify any investigation, such as the access to the candidates' search engine allowing to define the company's recruitment requirements, by publishing priority information about the job-seekers with competence or qualities sought for by personnel departments, as well as a regular alert, indicating the newcomers that have just subscribed.

To channel needs and link them with the practical aspect, particularly travelling, the recruiter has access to a map of the Bouches-du-Rhône department, so that he can target the job seekers in relation to their geographic position. Every month, a copy of the newspaper ACT Emploi is delivered to companies to enable them to discover all the announcements and be informed about employment in the Bouches-du-Rhône department.

For all further information: ACT EMPLOYMENT, 26, rue Raphael -13008 Marseille

Phone: 0491221333

Fax: 0491227907

Mail: [actemploi@act-emploi.com](mailto:actemploi@act-emploi.com)

Site: [www.act-emploi.com](http://www.act-emploi.com)

*Faites de votre déplacement un moment agréable*



Lignes directes vers :

- **METZ NANCY**
- **BÂLE MULHOUSE**

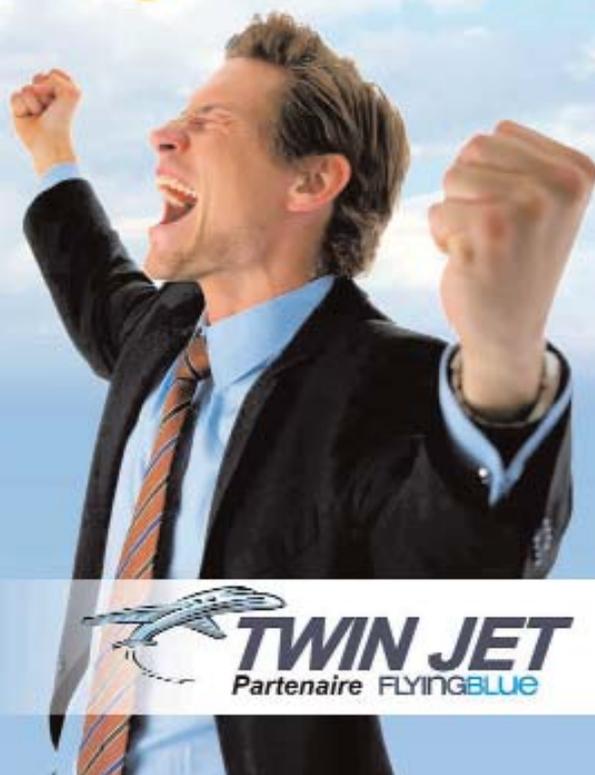
*4 vols par jour*

*Au départ de Marseille  
du lundi au vendredi*

**0 892 707 737\***

**www.twinjet.fr**

ou dans votre agence de voyage



**TWIN JET**  
Partenaire FLYINGBLUE

**MICHEL BOUJENAH**

Parrain du Comité des Alpes-Maritimes



*Moi ?...  
j'aide la Ligue Contre le Cancer  
des Alpes-Maritimes...  
Et vous ???*



www.ligue.fr