



Comité de pilotage du programme d'activités « Tourisme » du Plan Bleu

Marseille, le jeudi 29 avril 2010

Compte-rendu

Le 29 avril 2010 s'est tenu à Marseille, dans les locaux du Plan Bleu à la Villa Valmer, le comité de pilotage du programme d'activités « Tourisme » du Plan Bleu.

Il a réuni les principaux partenaires du programme, la Banque Européenne d'Investissement (BEI) et l'Agence Française de Développement (AFD), ainsi que des personnalités qualifiées et reconnues dans l'espace méditerranéen pour leurs compétences scientifiques, technique ou institutionnelles : M. Luigi Cabrini (Organisation Mondiale du Tourisme, OMT), Mme Zeljka Skaricic (Centre d'Activités Régionales - Programme d'Actions Prioritaires, CAR/PAP, Croatie, PNUE/PAM), M. Fabrice Bernard (Conservatoire du littoral, France), M. Mohammed Larid (Institut des Sciences de la Mer et de l'Aménagement du Littoral, ISMAL, Algérie), M. Sami Benhadj (Consultant, Tunisie). L'Agence espagnole de coopération internationale pour le développement (AECID) et le DTEI/UNEP étaient excusés. (*Cf. liste des participants en annexe.*)

Ce comité de pilotage a été l'occasion de présenter le contenu des activités réalisées et engagées en 2009 (*Cf. ordre du jour et liste des documents disponibles en annexes.*)

Session introductive

Après un tour de table de présentation des participants, Pierre Icard, responsable de l'unité thématique du Plan Bleu, a précisé les objectifs de la réunion : soumettre le programme de travail « Tourisme » aux avis et aux recommandations du comité en vue d'en permettre l'amélioration et d'en faciliter la mise en œuvre et la valorisation ultérieure. Il a ensuite souligné la volonté du Plan Bleu d'inscrire ce programme dans la continuité des activités qu'il mène dans le domaine du tourisme depuis plus de vingt ans et de l'articuler avec les activités menées par les autres centres régionaux du PAM et par les organismes régionaux et internationaux spécialisés dans ce secteur. Enfin, il a présenté les grandes lignes et les différents volets du programme d'activités 2010-2011 « Tourisme et développement durable en Méditerranée », en introduisant les quatre sessions thématiques à l'ordre du jour :

- 1/ Le suivi de la Stratégie Méditerranéenne pour le Développement Durable (SMDD) et le travail en cours sur le test des indicateurs complémentaires « Tourisme » ;
- 2/ Le projet « Profils de durabilité de quelques destinations touristiques méditerranéennes » et les perspectives de cadrage régional pour la promotion du tourisme durable en Méditerranée ;
- 3/ L'étude prospective régionale en cours sur les liens entre tourisme international, changement climatique et émissions de GES imputables au transport aérien en Méditerranée ;
- 4/ L'étude régionale programmée sur les activités de croisière et de plaisance en Méditerranée, au regard des équipements et infrastructures, des pollutions induites et des productions de déchets.

Session 1 : Le suivi de la Stratégie Méditerranéenne pour le Développement Durable (SMDD) et le travail en cours sur le test des indicateurs complémentaires de durabilité

Laura Martinez Rubio a présenté le travail sur le test des indicateurs complémentaires « Tourisme » pour le suivi de la Stratégie Méditerranéenne pour le Développement Durable (SMDD).

La promotion d'un tourisme durable est l'un des sept thèmes prioritaires de la SMDD. Chacun de ses thèmes est doté d'un jeu d'indicateurs pour permettre l'évaluation des progrès de la mise en œuvre de ses orientations. Pour le tourisme, deux indicateurs prioritaires et dix neuf indicateurs complémentaires ont été sélectionnés. Aucun travail global n'a encore été mené au niveau régional pour sélectionner des indicateurs, ni pour les renseigner de manière systématique. L'objectif de ce volet du programme est donc de tester la batterie d'indicateurs retenus par la SMDD, conformément au mandat confié au Plan Bleu par la Commission Méditerranéenne du Développement Durable et par les pays riverains. Ce travail se déroule en plusieurs étapes:

- Réalisation des fiches méthodologiques : à partir de l'intitulé on définit l'indicateur, les variables nécessaires au calcul de l'indicateur et la formule de calcul, le niveau géographique d'application, les sources disponibles, les précautions d'emploi et les utilisations potentielles,
- Collecte des données,
- Calcul des indicateurs en fonction de la disponibilité des données,
- Réalisation des fiches d'analyse et de présentation des indicateurs, où à partir des résultats obtenus on fait une analyse de la situation en Méditerranée de la problématique du tourisme durable étudiée par chaque indicateur.

Lors de la discussion, les membres du comité de pilotage ont souligné les points suivants :

Le comité de pilotage a pointé l'intérêt de ce volet en soulignant, au-delà des fonctions informatives, d'outil de communication et d'aide à la décision, le rôle important des indicateurs de développement durable en matière de suivi et de monitoring des évolutions.

Quatre types de remarques ont été faits :

- Le travail ne doit pas se limiter au renseignement des indicateurs. En amont le Plan Bleu doit « questionner » l'exercice, c'est-à-dire expliciter de façon plus claire l'objectif recherché et préciser pour chacun indicateur quelles sont les cibles visées et les acteurs concernés. Il est également nécessaire de préciser les valeurs (seuils) de durabilité par indicateur, ceci permet une meilleure évaluation de la situation et de son suivi (en fonction du contexte géographique).
- Il ressort d'ores et déjà du travail effectué qu'un certain nombre d'indicateurs doivent être revus, améliorés ou modifiés :
 - Concernant l'indicateur TOU_C01 sur la « répartition des arrivées des touristes par mode de transport », il convient de prendre en compte les touristes nationaux en plus des touristes internationaux.
 - L'indicateur TOU_C03 « évolution de la fréquentation des espaces protégés » renvoie à un facteur de valorisation qui paraît contradictoire avec le risque de perte de biodiversité. Le comité propose d'autres indicateurs : linéaire côtier artificialisé, érosion côtière.
 - S'agissant de l'indicateur TOU_C04, il serait préférable d'utiliser l'indicateur « places de bateau par kilomètre de côte » (nombre d'anneaux). L'indicateur « distance moyenne entre les ports de plaisance » ne permet pas de tenir compte de la taille variable des ports.

- L'indicateur TOU_C07 : « Nombre de ports de plaisance et plages lauréats du pavillon bleu » ne permet pas de rendre compte de la taille des plages. Il est conseillé d'utiliser l'indicateur « km de côtes impropres à la baignade ».
 - Concernant les indicateurs sur le volet « environnement », les indicateurs d'impact pourraient compléter utilement les indicateurs de pression.
 - D'autres indicateurs sont suggérés : évolution du taux d'occupation des hébergements touristiques, nombre de lits, nombre de résidences secondaires.
- La présentation du tableau de synthèse des résultats doit être simplifiée. Le tableau est chargé et présente des redondances. Certains critères peuvent être regroupés : le critère « définition » lié au concept et aux données, le critère « lisibilité » lié à la communication...
- La valorisation de ce travail auprès de la CMDDD suppose que le rapport final intègre, au-delà de l'analyse raisonnée des IDD complémentaires, des propositions d'indicateurs alternatifs permettant d'améliorer le suivi de la SMDD dans le domaine du tourisme.

Sur ces bases, le comité de pilotage a souhaité que le travail engagé soit poursuivi avec l'étude des dix indicateurs restants.

Session 2 : Projet « Profils de durabilité de quelques destinations touristiques méditerranéennes »

Ce volet a été présenté par Julien Le Tellier et Ioannis Spilanis.

L'objectif est d'évaluer l'empreinte économique, écologique et sociale du tourisme à travers l'analyse détaillée de différentes destinations. Les profils de durabilité correspondent à des diagnostics de situations variées, aux échelles locale, nationale et régionale, pour identifier les points forts et les points faibles de chaque modèle en termes de répartition spatio-temporelle des flux touristiques, de modes de diversification des destinations, et de valorisation du potentiel local. A terme, l'objectif est de suggérer aux acteurs institutionnels et aux opérateurs les options possibles pour améliorer la performance économique du secteur, permettre une distribution plus équitable des recettes, contribuer au bien-être des sociétés locales, maîtriser les pressions sur le milieu et minimiser les atteintes à l'environnement local. L'étape finale du projet consiste à établir une synthèse sur l'état de la durabilité du tourisme en Méditerranée et un rapport de cadrage régional en termes d'images à promouvoir.

Enfin, les orientations de la SMDD pour la promotion d'un tourisme durable recommandent *d'élaborer un programme cadre de promotion de la Méditerranée d'une durée de 10 ans en vue d'un label de qualité du tourisme méditerranéen*. Cette orientation conduit le Plan Bleu à poser la question de la labellisation, ultime étape de la démarche.

Pour la coordination du projet, le Plan Bleu reçoit l'appui de M. Ioannis Spilanis, économiste, professeur de l'Université d'Egée et huit études de cas ont été confiées à des experts nationaux. Un « kick-off meeting » organisé à Athènes en octobre 2009 a permis d'arrêter la méthodologie, de poser le cadre collaboratif entre l'équipe de coordination et les experts et de sélectionner les destinations. La prochaine réunion de coordination est prévue en Sardaigne en juin 2010. -La synthèse des profils de durabilité et le rapport de cadrage régional sont attendus pour janvier 2011. Le séminaire régional de restitution est programmé pour de second semestre 2011.

La méthodologie élaborée dans le cadre du projet représente le point de départ pour proposer un outil commun en vue de promouvoir et d'assurer le suivi d'un tourisme durable en Méditerranée. Inspirée de l'approche DPSIR¹, elle comporte cinq étapes : le choix et la description de la

¹ Driving force, Pressure, State, Impacts, Response.

destination - le tourisme comme force motrice - les résultats et performances socio-économiques et environnementales du tourisme - les impacts du tourisme sur l'état de durabilité - les mesures politiques pour le tourisme durable en Méditerranée.

Etat d'avancement et premiers résultats : la principale difficulté dans la mise en œuvre des études relève de la disponibilité des données quantitatives : les alternatives consistent à utiliser des informations d'ordre qualitatif et des « dires d'experts » pour palier ces manques de données.

Deux indicateurs apparaissent particulièrement pertinents pour mesurer les pressions sociales et environnementales : la densité de lits (nombre de lits par hectare) et le ratio entre le nombre de nuitées et la population résidente.

Les destinations touristiques présentent une forme d'hybridation des différents modèles, avec des évolutions dans le cycle de vie des destinations. Toutefois, même si les destinations ne sont pas comparables (maturité, taille, accessibilité), l'échantillon permet de dresser un premier essai de typologie en fonction des variables discriminantes identifiées :

- Jerba (Tunisie), Torremolinos (Espagne) et Alanya (Turquie) correspondent au type « 3S International » : aéroport international, tour opérateur, saison allongée, diversification sans valorisation du potentiel local.
- Tipaza (Algérie), Tétouan (Maroc), Marsa Matrouh et El Alamain (Egypte) représentent le type « 3S National » généralement couplé à la présence d'une ville mais avec peu de diversification malgré les potentialités existantes.
- Siwa Oasis (Egypte), Chefchaouen (Maroc), Rovinj (Croatie), Castelsardo (Italie) sont des destinations plus « artisanales », moins planifiées, avec des produits touristiques diversifiés s'appuyant sur des facteurs locaux et des opportunités à exploiter de manière intégrée.

Enfin, les destinations résidentielles représentent une nouvelle catégorie, la promotion immobilière correspondant à une évolution dans le cycle de vie des destinations.

Lors de la discussion, les membres du comité de pilotage ont souligné les points suivants :

- Le projet permettra d'apporter des exemples à travers des études de cas et des retours d'expériences à l'échelle locale, ce qui le rend complémentaire du projet « destinations » mené par le CAR/PAP. Il est recommandé de mobiliser les ressources juridiques du protocole GIZC.
- Pour la finesse de l'analyse, il sera nécessaire de définir des objectifs de durabilité pour chacune des destinations, en prenant en compte le cycle de vie, la maturité de la destination et sa vulnérabilité, ainsi que les options possibles pour diversifier l'offre touristique et atténuer la balnéarisation.
- La question de la compatibilité entre projet touristique et protection de l'environnement doit également être posée.
- Le projet va permettre d'élaborer une méthodologie d'analyse et de dégager des pistes pour améliorer les performances du secteur. Il convient d'ores et déjà de réfléchir à la façon dont ces acquis pourront être valorisés auprès de différents publics cible. Des axes ont été identifiés par le comité de pilotage :
 - un niveau factuel de socialisation des études et des résultats : rapports mis en ligne sur Internet, organisation d'ateliers locaux de restitution et de mise en débat.
 - un niveau stratégique visant à faciliter le transfert et l'accompagnement à la mise en œuvre de la méthode : « boîte à outil », ateliers de formation, assistance technique.
 - Enfin, le projet pourrait ouvrir sur une charte de durabilité susceptible d'être adoptée par les nouveaux opérateurs ou sur les nouvelles destinations touristiques en Méditerranée.

Le comité de pilotage a validé la méthodologie mise au point et encouragé, moyennant la prise en compte de tout ou partie des remarques ci-dessus, la poursuite de ce volet.

Session 3 : Tourisme et transport aérien, analyse prospective

L'étude prospective sur le tourisme et le transport aérien a pour objectif de modéliser l'impact des mesures de réduction d'émission des GES sur le transport aérien, puis sur le tourisme méditerranéen. La prospective est menée à deux horizons 2025 et 2050, selon trois scénarios contrastés. Pour la réalisation de cette étude le Plan Bleu s'est associé au bureau d'études TEC et à un spécialiste de la modélisation (Paul Peeters) de l'université de Breda (NL).

Philippe Vallouis a présenté :

- l'état des lieux, qui confirme la forte dépendance du tourisme international au transport aérien.
- les trois scénarios, qui correspondent à des futurs intégrant différents niveaux de contraintes en matière d'émission de gaz à effet de serre (GES).
- le modèle développé, qui prend en compte le coût et le temps de transport pour calculer les distances parcourues par mode et les émissions de GES.

L'enjeu majeur du comité de pilotage était d'examiner les trois « histoires de scénario » proposées par le Plan Bleu pour mener son étude prospective.

Le Scénario de référence est celui de l'UNWTO 2035, étendu à 2050².

Le premier scénario («Real politic») prend en compte les positions de négociation tenues lors du Sommet de Copenhague, notamment par les USA, l'UE et les pays émergents :

- -17% émissions 2020/2005 et -83% 2050, idem pour les PSEM avec décalage de 15 ans,
- Coût du CO₂ : 50 €/t, avec le secteur aviation inclus dans un mécanisme de marché global (système permis négociables),
- évolution du secteur : poursuite de la baisse des prix aériens mais low cost sensibles au prix du baril - réalisation partielle des infrastructures aériennes du PART

Le deuxième scénario s'appuie sur les propositions de la « feuille de route » de Bali en 2008 :

- réduction mondiale des émissions de 50% en 2050/1990,
- régime global d'échange de permis avec un CO₂ à 200€/t et l'introduction de taxes sur les courtes distances aériennes
- évolution du secteur : baisse initiale, puis remontée des tarifs aériens (notamment PSEM) sous la pression du prix du CO₂ - concentration du secteur, Low cost en diminution - intégration modale, développement du ferré selon les prévisions Euromed en connexion avec turbopropulseur et ferry, constitution de hub aériens de turbopropulseurs, accélération du renouvellement des flottes aériennes

Le troisième scénario est fondé sur les conclusions des scientifiques pour limiter le réchauffement à 2°C.

- réduction de 80% émissions mondiales en 2050/1990
- prix du carbone élevé pour tous les pays 200 €/t, avec un marché de permis propre au secteur aviation,

² Rappel : ce scénario est, en lui-même, une projection, réalisée par le groupe de scientifiques qui a préparé le "UNWTO report on climate change and tourism", sur la base des estimations de l'OMT sur l'évolution du tourisme international à l'horizon 2020.

- évolution du secteur marqué par une gouvernance globale : interdiction du transport aérien sur les courtes distances lorsqu'une alternative « fer » existe - inversion des tendances low cost, open sky, développement de la concurrence - système sélectif sur moyenne et longue distance - développement rapide du fer, réduction de la capacité des aéroports, notion de "slow travel" (service intégrant chaîne transports), forte accélération du renouvellement de la flotte (turbopropulseur)

Les scénarios seront testés en mai et juin 2010 pour apprécier la sensibilité du modèle. Le résultat devrait être présenté en octobre 2010.

Lors de la discussion, les membres du comité de pilotage ont souligné les points suivants :

- Il serait utile de prendre connaissance des scénarios projetés par les entreprises privées, (simulations sur l'augmentation du prix du baril et du prix de la tonne de carbone), mais les compagnies sont réticentes à communiquer ces informations stratégiques.
- Il est difficile d'intégrer des évolutions technologiques que l'on ne connaît pas aujourd'hui. L'usage de la turbo-propulsion à la place des moteurs à réaction apparaît comme la principale voie d'amélioration en permettant d'aller un peu moins vite, mais surtout de consommer moins d'énergie et d'émettre moins de GES.
- Les progrès dans la consommation d'énergie du secteur de l'aviation sont à rechercher dans l'amélioration de l'efficacité de la gestion de l'espace aérien (routes, approches et mouvements aéroportuaires plus rationnels).
- L'étude devrait être intégrée dans une approche globale qui prenne également en compte l'impact du changement climatique sur l'attractivité et sur les performances des destinations. Cet aspect pourrait faire l'objet, après le projet, d'une étude complémentaire.

Sur ces bases, le comité de pilotage a validé les trois scénarios prospectifs et marqué son intérêt pour la poursuite des travaux.

Session 4 : Croisière et plaisance

L'approfondissement des études sur le thème croisière et plaisance était l'une des recommandations du séminaire régional organisé par le Plan Bleu en juillet 2008. Ce volet du programme n'ayant pas le même degré de maturité que les autres, Laura Martinez et Oliver Keserue ont présenté les termes de référence de l'étude régionale « Croisière et plaisance en Méditerranée ». L'objectif de cette étude est de rééquilibrer l'offre d'infrastructures et d'équipements au Sud et à l'Est de la Méditerranée, tout en estimant les déchets et la pollution engendrés par ces deux activités.

Lors de la discussion, les membres du comité de pilotage ont souligné les points suivants :

En dépit de l'intérêt du comité de pilotage pour ce sujet, il a été suggéré de modifier les termes de référence en tenant compte des aspects suivants :

- Clarifier l'objectif du projet en précisant que, s'il s'avère nécessaire de rééquilibrer l'activité de croisière et de plaisance à l'échelle régionale et au profit du Sud et de l'Est de la Méditerranée, cela ne passe pas nécessairement par le développement de nouveaux équipements pour le tourisme nautique, mais plutôt par l'étude des options d'amélioration et de mise à niveau des ports de croisière et de plaisance dans les pays du Sud et de l'Est.

- Dans le même esprit, le comité de pilotage a demandé au Plan Bleu de choisir entre deux approches : soit l'étude se concentre sur la pollution de tout les types de bateaux, soit elle étudie les conditions de la durabilité du tourisme nautique, ce qui suppose d'intégrer dans l'étude l'analyse des impacts socio-économiques et pas seulement les impacts environnementaux.
- Distinguer la croisière et la plaisance : ce ne sont pas les mêmes types de bateaux (voile *versus* moteur) ni de ports, de clientèle, de consommation d'énergie, de production de déchets, d'atteintes à l'environnement..
- Le comité de pilotage a suggéré de concentrer l'étude sur la croisière, tout en intégrant la plaisance dans les huit profils de durabilité des destinations touristiques étudiées.

Sur ces bases, le Plan Bleu a décidé de surseoir au lancement de l'étude et de proposer, dans les deux mois, de nouveaux termes de référence au membres du comité de pilotage.

Conclusion

A l'issue des débats sur les quatre volets techniques, le comité de pilotage a été appelé à se prononcer plus globalement sur la cohérence du programme d'activités « tourisme » du Plan Bleu.

Au regard des défis posés par le développement durable du tourisme en Méditerranée, la pertinence du programme d'activités a été soulignée. Le comité de pilotage a encouragé le Plan Bleu à donner au tourisme une dimension transversale dans l'ensemble de ses programmes sectoriels et à intégrer dès à présent dans ses réflexions le souci de valorisation, de transfert et d'appui à la mise en œuvre de ses résultats et des recommandations qui en découleront.

Dans un objectif de synergie, il est demandé au Plan Bleu de rechercher des points de convergence entre son programme d'activités du Plan Bleu et le programme d'évaluations rétrospectives de l'AFD, ainsi qu'avec les approches du groupe de travail international sur le développement du tourisme durable (GTI-DTD) et avec les programmes de la Commission européenne.

Enfin, le comité de pilotage a souligné qu'à l'avenir deux autres thématiques mériteraient d'être abordées : l'emploi dans le secteur touristique et les impacts du tourisme de « Camping-car » qui prend de plus en plus d'ampleur (exemple du Maroc).

Pierre Icard a conclu la séance en remerciant les membres du comité de pilotage de leur participation et de leur engagement aux cotés du Plan Bleu et en précisant que, compte tenu de l'agenda de réalisation des différents volets du programme, la prochaine réunion pourrait se tenir au début de l'année 2011.



Comité de pilotage du programme d'activités « tourisme » du Plan Bleu

Marseille, le 29 avril 2010

Ordre du jour

- 09h45-10h00** Accueil des participants
- 10h00-10h15** Ouverture de la réunion
Pierre Icard, Responsable de l'unité thématique du Plan Bleu
- 10h15-11h15** **Session 1 : Le suivi de la Stratégie Méditerranéenne de Développement Durable**
- 10h15-10h45 **Présentation du contexte. Travaux réalisés et envisagés par le Plan Bleu**
Laura Martinez Rubio
- 10h45-11h15 Discussion
- 11h15-12h45** **Session 2 : Durabilité des destinations**
- 11h15-12h00 **Présentation du contexte. Travaux réalisés et envisagés par le Plan Bleu**
- 12h00-12h45 Discussion
- 12h45-14h00** *Déjeuner*
- 14h00-15h30** **Session 3 : Tourisme et changement climatique en Méditerranée : la question du transport aérien**
- 14h00-14h30 **Présentation du contexte. Travaux réalisés et envisagés par le Plan Bleu**
- 14h30-15h30 Discussion
- 15h30-15h45** *Pause café*
- 15h45-16h30** **Session 4 : Croisière et Plaisance**
- 15h45-16h00 **Présentation du contexte. Travaux réalisés et envisagés par le Plan Bleu**
- 16h00-16h30 Discussion
- 16h30-17h15** **Discussion générale sur le programme d'activités « tourisme »**
- 17h15-17h30** **Synthèse et conclusion**

Liste des participants

Villa Valmer (Marseille) (FR), 29/04/2010

M. Campbell THOMSON Tél/Tel. +352 (43) 79 88 544
Conseiller, Direction des projets Fax +352 (43) 79 68 827
E-mail c.thomson@eib.org

Banque européenne d'investissement
98-100, boulevard Konrad Adenauer
Luxembourg

**Mme Constance CORBIER-
BARTHAUX** Tél/Tel. +33 1 53 44 34 83
E mail corbierc@afd.fr

Chargée de mission environnement
et biodiversité, évaluateur
Agence Française de Développement
5 ue Roland Barthes
France

M. Fabrice BERNARD Tél/Tel. +33 (0)4 42 91 64 10
Délégué Europe et International Fax +33 4 42 91 28 35
E-mail f.bernard@conservatoire-du-littoral.fr

Conservatoire du littoral
Bastide Beaumanoir
3, rue Marcel Arnaud
France

M. Luigi CABRINI Tél/Tel. +34 91 567 82 25
Director, Head of Sustainable Fax +34 91 571 37 33
Tourism Development E-mail lcabrini@unwto.org

World Tourism Organization
Department of Sustainable
Development of Tourism
Capitán Haya 42
Espagne

Mme Zeljka SKARICIC Tél/Tel. +385 (21) 340 476
Project Officer Fax +385 21 340 490
E-mail zeljka.skaricic@ppa.htnet.hr

PAP/RAC
Kraj sv. Ivana 11
Croatie

M. Mohammed LARID Tél/Tel. +213 (0775) 69 25 53
Chef de Département Fax +213 (021) 91 77 90
E-mail med7_larid@yahoo.fr

Institut des Sciences de la Mer et de
l'Aménagement du Littoral (ISMAL)
Campus Universitaire de Dély
Brahim
B.P. 19 - Dély Brahim
Algérie

M. Sami BENHADJ

Consultant auprès du Conservatoire
français du littoral

M. Ioannis SPILANIS

Assistant Professor

Tél/Tel. +3022510 36229

Fax +30 (225) 10 36 290

E-mail ispil@aegean.gr

Department of Environment-
University of the Aegean
Laboratory of Local and Islands'
Development
University Hill
Ex-Xenia Building
Grèce

M. Pierre ICARD

Responsable de l'unité thématique

Tél/Tel. +33 4 92 38 86 19

Fax +33 4 92 38 71 31

E-mail picard@planbleu.org

Plan Bleu
15 rue Beethoven
France

Mme Laura MARTINEZ RUBIO

Chargée de mission tourisme et
indicateurs

Tél/Tel. +33 4 92 38 71 34

Fax +33 4 92 38 71 31

E-mail lmartinez@planbleu.org

Plan Bleu
15 rue Beethoven
France

M. Julien LE TELLIER

Chargé de mission analyses
territoriales

Tél/Tel. +33 04 91 55 48 15

Fax +33 04 91 55 48 19

E-mail jlettellier@planbleu.org

Plan Bleu
Villa Valmer
271 Corniche Kennedy
France

M. Philippe VALLOUIS

Chargé de mission transports

Tél/Tel. +33 4 92 38 71 41

Fax +33 4 92 38 71 31

E-mail pvallouis@planbleu.org

Plan Bleu
15 rue Beethoven
France

M. Oliver KESERUE

Chargé de mission déchets

Tél/Tel. +33 4 92 38 51 62

Fax +33 4 92 38 71 31

E-mail okeserue@planbleu.org

Plan Bleu
15 rue Beethoven
France