

habitant atteint déjà 2 700 euros, soit le double de la moyenne nationale.»

Il n'empêche, à l'horizon 2012 Fréjus devrait avoir complètement réaménagé sa façade maritime, sur les 3 kilomètres situés entre l'embouchure du Pedegal et celle de l'Argens. Au programme : harmonisation des lots de plages et de leurs bâtiments, réalisation d'une promenade sur l'arrière-plage et travaux de réaménagement des trottoirs.

A Saint-Raphaël, le maire, Georges Ginesta, veut créer une unité architecturale urbanistique entre le Vieux-Port et le port privé de Santa Lucia. « C'est le projet de mon mandat, lance-t-il. Les études démarrent en septembre. » Cette opération, qui débiterait par la réhabilitation du Vieux-Port, n'est pas encore totalement ficelée. « On peut imaginer notamment des infrastructures pour l'accueil de bateaux de croisière », avance Alfred Geisler, chargé de l'urbanisme. Du côté de l'opposition, si on reconnaît la nécessité de ces travaux, beaucoup redoutent un urbanisme exacerbé. « Il faudra rester vigilant », insiste Colette Pitol-Laugier, conseillère municipale PS.

Economie : le pari high-tech

En matière de développement économique, Saint-Raphaël et Fréjus affichent une même volonté. Celle de se défaire de l'image de ville saisonnière. « Nous tournons à 80 % avec le tourisme, il nous faut une activité qui fonctionne à l'année », explique Jean-Claude Tosello, adjoint au maire de Fréjus et conseiller de la communauté d'agglomération chargé du développement économique. Pour ce faire, les deux villes misent sur l'implantation d'entreprises à forte valeur ajoutée. Ainsi, sur la zone industrielle du Capitou, à Fréjus, le pôle d'excellence Jean-Louis continue sa mue. D'ici à deux ans, une trentaine d'entreprises innovantes y auront pris leurs quartiers. Ces sociétés spécialisées dans l'ingénierie, les systèmes électroniques de surveillance ou encore la parapharmacie affichent toutes un fort potentiel de création d'emplois. En quittant ses 150 mètres carrés de Carros pour 1 500 au Capitou, Patrice Zindt, gérant de FWD Systems (10 salariés), spécialisé dans les produits optiques brevetés, espère « embaucher rapidement une vingtaine d'employés ». A terme, le pôle Jean-Louis devrait générer 400 emplois. Côté financement, la communauté d'agglomération ne devrait rien déboursier : « Les 6,5 millions d'euros investis vont être entièrement remboursés par la vente des terrains », assure Jean-Claude Tosello. Sur cette zone, il est également prévu la création d'un pôle BTP. Mais le projet ne convainc pas l'opposition. « L'initiative est en réalité un moyen de donner de nouveaux locaux à des entreprises locales et non de faire venir de nouvelles entreprises », regrette Elsa Di Méo.

A Saint-Raphaël, la mairie mise aussi sur la haute valeur ajoutée. Un peu plus de dix ans après la création d'Epsilon 1, le parc Epsilon 2 émerge

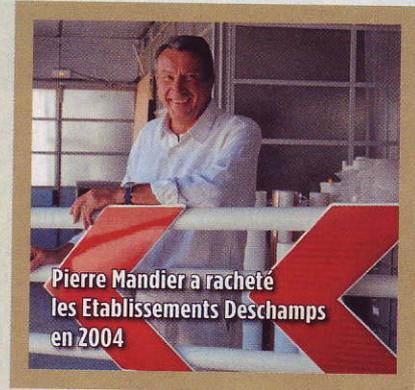


D'ici à deux ans, une trentaine d'entreprises innovantes s'installeront sur le pôle d'excellence Jean-Louis

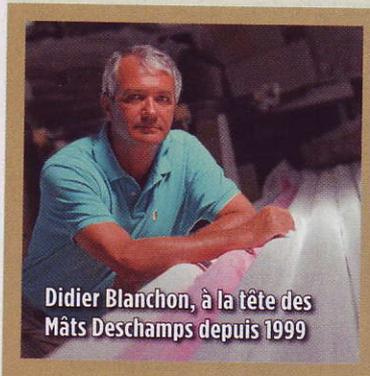
DR/ESPACE ARCHITECTURE

LA SAGA DESCHAMPS

C'est l'histoire d'une diversification réussie. Créée en 1956, l'entreprise Deschamps a fabriqué pendant trente ans un modèle de dériveur célébrisime, le Ponant, avant de se scinder, à la fin des années 80, en deux entreprises distinctes, qui voguent désormais dans deux univers différents, mais au même niveau d'excellence. La première, les Mâts Deschamps, rachetée par Didier Blanchon en 1999, est en effet leader mondial sur le marché des mâts de drapeau en fibre de verre. Présente aux Etats-Unis, où elle a une usine, et jusqu'en Chine, où ses mâts ont orné les abords des stades de Hongkong lors des JO, cette



Pierre Mandier a racheté les Etablissements Deschamps en 2004



Didier Blanchon, à la tête des Mâts Deschamps depuis 1999

petite PME (60 salariés pour 5 millions d'euros de chiffre d'affaires) s'est engagée aujourd'hui dans la production de réverbères et de poteaux d'éolienne. L'autre entreprise, les Etablissements Deschamps, rachetée en 2004 par Pierre Mandier, pro-

duit les poteaux qui équipent notamment les barrières des passages à niveau. Elle aussi exporte ses produits dans le monde entier : on retrouve ses barrières partout en Europe, mais aussi en Amérique du Sud et au Maghreb. Moins médiatique que sa cousine productrice de mâts, cette seconde PME, qui compte 45 salariés et réalise 3,5 millions d'euros de chiffre d'affaires, poursuit également une politique de diversification. Après les barrières pour la SNCF, elle s'est lancée dans l'équipement autoroutier (où les corps creux en matériaux composites se montrent moins dangereux pour la sécurité des automobilistes que les anciens poteaux en aluminium installés sur le bord de la chaussée). Après avoir sorti une nouvelle gamme de poteaux pour les feux rouges à travers l'Hexagone, Pierre Mandier envisage aujourd'hui de revenir vers une activité plus nautique, en lien avec l'arsenal de Toulon. Mais, chut ! Ce nouveau projet est classé « secret défense » ■ B. E.