

NOS RENDEZ-VOUS

- LUNDI**
Sports
- MARDI**
Économie
- MERCREDI**
Agriculture
- JEUDI**
Environnement
- VENDREDI**
Littoral

Port 5 étoiles

Le Port de Canet-en-Roussillon propose, sur 25 hectares de plan d'eau, 1 300 postes à flots associé à un ensemble des services haut de gamme. Labellisé en « Qualité Plaisance ***** ». Il s'inscrit dans la démarche de certification Ports propres et vise, par des actions environnementales innovantes, la mention « actif en biodiversité ». Son positionnement, au carrefour de la zone de navigation de prédilection des plaisanciers : Côte d'Azur - Baléares - Catalogne, a permis le développement d'une zone technique dédiée. Un Pôle Nautique, qui regroupe une cinquantaine de professionnels, facilitant des interventions sur les activités liées à la vie d'un navire. Une offre unique pour tous types de bateau, avec une spécialisation sur les multicoques à travers des aménagements optimisés.

Pourquoi les villes portuaires doivent naviguer ensemble

MÉDITERRANÉE

L'Union des villes portuaires d'Occitanie (UVPO) est une association qui fédère 35 ports maritimes et 17 ports fluviaux, de Cerbère à Port-Camargue, de Castelnaudary à Beaucaire. Un groupement, qui représente 80 % de la capacité totale des 30 000 anneaux de la région. Présidée depuis 6 ans par Serge Pallarès, également président du parc marin du Golfe du Lion, les enjeux sont colossaux pour enclencher le cap sur les ports de demain.

À quoi sert l'UVPO ?

Affiliée à la Fédération Française des Ports de Plaisance, l'UVPO est un appui de proximité. Un lien privilégié pour représenter et défendre les adhérents et leurs intérêts spécifiques, sur les échelles régionales et nationales. Cette union régionale est un relais de terrain, porteur des différentes démarches engagées, comme la certification Ports Propres ou le label Qualité Plaisance.

On peut s'étonner que l'UVPO soit une association loi 1901 à but non lucratif ?

Logique, car nous ne faisons pas commerce de nos connaissances. Nous sommes un réseau qui apporte une expertise à ses adhérents. Comme dans toute association, le port adhérent paye une cotisation en fonction de son nombre d'anneaux. Notre budget annuel est de 300 000 euros, 175 000 résultent des cotisations, le reste des subventions État/Région.

Les ports d'Occitanie se positionnent entre Costa Brava et Côte d'Azur.

Comment fonctionnez-vous, y a-t-il encore des ports « autonomes » ?

Nous avons choisi de construire à travers des commissions, pilotées par un directeur de port. À ma connaissance, l'UVPO est fédératrice auprès de tous les ports d'Occitanie, sauf un : celui de Saint-Cyprien, sans commentaire.

Quel est l'état des lieux des ports d'Occitanie ?

Nous sommes sur un point de bascule, bon nombre de ports sont issus de la Mission Racine et ont donc plus de 60 ans. Ils ont vieilli plus ou moins bien, l'heure est donc à la réhabilitation, à la requalification et à la modernité. Un virage indispensable pour évoluer et croire en l'avenir.

La situation est-elle inquiétante ?

Le diagnostic des experts est sans appel, le réchauffement et la montée des eaux menacent directement les ports. Il faut faire face, intelligemment : rehausser les pontons, renforcer les di-

gues, désensabler les passes. Oui, cela va générer des dépenses, on doit s'adapter.

Quel est le poids économique de l'activité portuaire ?

Impressionnant, un poste d'amarrage, c'est 3 000 euros ; 100 anneaux dans un port, c'est deux emplois directs et 15 indirects. Un emplacement dans un port génère 30 000 à 35 000 euros de chiffre d'affaires.

Comment parvenir à fédérer le maritime et le fluvial qui ont des problématiques différentes ?

C'est une chance, une complémentarité tellement évidente ! Le canal du Midi, le canal du Rhône à Sète sont des liens terre-mer indissociables, il serait illogique de les ignorer, pire de les séparer. L'adhésion du maire de Toulouse à l'UVPO confirme cet intérêt. C'est un énorme chantier qui est engagé, il faut notamment dégager et dépolluer les berges, débarrasser plusieurs centaines de bateaux épaves.

Quels sont les retours de la marque Ports d'Occitanie, créée en 2022 ?

Les retombées vont déjà au-delà des espérances. Avec le comité régional du tourisme nous misons sur ce contrat de destination, qui permet de se positionner sur l'échiquier national et international. Nous sommes encadrés par la Costa Brava et la Côte d'Azur, nous avons des atouts que d'autres n'ont pas !

De quels moyens disposez-vous pour régler les nouvelles pratiques constatées dans les ports de plaisance ?

La position de l'UVPO est claire : un port c'est pour des bateaux qui doivent naviguer, ce n'est pas un motel ni un parking statique. Les ports sont devenus des lieux de vie, de consommation, de services. Des bateaux loués à la nuitée, on doit réintégrer. D'autant que le code des ports maritimes



L'Union des villes portuaires est un réseau représentant 30 000 anneaux maritimes et fluviaux d'Occitanie

est formel : un bateau ne peut être occupé qu'avec des personnes amarinées, capables de pouvoir déplacer le navire. Malheureusement c'est un business, qui possède des plateformes dédiées. Ce marché localif est non seulement illégal et déloyal.

Un bateau ne peut être loué qu'avec des personnes amarinées.

Sans compter que cette occupation, souvent non déclarée, augmente les charges portuaires. Ajoutons aussi que des accrochages de plus en plus fréquents surviennent dans les ports en saison, car ces « locataires ponctuels » n'ont que faire des codes de bienveillance du marin. Des nuisances qui tourment au conflit de voisinage, ce n'est pas acceptable.

Plus concrètement ?

Les autorités de gestion ont désormais certains pouvoirs pour veiller au respect des règlements. Les services de l'État sont également engagés, pour résoudre ces problématiques.

Quels sont les enjeux de demain ?

La transition écologique est un bouquet regroupant l'énergie, l'autonomie et la protection. Les charges portuaires ont été multipliées par trois ! Tous les ports sont touchés ! Cette situation va retarder les investissements, il n'y a pas d'autre choix.

Des innovations qui vont séduire quelle génération de navigant, la moyenne d'âge de la clientèle portuaire est de 64 ans ?

D'abord on n'est pas un vieux au lendemain de la soixantaine ! Il est vrai qu'il faut mobiliser et viser les plus jeunes. Pour être attractif, il faut répondre à leurs attentes, c'est pourquoi nous devons agir avec les Fédérations de voile, de pêche et avec tous les usagers et acteurs de la mer. Les barrières doivent tomber, pour que chacun, selon ses désirs puisse profiter de ces espaces adaptés.

Quelle est la réalité du lien transfrontalier avec la Catalogne ?

Indispensable et convivial, 60 % de notre clientèle va en Catalogne sud et l'on ne peut pas ignorer le dépassement et l'accueil qui est en place. Les Catalans sont très innovants, par exemple le port d'Estartit produit sa propre énergie, c'est le top.

Serge Pallarès, vous êtes également président du Parc marin géré par l'Office français de la biodiversité, franchement vos deux fonctions sont-elles compatibles ?

Le port béton c'est du cliché, c'est terminé ! Cette double fonction permet

justement d'évaluer avec précision les réalités de chacun. Les démarches sont ainsi maîtrisées en faveur de l'environnement, de la protection des zones sensibles. En matière de pollution par exemple, nous devons responsabiliser les plaisanciers. En apprenant des scientifiques, c'est ensemble que nous préserverons la biodiversité. La modification des usages, les changements de comportements doivent être acceptés par tous. Je tiens à apporter une précision sur le port d'Argelès-sur-Mer qui a ma connaissance, va engager une réhabilitation avec modification des mouillages, mais pas une extension.

L'urgence climatique nous ordonne de sauver la Méditerranée.

Enfin, pensez-vous un jour assister à la fameuse création d'un Parlement de la mer Méditerranée ?

La Méditerranée n'est pas comme les autres, cet espace maritime trait d'union des civilisations, lieu d'échanges et d'activités, est en danger. Notre devoir c'est de mettre en synergie l'ensemble des acteurs. Nous avons réussi en Occitanie, en Corse et en PACA, par les Parlements de la mer, à créer du dialogue et surtout des actions ! On doit élargir cette démarche à tous les pays qui bordent la Méditerranée pour créer ce Parlement. C'est l'urgence environnementale et climatique qui nous l'ordonne pour sauver notre mer fermée, si sensible et vulnérable.

Peut-on s'attendre à une « révolution » ?

Certainement ! Par des approches innovantes qui se conjuguent à des enjeux maritimes exceptionnels qui passent par la modernisation et l'adaptation. De grands défis à relever pour nos ports et les territoires littoraux, sans jamais perdre de vue ce lien si fort entre la terre et la mer.

Recueilli par V. Parayre

