

APS

Aquitaine Presse Service

# LE FORUM ECONOMIQUE APS

Jeudi 23 novembre 2006 - 18 heures

Quel contrat de projets, quelles perspectives  
pour Bordeaux et l'Aquitaine ?



Avec le partenariat de



- Particuliers, Artisans,
- Commerçants,
- Professions libérales,
- Associations
- PME-PMI
- Collectivités territoriales,
- Entreprise Sociale
- pour l'Habitat,
- Associations gestionnaires :
- Un Centre d'affaires PME/PMI
- Un service à la disposition des
- professionnels de l'immobilier,
- Un service à la disposition des
- professionnels de l'immobilier,
- Une Direction marchés publics
- et économie sociale
- Un service à la disposition des
- professionnels de l'immobilier,
- Un service à la disposition des
- professionnels de l'immobilier,

# Banque du Développement Régional



Le Groupe Caisse d'Épargne Aquitaine-Nord vous accompagne pour que l'épanouissement des projets individuels se réalise en harmonie avec le développement économique et social.



**CAISSE D'ÉPARGNE**  
AQUITAINE-NORD

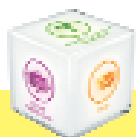


Tel. 05.56.00.15.15 ■ [www.caisse-epargne.fr](http://www.caisse-epargne.fr) ■

## LES SOLUTIONS COURRIER POUR LES ENTREPRISES NOTRE VALEUR AJOUTÉE VOUS AIDE À GRANDIR.



© 2014 La Poste



### LES SOLUTIONS COURRIER POUR LES ENTREPRISES



GESTION DONNÉES CLIENT



CONCEPTION DES DOCUMENTS



FABRICATION



ENVOI



RECEPTION ET GESTION DES RETOURS



ARCHIVAGE

GRUPE LA POSTE



COURRIER ENTREPRISES

**36 34**

0,11 € TTC par appel et par réponse min.



**Alain JUPPÉ,**  
Maire de Bordeaux,  
ancien Premier ministre.

**Alain ROUSSET,**  
Président du Conseil régional d'Aquitaine,  
Président de la Communauté urbaine de Bordeaux et président de l'ARF.

## QUEL CONTRAT DE PROJETS, QUELLES PERSPECTIVES 2007-2013 POUR BORDEAUX ET L'AQUITAINE ?

Mesdames, Messieurs, j'ai le très grand plaisir de donner le coup d'envoi du 5<sup>e</sup> Forum Economique APS. Pour moi et toute mon équipe, cette 5<sup>e</sup> édition revêt un caractère particulier. En juin dernier, à mi-chemin entre le précédent Forum et celui-ci, j'ai repris les rênes d'APS via une société ad hoc constituée avec mon associée Isabelle Lemasson. Cette société détient 65% du capital aux côtés d'Expanso, actionnaire historique de notre journal qui dispose de 35% des parts. Je tiens à le souligner : APS demeure totalement indépendant ; indépendant de tous groupes de presse ou de pressions. Cette année, c'est donc à double titre que je vous souhaite la bienvenue : en tant que rédacteur en chef et directeur de la publication.



Ce soir, je souhaite réserver un accueil particulier à Frédéric Mantelin, fondateur d'APS il y a près de 33 ans. Frédéric Mantelin, pionnier de l'information économique en région, auprès de qui j'ai tout appris au cours des dix années que j'ai passé à Toulouse avant de prendre la responsabilité de l'agence bordelaise. C'était en 1988. Le temps passe... Ce soir, je souhaite aussi particulièrement la bienvenue à Roland Machenaud, qui a donné une formidable impulsion à APS dès lors qu'il en a pris la direction en 1998. En 2000, il a créé E-Spy, la lettre quotidienne électronique qui constitue le complément idéal de la lettre hebdomadaire papier. Il a aussi créé ce Forum : en 2002, une première édition dont les principaux invités étaient déjà Alain Juppé et Alain Rousset. Merci Messieurs de votre fidélité. Ayant décidé de passer la main, Roland Machenaud a fait le choix de la solution qui lui paraissait devoir garantir la pérennité et le développement d'APS. Avec toute mon équipe, nous allons faire en sorte de ne pas le décevoir. De nouveaux projets sont en chantier. Ils vont venir étoffer ce qui est déjà aujourd'hui le système d'information APS avec toujours le même souci : apporter une information pertinente, utile et exploitable ; une information sur mesure pour les décideurs que vous êtes.

Bienvenue donc à vous tous, Mesdames, Messieurs.

Un mot pour remercier nos confrères journalistes qui sont, enco-

re une fois, venus nombreux pour couvrir ce Forum. A ce titre, je souligne le partenariat que nous avons conclu avec bordeaux.tv et la Caisse d'Epargne : les meilleurs moments du Forum Economique APS seront en ligne sur bordeaux.tv à partir de jeudi prochain.

Dans cinq minutes, je demanderai à Alain Juppé et Alain Rousset de me rejoindre à la tribune pour débattre de l'avenir économique et industriel de l'agglomération bordelaise et de l'Aquitaine. Le contrat de projets Etat-Région 2007-2013 sert de point d'appui à ce débat, comme le contrat de plan a toujours constitué un important point d'appui aux politiques de développement économique. Dans un état d'esprit ouvert et prospectif, le Forum Economique APS doit apporter les éclairages que vous attendez, vous tous ici présents. A ce titre, vous avez été nombreux à nous adresser les questions que vous souhaitez poser, ou voir poser, à nos deux invités. Ce sera fait au fil de l'eau, au fur et à mesure que nous aborderons les différents dossiers qui nous intéressent. Beaucoup de ces questions concernent les infrastructures et en particulier la mise à deux fois trois voies de la rocade nord-ouest de Bordeaux ou le grand contournement de l'agglomération. Des infrastructures routières qui, nous allons le voir, ne sont plus prises en compte dans le contrat de projets. Nous aborderons ces dossiers d'infrastructures dans la troisième et dernière partie de notre débat dont je vous livre les grandes articulations : dans un premier temps, nous allons voir ce que l'on peut attendre de la nouvelle mouture de contrat Etat-Région ; dans la deuxième partie, nous nous appliquerons à répondre à la question : "quels axes de développement économique et de développement durable pour Bordeaux et l'Aquitaine ?" ; la troisième partie, je vous l'ai déjà dit, sera consacrée aux infrastructures. A l'issue de cette troisième partie nous reviendrons vers la salle pour les ultimes questions suscitées par le débat ou pour aborder d'autres thèmes que ceux que nous aurons développés.

Pour finir, je remercie les partenaires de cette soirée sans lesquels le Forum Economique APS n'existerait pas.

**Joël Dauga**  
Directeur d'APS

**Joël Dauga :** Première partie de ce débat : que peut-on attendre de la nouvelle mouture de contrat Etat-Région ? Dans l'interview publiée dans le numéro d'APS qui vous a été remis ce soir, le préfet de région parle de "contenu plus sélectif centré sur les enjeux majeurs".

Alain Rousset, au début de l'été, vous avez dénoncé le manque de cohérence et d'ambition des propositions faites par l'Etat en menaçant de ne pas signer les contrats de projets si la copie n'était pas revue. Voulez-vous nous dire où nous en sommes aujourd'hui et quelle est la volonté de la Région dans le document en préparation ?

**Alain Rousset :** Je confirme ce que vous dites et je confirme aussi que nous ne sommes pas prêts encore à signer. Quelques chiffres d'abord sur l'exécution du contrat de plan précédent qui, en 2000, était de l'ordre de 800 millions d'euros. Le gouvernement a souhaité ne plus inscrire les routes, compte tenu des transferts de responsabilités. Nous nous trouvons donc avec un chiffre de 600 millions d'euros ; actualisé, on arrive à un peu moins de 700. La première proposition de l'Etat était de 460 millions d'euros. Nous avons proposé un contrat de plan en tout, avec tous

## “On ne fait pas un territoire attractif si la recherche n'est pas à la hauteur”

était rabougri. Les Régions ont fait savoir qu'il n'était pas possible de discuter dans ce cadre-là et je reconnais que le Premier ministre a compris qu'il fallait ouvrir la discussion réellement.

**Joël Dauga :** Donc la situation a évolué...

**Alain Rousset :** La situation évolue. Elle évolue favorablement. Elle n'est pas encore ce que nous souhaitons, loin de là, mais elle évolue. Il reste plusieurs points à accomplir : d'abord il nous manquait, et en Aquitaine c'était aberrant, tout ce qui concerne le tourisme. Il y manquait le logement étudiant, les transferts de technologies... Dossiers qui reviennent doucement.



les partenaires, à 3 milliards. Avec un doublement des crédits de recherche, triplement des crédits ferroviaires, un engagement très fort notamment sur le ferroviaire, sur le développement durable, sur le plan climat, des actions aussi qui intéressent chacune des agglomérations, celle de Bordeaux et les autres. Le premier mandat qu'a reçu le préfet était loin, pas simplement pour l'Aquitaine mais pour l'ensemble des régions, loin de correspondre à cela, puisque notamment sur les crédits de recherche il y avait même une diminution. Or vous savez que l'on ne fait pas un territoire attractif, un territoire qui demain produira de l'emploi en produisant des entreprises si la recherche n'est pas à la hauteur des grandes agglomérations européennes. Et c'est un défi auquel, vous le savez, je suis particulièrement attaché. Il y manquait notamment tous les transferts de technologie, la diffusion scientifique et technique, la présence de l'Etat sur nos grands projets de centres techniques ; je pense notamment au Petawatt, ou à un

Le deuxième problème qui nous a gêné, c'est que le contrat de plan qui est un élément de concertation avec l'ensemble des partenaires, un moment où Région - qui est l'interlocuteur de l'Etat - mais aussi agglomérations, départements, pays, partenaires sociaux et socioprofessionnels peuvent se rassembler sur un projet commun, une feuille de route de l'Aquitaine pour les six années qui viennent. Cela n'a pas été possible - même si l'on essaie de rattraper le temps - car le temps de la concertation a été extraordinairement rabougri aussi : 4 à 6 mois au lieu des 15 à 18 précédemment. Ce qui peut d'ailleurs poser un problème aujourd'hui à l'Etat, à la Région et à l'ensemble de ses partenaires. Nous en sommes là aujourd'hui.

Le contrat de plan représente non seulement pour les collectivités locales mais aussi pour les universités, les partenaires scientifiques, les chefs d'entreprise, un fabuleux carnet de commandes. Imaginons ce que j'avais proposé : 200 millions d'euros de la part de la Région

dossier auquel je tiens beaucoup qui est le centre technique composite... Bref, un contrat de plan qui

simplement pour l'université et la recherche. Regardons ce qu'il y a derrière : la montée en puissance d'un certain nombre de masses critiques de la recherche bordelaise et aquitaine sur les matériaux, la santé, l'optique et le laser mais aussi sur beaucoup d'autres domaines qui concernent toutes nos capacités scientifiques et technologiques. Et cette idée de feuille de route en même temps que de projet de vision sur l'avenir a été largement entamée. On considère qu'aujourd'hui les choses se rapprochent du point d'équilibre que l'on souhaitait.

**Joël Dauga :** Donc du progrès mais il reste à faire.

**Alain Rousset :** Peut mieux faire.

**Joël Dauga :** Alain Juppé, quelles sont les attentes du maire de la capitale régionale par rapport à ce contrat ?

**Alain Juppé :** Je voudrais d'abord vous dire que je suis très heureux de retrouver APS et l'ensemble des décideurs économiques qui sont ici rassemblés. Juste un mot sur ce contrat de projets : je trouve que c'est une bonne chose d'avoir changé de méthode. Les précédents contrats de plan étaient souvent des fourre-tout dans lesquels on essayait de mettre la totalité des projets concernant l'Etat et la Région et leur taux d'exécution laissait souvent à désirer. On était d'ailleurs très fréquemment obligé de les proroger pendant un an ou deux pour améliorer ce taux d'exécution. Là, le gouvernement a décidé de changer de méthode en changeant le nom d'abord : contrat de projets, ce qui veut dire que l'on cible sur les objectifs mieux identifiés et cela rend, bien évidemment, très difficile toute comparaison puisqu'il y a un certain nombre d'opérations qui sortent du champ de la contractualisation. Je ne rentrerai pas dans le débat de savoir si le gouvernement est parti de trop bas et la Région de trop haut. En toutes négociations, on essaie de rapprocher les points de vue et je me réjouis que cela soit en cours. Je ne suis pas, pour ce qui me concerne en tant que maire de Bordeaux, partie prenante dans cette discussion, nous le serons peut-être au moment de l'élaboration du contrat d'agglomération en 2007, j'ai néanmoins essayé d'aider à trouver des solutions. C'est ainsi qu'une rallonge au titre du contrat en cours a pu être dégagée : 9 millions d'euros pour solder les opérations universitaires qui n'étaient pas terminées. Je pense au pôle Victoire et au pôle Pey Berland, qui intéressent tout particulièrement la ville de Bordeaux et puis, dans le dernier rush, dans la dernière ligne droite, je soutiens avec bonne humeur les demandes du président du Conseil régional : je pense que nous pourrions obtenir sans doute un chouïa de plus sur la recherche et sur l'enseignement supérieur ; le chouïa étant quand même de l'ordre d'une dizaine de millions d'euros, ce qui n'est pas négligeable. J'espère que tout ceci aboutira, même si ce n'est pas évidemment l'idéal. Je pense qu'il y a, en tout cas, une convergence sur les grands objectifs, sur les grands axes de ce contrat de plan Etat-

Région et tout à l'heure (ndlr : dans le film d'ouverture du Forum). François Audibert, Président du directoire de la Caisse d'Épargne Aquitaine Nord, a finalement résumé les grandes cibles : la compétitivité des territoires, le développement durable et la cohésion sociale. Je pense que sur ces grands axes tout le monde est d'accord.

Alors qu'attend le maire de Bordeaux pour en venir à votre question ? Et bien que la ville de Bordeaux soit prise en compte dans cette planification régionale. A partir d'une idée bien simple : c'est qu'il n'y a pas de développement régional efficace s'il n'y a pas une capitale régionale véritablement dynamique. J'espère donc que l'agglomération bordelaise et la ville de Bordeaux seront au cœur de cette stratégie de développement avec une ambition qui est celle de mon équipe - c'est la question que vous me posez - : hisser Bordeaux véritablement au rang de métropole européenne. Nous n'y sommes pas tout à fait. Vous avez, je pense, encore en tête le classement que la Datar, je crois, avait fait en 2003 : Bordeaux a la capacité ou le potentiel d'une capitale, d'une métropole européenne, elle n'en a pas encore tout à fait le statut et elle doit renforcer un certain nombre de ses fonctions internationales pour affirmer ce statut de métropole européenne dans l'intérêt de l'ensemble de la région et aussi dans l'intérêt de ses habitants. Ce n'est pas pour la gloriole que nous souhaitons être une métropole européenne, c'est pour que le développement économique soit davantage créateur d'emplois et réponde aux attentes de notre population. Si je veux résumer dans cet esprit les deux ou trois grandes attentes de la ville et de l'agglomération sans entrer dans le détail - j'espère que l'on y reviendra - je serais tenté de dire d'abord le rattrapage de notre retard en infrastructures de transport et de communication. J'avais fait un peu scandale en 95 quand j'avais dit que Bordeaux avait 30 ans de retard : certains en avaient pris un peu pour leur

**“Il n'y a pas de développement régional efficace s'il n'y a pas une capitale régionale véritablement dynamique”**

grade, je le regrette, mais enfin, c'était un constat. Le rattrapage a commencé mais il est loin d'être totalement réalisé et j'espère que l'on reviendra sur un certain nombre de priorités. Pour moi, la priorité des priorités c'est la LGV Tours-Bordeaux et le fait que Bordeaux soit à deux heures de Paris. On voit ce qu'il se passe ailleurs quand ce genre d'investissement est réalisé : c'est un levier de développement très puissant et comme Alain Rousset était, je crois, ce matin avec ses collègues présidents de Région, et notamment celle de la région Poitou-Charentes, peut être pourra-t-il nous dire si le financement de cette ligne

LGV Tours-Bordeaux est maintenant acquis, car vous savez qu'il y a un petit blocage du côté de Poitiers.

Ma deuxième priorité pour le rayonnement de la métropole bordelaise, c'est évidemment le rayonnement de son université et de l'ensemble de son appareil de recherche. Je crois que c'est tout à fait essentiel et à ce titre nous sommes très vigilants sur le logement étudiant. On y



reviendra aussi j'espère, je ne veux pas être trop long dans ce propos introductif. Et puis enfin, je dirais que mon troisième souci est la promotion de l'image de Bordeaux. Cela m'a beaucoup frappé, y compris lorsque j'ai pris un peu de recul géographique par rapport à Bordeaux : nous avons la chance, et c'est une chance pour l'Aquitaine, d'avoir une métropole régionale parfaitement identifiée dans le vaste monde avec une double image de marque : d'une part, la marque du vin, formidable, qu'il faut garder et développer et, d'autre part, la marque du XVIIIe siècle avec les façades, les quais etc. Ceci est maintenant connu très largement à travers l'Europe et même au-delà. Il faut que nous ajoutions à cette image de marque "Bordeaux ville du 21e siècle" et ça on n'y est pas encore tout à fait. Ce sont les pôles de compétitivité, ce sont les PME innovantes, c'est le tourisme d'affaires. Nous avons désormais un potentiel d'attractivité formidable dans ce domaine. C'est aussi ce grand projet que nous commençons à aborder à la CUB qui consiste à faire autour de l'arrivée du TGV un véritable centre d'activités à vocation européenne comme il y a eu Euralille, Euroméditerranée ou la Part-Dieu. J'ajouterais à tout cela l'attractivité culturelle : on s'en rend compte quand on regarde certaines villes dans notre Sud en particulier, la culture est aussi un élément de développement. Et puis enfin, l'exemplarité environnementale. Nous avons l'ambition de faire de Bordeaux et de son agglomération des collectivités en pointe dans ce domaine. Voilà un certain nombre de thèmes que je souhaiterais retrouver dans ce fameux contrat d'agglomération dont nous avons parlé et qui se négociera en 2007.

**Joël Dauga :** Nous allons revenir sur la plus grande partie de ces points-là dans le cadre de notre débat. Alain Rousset, Alain Juppé a évoqué les précédents contrats fourre-tout. A un moment, le gouvernement a mis en avant la mauvaise exécution des anciens contrats de plan pour justifier en partie la réforme de la contractualisation entre Etat et Région. Le préfet indique que le taux d'exécution du contrat

qui s'achève se situe autour de 79%. Les taux respectifs étant de 86,6% pour la Région et un peu moins de 72% pour l'Etat. Ce sont des chiffres à fin septembre que donne le préfet. Etes-vous d'accord sur ces chiffres et quelle est votre analyse sur la difficulté à réaliser ce qui est contractualisé ?

**Alain Rousset :** La Région aujourd'hui est à 90% et sur les dossiers dont elle censure la maîtrise d'ouvrage, notamment les dossiers scientifiques, elle est allée jusqu'à prendre en charge les surcoûts et même au-delà. Je pense notamment à ce qui concerne l'optique et le laser. En reprenant d'autres projets, on est à 173%.

**Joël Dauga :** Ce ne sont pas que les surcoûts qui font les 73% supplémentaires ?

**Alain Rousset :** Les projets qui ont bougé, qui se sont détendus, qui étaient inscrits initialement et qui ont pris plus d'ambition. Je crois qu'il y a une erreur dans ce domaine-là et j'ai essayé de l'expliquer au gouvernement : quand on arrive à 80% ou 90% d'exécution de ce qu'est une loi de programmation, c'est un succès. Si je compare au taux d'exécution des budgets des collectivités locales ou au taux d'exécution des budgets de l'Etat, on est loin de ça. Je m'inscris en faux contre ce qu'a évoqué le gouvernement, voire même la Cour des comptes en disant : "ça ne marche pas bien". Si, ça marche. Ça marche parce que c'est de la concertation, parce que ce sont des projets collectifs et parce que les projets se font. Il y a toujours un peu de retard. Notamment, force est de constater que les deux projets qui sont en panne sur Bordeaux, Pey Berland et la

Victoire, étaient à maîtrise d'ouvrage d'Etat et pour des raisons de difficultés budgétaires, ces projets ont été décalés. Nous avons obtenu, et je remercie Alain Juppé d'y avoir pris part, que les dossiers recherche et université aient la même jurisprudence que les routes. Les routes n'ont pas toutes été exécutées et pour cette raison le contrat de plan se poursuit. J'avais demandé au Premier ministre qu'il en soit de même pour la recherche et l'université. C'est ce qui s'est passé. Le contrat de plan doit être un moyen de décentraliser des politiques, parce que les ministères sont obligés d'inscrire, d'une manière pérenne, un certain nombre de financements sur des opérations. Ce qu'a voulu faire le gouvernement, quelque part, c'était de la recentralisation, c'est-à-dire je garde en mains l'outil qui est capable de dire oui à l'un et non à l'autre sans projet d'ensemble. Il donne un bout d'hydraulique agricole, un bout de tourisme, un bout de transfert de technologies, un bout de recherche. Et c'est cela le problème. Dans une France qui n'est pas décentralisée correctement, à la différence de l'Espagne, de l'Allemagne, de l'Italie où les choses sont claires, le contrat de plan est une feuille de route, un élément de cohérence et d'efficacité puisqu'on s'est mis autour de la table, Régions, Départements, agglomération et Etat, pour se fixer un plan de financement.

Un grand regret sur la dimension : Alain Juppé parlait de fourre-tout, tout à l'heure, sauf qu'à un moment donné on voit bien - et ne serait-ce que lorsqu'il évoque un certain nombre de projets de Bordeaux mais on pourrait les évoquer pour l'agglomération dans son ensemble, pour les pays ou les départements - qu'il manque un certain nombre de rubriques. Est-ce que le tourisme c'est du fourre-tout ? Est-ce que l'ingénierie de développement territorial c'est du fourre-tout ? Est-ce que l'hydraulique agricole c'est du fourre-tout ? Est-ce que la

## “Je suis plutôt pour un contrat de plan ambitieux, feuille de route concertée et portant le développement économique”

réhabilitation des gares, qui sont dans un état pas terrible, c'est du fourre-tout ? Jusqu'où va le fourre-tout ? Lorsque, par exemple, les villes nous demandent d'intégrer un certain nombre de projets culturels : une bibliothèque, une médiathèque, un auditorium... Est-ce que ce sont des projets structurants à l'échelle d'une région ou est-ce plutôt du fourre-tout tel qu'on le décrivait précédemment ?

Je suis plutôt pour un contrat de plan ambitieux, feuille de route, concertée et portant le développement économique. Un mot aussi parce que je voudrais insister sur un des points sur lequel je souhaite que le contrat de plan nous appuie : le Conseil régional d'Aquitaine, avec beaucoup de partenaires, s'est engagé d'une

manière très volontaire sur le développement industriel. J'ai pu parler, d'ailleurs, de politique industrielle régionale avec des outils : 2ADI, l'agence de développement de l'innovation, avec des dispositifs de fonds propres que la Caisse d'Epargne ici connaît bien - on les a multipliés par 7 -, avec le développement de la R&D. Quelques chiffres : entre 2004 et 2006, on est passé de 600 000 euros pour l'aide à la R&D auprès des PME à 4 millions d'euros aujourd'hui ; cette opération, cela ne concerne pas directement l'agglomération bordelaise, sur le site de Bordes dans les Pyrénées-Atlantiques, où est installé Turbomeca, premier fabricant mondial d'hélicoptères, où le Conseil régional va inscrire 12 millions d'euros, est sûrement le plus bel exemple de modernisation, de restructuration industrielle que l'on ait. Et le projet que nous lançons au niveau de l'Aéroparc, dont on parle depuis 10 ans, sera aussi l'un des beaux exemples.

Il faut à la fois que l'on tienne - on parlera de développement durable tout à l'heure - les deux bouts de la chaîne. A la fois ce que nous apporte l'université et le transfert de technologies, les métiers du futur, c'est-à-dire la santé, l'optique, le laser et aussi les métiers d'aujourd'hui, les entreprises d'aujourd'hui. Je pense à l'aéronautique, au bâtiment autour du développement durable, à la vigne et au vin, pour lesquels nous avons déposé un projet pôle de compétitivité et nous sommes en train de nous battre pour qu'il soit inscrit aujourd'hui.

**Joël Dauga :** Alain Juppé, un commentateur peut être sur l'exécution du contrat 2000-2006 ?

**Alain Juppé :** Vous auriez dû, je pense, inviter le préfet. Je ne suis pas ici le porte-parole de l'Etat.

**Joël Dauga :** Le préfet a été invité à témoigner dans APS. Il lui était difficile, en pleine négociations, de venir à cette tribune.

**Alain Juppé :** Je tiens à préciser que je ne suis pas le cosignataire du contrat de plan.

**Joël Dauga :** Je ne vous ai pas confondu avec Francis Idrac, je tiens à vous rassurer.

**Alain Juppé :** Ce n'est pas la thèse d'un côté et l'antithèse de l'autre. Mais je vais quand même rappeler que si la Région atteindra 90% de taux d'exécution, l'Etat, d'après les déclarations du préfet lui-même, ne devrait pas être très loin de 80% et même un petit peu au-dessus avec l'effet de rattrapage qui se produira d'ici la fin de l'année. C'est vrai que ce contrat de plan a un bon taux d'exécution. Quand on regarde ce qui s'est passé avec les contrats précédents ou ailleurs, il est vrai que globalement le taux d'exécution des contrats, tels qu'ils étaient conçus dans le passé, n'est pas de cet ordre-là.

Deuxièmement : fourre-tout ou pas fourre-tout ? En écoutant Alain Rousset tout à l'heure, je me demandais où il allait s'arrêter. Effectivement, la liste qu'il a énumérée tend à montrer qu'on pourrait tout y mettre

et que tout a de l'intérêt. Je pense que le gouvernement a eu raison de cibler les choses. Nous avons un peu tendance toujours à avoir une grande difficulté à choisir les priorités. Cela me frappe dans la politique des pôles de compétitivité. Un

## “Un pôle de compétitivité a un sens s'il n'y en a pas partout”

pôle de compétitivité a un sens s'il n'y en a pas partout. Si la France est entièrement couverte de pôles de compétitivité partout, à ce

moment ce sera un grand pôle et on perdra tout à fait l'effet d'entraînement de tel ou tel pôle. Toutes les collectivités, tous les territoires sont en train de demander des pôles de compétitivité supplémentaires. L'Aquitaine demande un pôle de compétitivité vitivinicole, elle a raison et cela me paraît une très bonne idée. Mais il ne faut pas s'étonner à ce moment-là que l'Île de France demande un pôle de compétitivité aéronautique et espace à vocation mondiale. Nous sommes arrivés à bloquer, je l'espère, cette tentative puisque le ministre en charge de l'aménagement du territoire, M. Estrosi, a déclaré la semaine dernière après avoir été sérieusement alerté à ce sujet, qu'il n'envisageait pas de labelliser “mondial”, si je puis dire, le pôle francilien mais de l'inciter à collaborer avec le pôle Toulouse-Bordeaux, qui lui, restera un pôle à vocation mondiale. C'est toujours la même question : jusqu'où va-t-on dans le choix des priorités ? Je pense qu'au total, et si d'ailleurs Alain Rousset se prépare à signer ce contrat comme il nous l'a dit tout à l'heure, cela veut dire que finalement on aura trouvé un point d'équilibre relativement satisfaisant.

**Joël Dauga :** Justement cette signature, Alain Rousset, c'est prévu pour février à peu près ?

**Alain Rousset :** Ecoutez, je ne peux pas vous dire, d'abord parce que les Régions souhaitent dans ce domaine-là, quelles qu'elles soient, être ensemble. Certains contrats sont plus avancés que d'autres parce que certaines Régions veulent plus ou moins contractualiser. Vous savez l'histoire de l'Aquitaine, c'est la chose suivante : premier contrat de plan, nous sommes 10e en France, le choix de l'Aquitaine est de contractualiser à haut niveau avec l'Etat sur l'agriculture, les infrastructures, le développement industriel. Le choix suivant du président du Conseil régional : on contractualise moins ; l'Aquitaine se retrouve 18e. Le choix que j'ai fait en arrivant à la présidence de la Région a été de contractualiser à un haut niveau. Nous sommes la troisième plus forte progression nationale. On s'est aperçu progressivement que mieux on contractualisait, je ne dis pas plus mais mieux, plus on était assuré, encore une fois dans cette France qui suppose des financements croisés Etat-Région-Département, de rattraper le retard. Et Alain Juppé évoquait les retards de l'Aquitaine lorsqu'il est arrivé en 95, rappelons-nous : Bordeaux-Pau qui ne sortait pas de terre, aucun dos-

sier sur le bouchon ferroviaire de Bordeaux, un équipement universitaire et des labos de recherche qui n'avaient pas la taille internationale et nous ne les avons toujours pas aujourd'hui quelle que soit la qualité des équipes. Nous avons besoin d'être dans une combativité. Il est désagréable de le dire d'une certaine manière parce que l'on est en France, parce que l'on a notre modèle social, mais nous sommes quelque part en compétition et si

**“Si je me bats, avec autant d'ardeur sur la LGV, c'est bien parce que l'on est en compétition avec la Bretagne et avec l'Est ”**

aujourd'hui on se bat, je me bats, avec autant d'ardeur et parfois de pugnacité sur la LGV, y compris Tours-Bordeaux et Bordeaux-Hendaye, c'est bien parce que l'on est en compétition avec la Bretagne et avec l'Est. Je rassure le maire de Bordeaux : à priori notre voisine devrait faire aussi bien que son prédécesseur sur l'appui à ce projet.

**Joël Dauga :** Aussi bien que son prédécesseur, est-ce vraiment rassurant ?

**Alain Rousset :** Non, mais nous allons y arriver. Ce qu'il faut voir, c'est que la LGV Tours-Bordeaux a naturellement plus d'intérêt pour l'Aquitaine que pour Poitou-Charentes, même si pour Poitou-Charentes elle présente deux intérêts : un, pouvoir faire du report modal et, deux, améliorer la desserte de Poitiers et de La Rochelle. Dans quel positionnement sommes-nous ? L'Etat nous a transféré des compétences et en a gardé certaines. Mais là, on nous demande de financer la moitié de la part publique et ce ne sont pas des sommes négligeables. Pour débloquent les choses, comme je l'avais fait sur Bordeaux-Pau, j'ai dit que le Conseil régional était prêt à mettre 300 millions d'euros, que la

Communauté urbaine était prête à mettre plus de 100 millions d'euros. Ce sont des sommes colossales. Il faut que l'on trouve entre les trois régions : Aquitaine, Midi-Pyrénées et Poitou-Charentes, plus d'un milliard d'euros. Dois-je rappeler quels sont les budgets des collectivités et quelles sont les ressources fiscales que l'on voit au niveau de ces collectivités ? On voit en plus que l'on est dans un système qui est un peu fini, on ne peut pas continuer à venir à la fois faire les poches et ne pas réformer la fiscalité locale. On va le faire bien entendu. Les travaux vont être lancés et les études vont être lancées d'ici la fin de l'année. De temps en temps, il faut rappeler ce qui est la réalité des choses.

**Joël Dauga :** Je vous propose de nous en tenir là pour cette entrée en matière.

**Alain Juppé :** Un bref retour sur la réalité des choses. Alain Rousset rappelait tout à l'heure que Bordeaux-Pau avait pris du retard. Je veux simplement rappeler un peu l'histoire : en 97, Bordeaux-Pau est inscrit au schéma autoroutier national et est prêt à démarrer et blocage de l'opération pour différentes raisons, parce que certains n'aiment pas les autoroutes ou que d'autres n'aiment pas les concessions. On se dit que l'on va faire autrement : on travaille, on perd du temps, on perd quatre ans et au bout de ces quatre ans on se rend compte qu'on ne peut pas faire autrement et on vient enfin de lancer une concession. Vous voyez que de temps en temps, une forte impulsion du niveau de l'Etat se heurte à des blocages.

**Alain Rousset :** Ça ne s'est pas tout à fait passé comme ça...

**Joël Dauga :** Je suis sûr que nous pourrions faire tout le débat sur la Bordeaux-Pau...

**Alain Rousset :** Ne serait-ce que parce que la procédure qui a été utilisée, Alain vous le savez, était illégale...

**Alain Juppé :** Sur Bordeaux-Pau, ça s'est passé comme ça.

**Joël Dauga :** S'il vous plaît, Messieurs,

nous reparlerons des infrastructures tout à l'heure.

**Alain Juppé :** Non, je voudrais terminer s'il vous plaît. Je crois qu'en temps de parole, j'ai encore un peu de crédit. Je rappelle que c'est M. Gaysset qui a stoppé le projet qui était prêt à démarrer et qui nous a fait perdre quatre ans.

Deuxièmement, sur la ligne à grande vitesse Bordeaux-Tours : on demande aux collectivités territoriales, à trois régions, un milliard d'euros si je ne me trompe. C'est beaucoup d'argent, c'est une jurisprudence qui s'applique depuis le TGV Est. Je constate aujourd'hui, et le ministre chargé de l'équipement et du ferroviaire le dit, que la Bretagne a mis un milliard d'euros sur la table. Elle est prête à démarrer. Nous attendons la réponse de l'Aquitaine, de Midi-Pyrénées et de Poitou-Charentes. L'Aquitaine a dit oui, Midi-Pyrénées a dit peut être bien qu'oui, peut être bien que non si c'est le TGV jusqu'à Toulouse et je pense que cela doit pouvoir se débloquent. Je constate et sans esprit polémique, mais il faut bien dire les choses comme elles sont, que Poitou-Charentes n'a pas donné sa réponse et qu'aujourd'hui nous sommes menacés de voir le TGV Bretagne passer avant le TGV Sud Europe Aquitaine. On peut dire que l'Etat joue des divergences entre les collectivités territoriales, peut être, mais c'est la situation et je pense qu'il y a vraiment urgence à débloquent ce dossier car même si l'on s'engage dans un accord de financement rapidement, vous savez que c'est du 2015-2016. Il aura fallu 25 ans, et peut importe les gouvernements successifs, 25 ans pour faire Bordeaux-Paris. Je crois que là il faut réunir toutes nos énergies, et celle du président de la Région est grande, il vient de le rappeler, nous sommes prêts à l'aider dans ce combat.

**Joël Dauga :** Nous nous en tenons là cette fois et nous attaquons la deuxième partie avec les axes de développement économiques et de développement durable pour Bordeaux et l'Aquitaine. Dans le film d'ouverture du Foru, François Audibert plaçait le renforcement de l'attractivité, de la compétitivité des régions au premier rang des priorités ; c'est une priorité du gouvernement ; c'est une priorité de la Région. Si j'ai bien entendu les propositions d'Alain Juppé lors de la récente campagne électorale municipale, renforcer l'attractivité de Bordeaux et de son agglomération, il l'a rappelé tout à l'heure, est aussi une priorité inscrite au chapitre du développement économique. Tout le monde semble d'accord. Quand on parle de compétitivité, on pense aujourd'hui immédiatement aux pôles de compétitivité. La région bordelaise et l'Aquitaine sont notamment concernées par un pôle affichant un label mondial dans le domaine aéronautique et spatial, le pôle Aerospace Valley. Les difficultés rencontrées par le secteur aéronautique, en particulier à travers les dossiers Sogerma et Airbus, ne doivent-elles pas inciter à la prudence ? Alain Juppé le rappelait tout à l'heure, il y a aussi cette menace qui est venue des régions Ile de France et PACA, qui souhaitaient monter leur dossier. Le



ministre Estrosi a effectivement dit qu'il n'y aurait qu'un pôle aéronautique, c'est le pôle mondial Aquitaine/Midi-Pyrénées. Quel est votre sentiment, Alain Juppé, d'une manière générale sur ces questions ? Est-ce qu'il faut être prudent, doit-on éventuellement s'inquiéter de tout cela ?

**Alain Juppé :** Je ne suis pas sûr qu'il faille être prudent. C'est peut être un de nos traits de caractère constant ici en Aquitaine. Ne soyons pas prudents, le pôle de compétitivité est une opportunité considérable. Le pôle de compétitivité aéronautique et espace Toulouse-Bordeaux est une opération intelligente. Nous avons su, pour une fois, nous mettre ensemble pour présenter un dossier qui tient véritablement la route et d'après les informations dont je dispose, c'est bien parti. Un certain nombre de projets sont déjà en cours et en

**“Nous avons su, pour une fois, nous mettre ensemble pour présenter un dossier qui tienne véritablement la route”**

voie de financement. Bien sûr que cela se heurte à un certain nombre de difficultés, celles que vous avez signalées, celles de l'affaiblissement

d'un certain nombre de grandes entreprises du secteur aéronautique, ce n'est pas une raison pour baisser les bras. Boeing a connu des passages extrêmement difficiles dans un passé récent et s'est redressé. EADS aujourd'hui et Airbus sont confrontés à des difficultés, ils se redresseront. Il faut y aller et y aller sans aucune espèce de réticence. Le pôle PACA qui s'est esquissé dans ce domaine, d'après les informations dont je dispose, et Alain Rousset le confirmera peut être, ne paraît pas une menace pour Aerospace Valley. En revanche, il est vrai qu'un pôle francilien labellisé mondial pourrait casser un peu l'effet d'entraînement que représente le nôtre. Sur ce point, nous avons obtenu pour l'instant des assurances qui vont plutôt dans le bon sens. Quand je dis qu'il ne faut pas être prudent, qu'il faut y aller franco, cela ne veut pas dire qu'il faut mettre toutes les billes là dedans. Bien sûr, il y a d'autres pôles de compétitivité, d'ailleurs vous les connaissez. Bien sûr cela ne doit pas nous amener à délaisser le secteur de la petite et moyenne entreprise ou d'autres secteurs tout à fait innovants. De ce point de vue, la politique des pôles de compétitivité mérite d'être complétée par une politique beaucoup plus diversifiée.

**Joël Dauga :** Alain Rousset, par rapport à cette actualité et aux perspectives sombres tout de même dans le domaine de l'aéronautique, pensez-vous, vous aussi, que l'on a misé sur le bon cheval avec le pôle aéronautique, et au-delà, faut-il tout miser sur les pôles de compétitivité labellisés ?

**Alain Rousset :** La première réflexion

que je voudrais faire concerne le nombre de pôles de compétitivité. Nous étions partis dans la première étape sur un nombre plus restreint. “Nous allons faire en gros 15 pôles de compétitivité” nous avait dit le gouvernement et on va adapter les dispositifs sur d'autres rapprochements recherche-entreprises-formation. Le gouvernement a changé de position et a ouvert les bras à plus de 60 pôles de compétitivité et doit d'ailleurs réouvrir dans un prochain CIADT la présentation. Moi je suis pragmatique dans ce domaine-là : je présente des candidatures. Nous avons quatre candidatures nouvelles sur la glisse, sur le développement durable et notamment sur l'habitat, avec le groupe Total sur l'environnement et la recherche profonde et les énergies nouvelles, ainsi qu'un pôle vigne et vin. Je ne sais pas ce que cela va donner mais le pôle vigne et vin est notamment en relation avec le grand projet scientifique de l'Institut de la vigne et du vin. J'ai deux reproches à adresser aux pôles de compétitivité tels qu'ils fonctionnent. Je me souviens du rapport qui les a initiés, celui de Christian Blanc. Ces pôles devaient être régionalisés. L'animation de ces pôles, l'accord sur les projets devaient être au niveau régional. Or, aujourd'hui, tout remonte à Paris. On a eu plusieurs réunions de travail avec le ministère de l'industrie pour faire en sorte qu'il n'y ait pas trois instructions, des décisions ici et une absence de décisions là, notamment pour qu'il puisse y avoir entre les régions et les services ministériels une forme de transparence, là aussi cela a progressé. Nous avons dès le début imposé en Aquitaine que les PME soient inscrites dans les pôles de compétitivité et elles le sont. Il n'y a pas de projet qui soit présenté sans PME, parce que le risque était que les grands groupes uniquement raflent la mise d'une certaine manière. En Aquitaine, on est rassuré dans ce domaine-là.

Comment relier les pôles de compétitivité à la crise de l'aéronautique ? Disons d'abord que Airbus, en dehors de l'A380, est en surchauffe. Sur tous ses autres appareils, compte tenu des problèmes d'environnement, de sécurité, de développement de la circulation aérienne, les commandes explosent. On est pratiquement à du doublement. Et l'Aquitaine bénéficie plus des retombées industrielles de ce type de gamme que de l'A380. Toulouse est impacté parce que Toulouse assemble. Toulouse est en bout de ligne sur les difficultés notamment liées au câblage et

à l'ajustement des dépenses. Mais il y a certaines entreprises, et notamment une au sud des Landes, qui rencontrent

**“Nous avons dès le début imposé en Aquitaine que les PME soient inscrites dans les pôles de compétitivité et elles le sont”**

des difficultés importantes et nous avons mis en place des actions qui vont bien. Nous avons fait voter en assemblée plénière, et cela va être repris par le gouvernement et les autres régions, un dispositif qui a été retenu par la direction de l'aviation civile qui s'appelle le risk-sharing. Airbus demande aujourd'hui aux PME d'avancer de l'argent, d'avancer les premières productions, d'avancer la recherche, d'avancer les coûts dits non récurrents : nous allons préfinancer tout cela. Reste que nous n'avons pas, après l'affaire Sogerma, mis les pieds complètement dans

**“Un centre d'essais techniques de prototypage, de qualification sur des pièces composites de l'A350”**

l'avenir. Il y a plusieurs projets sur lesquels nous sommes en train de travailler et, sur l'un au moins, je suis en mesure non pas de faire une annonce mais de montrer que les choses avancent et que la combativité que l'on peut avoir les uns et les autres porte. D'abord, l'idée de renforcer le pôle aviation régionale. Vous savez que l'on assemble une partie des ailes des ATR. Ce que j'aimerais, mon rêve d'une certaine manière, mais c'est très compliqué, ce serait que l'on aille bien au-delà, qu'un pôle avion régional puisse s'installer en Aquitaine. Il ne faut pas oublier que l'aviation en Aquitaine, c'est d'abord Dassault. Airbus est à Toulouse. L'idée de renforcer le pôle ATR avec l'augmentation du nombre d'ATR, puisque l'augmentation du prix du pétrole amène à mieux utiliser les ATR qui progressent eux-mêmes, ouvre un champ. Nous sommes actuellement à 150 emplois et cela pourrait doubler, tripler le cas échéant.

Il y a également le projet, qui n'est pas un projet miracle, mais extraordinairement structurant, de centre d'essais composites pour lequel nous venons d'avoir l'accord d'Airbus pour nous accompagner dans la création d'un centre d'essais techniques de prototypage, de qualification sur des pièces composites de l'A350. Nous en aurons confirmation par les gens d'Airbus lundi prochain devant l'assemblée du Conseil régional.

**Joël Dauga :** Un centre qui sera implanté en Aquitaine ?

**Alain Rousset :** Un centre qui devrait être implanté dans le futur Aéroport qui est en train de se mettre en place entre Thales, Dassault... C'est un projet que l'on travaille depuis un an et demi avec certaines équipes d'EADS. C'est 80 millions d'euros ; une somme importante. C'est un pari. On en a discuté à plusieurs reprises et à la Région et en bureau à la Communauté urbaine.

**Joël Dauga :** Quand vous dites 80 millions d'euros, Airbus financerait à quelle hauteur ?



**Alain Rousset** : Airbus devrait mettre au moins 5 millions d'euros.

**Joël Dauga** : Le reste, ce sont des fonds publics ?

**Alain Rousset** : Fonds publics, mais il peut y avoir d'autres fonds privés, il peut y avoir du FEDER. C'est pourquoi je souhaite que ce soit inscrit à un haut niveau du contrat de plan. C'est quelque chose d'important car le vrai défi que rencontre les PME aujourd'hui, on peut penser à Potez et à beaucoup d'autres, c'est de passer du métal au composite. L'Aquitaine a une histoire, bien entendu, dans ce domaine-là : l'institut des matériaux composites, Aquitaine Composite, ce que fait Airbus, ce que fait EADS avec ses corps de rentrée nucléaire, mais en même temps il faut que l'on qualifie les PME. Il y a là une action de développement industriel considérable que l'on doit mener. Nous avons déjà une première bonne nouvelle concernant ce centre d'essais techniques, il y aura peut être un bureau d'études après... A terme, nous pourrions avoir directement autour de ce centre une centaine d'emplois et puis diffuser dans les PME. C'est une façon de réagir non pas en regardant nos pieds mais simplement en regardant plus loin et en déroulant auprès des PME et des grands groupes - et en rapprochant les PME et les grands groupes -, une politique industrielle.

**Joël Dauga** : Alain Juppé, en marge des pôles de compétitivité labellisés, pensez-vous que l'on peut mettre en avant d'autres filières d'excellence à Bordeaux et en Aquitaine ?

**Alain Juppé** : Sûrement. Et je partage le sentiment d'Alain Rousset que les pôles de compétitivité ne doivent pas avoir le monopole de notre action. Il y a d'autres secteurs comme la chimie, la pharmacie, la construction, les énergies renouvelables, et n'oublions pas non plus, s'agissant de Bordeaux et son agglomération, notre vocation dans le domaine des services. Une grande agglomération qui se veut métropole européenne doit développer son secteur tertiaire, voire quaternaire, dans le secteur bancaire, dans le secteur des services aux entreprises d'une façon plus générale. Un de nos atouts essentiels, c'est également, s'agissant de l'agglomération bordelaise, la filière touristique, qu'il s'agisse du tourisme de loisirs ou du tourisme d'affaires. Nous avons désormais à Bordeaux, de ce point de vue là, un équipement qui nous situe dans les quatre ou cinq premières agglomérations françaises avec le parc des expositions agrandi au hall 3, avec le palais des congrès, l'équipement hôtelier qui est tout autour, le hangar 14, un certain nombre d'éléments en centre-ville, en particulier la Cité mondiale et demain la Bourse qui elle-même veut évoluer vers un palais des congrès de centre-ville. Je crois que la carte touristique est aussi une filière pour l'Aquitaine en général et pour Bordeaux en particulier qu'il nous faut développer. On a assisté à une explosion de la fréquentation touristique de la ville et de l'agglomération au cours de l'été dernier. Certaines perspec-



tives, comme le classement de Bordeaux dans le patrimoine de l'UNESCO, nous permettront d'aller encore plus loin dans ce domaine.

**Joël Dauga** : Ce dossier en particulier avance ?

**Alain Juppé** : Il avance. Je ne sais pas exactement le titre à donner à cette personnalité, je ne crois pas que ce soit vraiment un inspecteur, le représentant de l'UNESCO sera à Bordeaux la semaine prochaine pour essayer d'étudier avec nous tous les aspects du dossier. Vous savez que la France a obtenu officiellement la candidature de Bordeaux, il nous faut maintenant la faire valider par l'UNESCO elle-même, ce qui devrait arriver, je l'espère, l'année prochaine. Les petites entreprises craignent d'être les oubliées du CPER, du contrat de projets Etat-Région, du dispositif des pôles de compétitivité et des politiques de développement économique en général. Alain Rousset, quel soutien, quel accompagnement peut-on imaginer pour les TPE qui constituent, malgré tout, l'essentiel du tissu économique de notre région ?

**Alain Rousset** : Pour rassurer les TPE et les PME, disons que si je prends en gros le budget de développement économique de la région et si j'y ajoute le FEDER, qui est un intervenant rare sauf au niveau national maintenant, les pôles de compétitivité occupent 40% du montant des interventions et le reste, 60%, est affecté aux PME. Nous avons une marge de manœuvre. Je parlais tout à l'heure de la politique de recherche et développement vers laquelle on s'oriente progressivement, par contrainte de l'Europe mais aussi par volonté de faire bouger les choses : nous sommes passés de 600 000 euros à 4 millions d'euros, nous avons lancé, il y a deux ans, une action "transmission d'entreprise" assez exemplaire avec les chambres de commerce, les chambres de métiers, on en est à plus de 400 dossiers, près de 4,5 millions d'euros dépensés dans beaucoup de domaines et pas seulement dans le fameux plan épargne transmission, mais aussi pour tout ce qui est aide au conseil, aide à l'investissement, aide à la transmission. Nous avons avec les organisations consulaires une action très forte. Et puis, il y a tout notre dispositif de capital risque, notre dispositif d'aide à l'embauche de

cadre. Il y a un certain nombre d'actions qui sont menées dans ce domaine-là. Je voudrais revenir d'un mot sur le domaine traditionnel. On a l'impression en parlant de recherche et développement que l'on ne va s'occuper que des métiers du futur. Nous avons également lancé une action sur les métiers dits traditionnels qui sont des métiers essentiels. Comment peut-on reconverter la chaussure, le textile ? Nous avons lancé un concours sur le design qui devrait permettre aux entreprises plus traditionnelles de se développer. Il y a un vrai problème aussi pour ces entreprises qui est le problème des fonds propres. Nous avons développé tout un réseau, avec les Caisses d'Epargne et d'autres banques, de développement et d'appui aux fonds propres. Pensons aussi à ce que l'on appelle l'économie sociale et solidaire. Comment aide-t-on les processus d'insertion ? Il y a le fameux livret AGIR que l'on a monté avec le Crédit Coopératif, une action d'orientation de l'épargne vers l'investissement : vous investissez dans ces livrets, une moitié de votre intérêt est affectée à l'économie sociale et solidaire et vous avez des déductions fiscales. Mais il y a beaucoup d'autres dispositifs de reprise d'entreprise, de transmission d'entreprise, de formation qui sont menés dans ce domaine-là. Pas d'inquiétude particulière, nous essayons d'intervenir de la manière la plus large possible.

**Joël Dauga** : Vous assurez une transition vers la cohésion sociale, la solidarité. François Audibert effectivement demandait tout à l'heure d'investir dans la cohésion sociale. A Bordeaux, en Aquitaine, quelles ambitions peut-on afficher en matière de cohésion sociale et territoriale, préoccupation inscrite en bonne place dans le CPER ? Alain Juppé, peut être ?

**Alain Juppé** : D'abord sur la petite ou moyenne entreprise, sur la TPE, deux remarques complémentaires : c'est pour la ville de Bordeaux et l'agglomération évidemment une priorité puisque c'est de là que vient pour l'essentiel l'emploi bordelais et je voudrais à ce titre évoquer deux initiatives concrètes que nous avons prises au cours des années passées ; d'abord le microcrédit, je crois que c'était François Audibert qui l'évoquait tout à l'heure. C'est à Bordeaux qu'a été créée par la ville, à l'initiative de la ville, la caisse sociale de développement local, grâce à l'appui ensuite de la Caisse d'Epargne et du Crédit Municipal de Bordeaux. C'est donc une institution de microcrédit qui aide un certain nombre de personnes, souvent en difficulté, à accéder à la création d'entreprise. Cela a été un succès, au point d'ailleurs que dans le plan de cohésion sociale, et c'est en cela que je fais le lien avec votre question, le gouvernement a généralisé cette pratique. Nous allons essayer maintenant de lui donner un nouvel essor en lui permettant de s'intéresser non seulement au démarrage, à la création de toutes petites entreprises mais également à leur accompagnement et à l'accompagnement de leur développement. Deuxième exemple : l'artisanat. L'artisanat est aussi une richesse importante. Alain Rousset parlait des métiers traditionnels,

beaucoup de ces métiers-là effectivement touchent à l'artisanat. Il se porte relativement bien aujourd'hui à Bordeaux parce qu'il est lié en grande partie au secteur immobilier qui connaît le boom que l'on sait depuis plusieurs années avec des évolutions un peu contrastées, c'est-à-dire une croissance forte à la périphérie de l'agglomération et une certaine difficulté à l'intérieur de la ville parce que l'accès de la ville aux artisans est difficile, parce que les prix y sont élevés, parce que les locaux y sont mal adaptés. Et c'est dans cet esprit que nous venons d'inaugurer ce matin, avec le concours de la Région, des fonds européens, du Conseil général et de la Chambre de métiers, la première pépinière artisanale à Bordeaux précisément pour accompagner les jeunes créateurs d'entreprises artisanales.

En ce qui concerne la cohésion sociale, dans Bordeaux nous sommes en train de négocier avec l'Etat un nouveau contrat qui va prendre la suite de ce que l'on appelait les contrats de ville et que l'on va appeler maintenant les contrats urbains de cohésion sociale qui vont nous permettre de donner à notre action dans ce domaine une plus grande cohérence et une plus grande efficacité. Car la contractualisation avec l'Etat ne se limite pas au contrat de projets Etat-Région. Dans ce domaine-là, la priorité des priorités pour nous c'est le logement. Pour parler de cohésion sociale aujourd'hui, un des éléments qui ébranle le plus la cohésion sociale dans une agglomération comme la nôtre ce sont les difficultés du logement. C'est un peu la face ou le verso de ce qui a été entrepris à Bordeaux depuis quelques années : en 1995, en centre-ville, nous avions 30% de logements vacants dans certains secteurs, des prix fonciers immobiliers qui évidemment étaient très décrochés par rapport à toutes les autres régions de France et plus encore par rapport à la région parisienne. Ce qui a été fait dans Bordeaux depuis quelques années, l'embellissement de la ville, la rénovation de certains quartiers, fait qu'aujourd'hui la vacance a diminué de manière très significative et les prix ont également beaucoup augmenté. D'où la difficulté pour les classes moyennes basses, si je puis utiliser cette expression, de se loger dans notre ville. Il faut donc construire. La meilleure chose que l'on

**“Il faut construire du logement social. Bordeaux est en retard”**

peut faire en matière de cohésion sociale, c'est de développer une offre de logement qui soit adaptée aujourd'hui aux possibilités de la clientèle. Cela veut dire deux choses : il faut construire du logement social. Bordeaux est en retard. Nous avons à peu près 15% de logement social. Par le jeu d'un certain nombre de paramètres souvent difficiles à expliquer, nous sommes passés à 20%. C'est l'effet de la loi SRU. La norme est passée à 20% et la réalité est toujours à 15. Donc il nous faut développer notre effort de construction dans ce

domaine. Ce qui implique que nous ayons des terrains et des emprises foncières pour construire ; et aujourd'hui, nous sommes de ce point de vue, bloqués. Un certain nombre de nos actes sont en panne pour différentes raisons et notamment parce que les grands propriétaires fonciers sur Bordeaux que sont le ministère de la défense, RFF, la SNCF, le Port autonome - je ne veux pas être trop violent dans mon propos, mais enfin - participent un petit peu à la spéculation foncière sur la ville. On voit cela par exemple sur la rive droite où l'on voit, tout d'un coup, les exigences du service des Domaines exploser tout simplement parce que la Communauté urbaine a mis en valeur ce territoire et que la plus-value, si je puis dire, est empêchée par le propriétaire, qui est un propriétaire étatique en l'espèce. Ce qui rend d'ailleurs les choses un petit peu ironiques parce qu'on nous demande de faire du logement social en nous vendant des terrains à des prix qui ne permettent pas de faire du logement social. C'est donc notre priorité : débloquer ces opérations à la fois dans des ZAC sur des terrains disponibles. Nous avons trois projets à l'heure actuelle qui sont prêts à démarrer, les Berges du Lac, la ZAC des Bassins à flots et la ZAC Bastide 2. Et également dans le tissu urbain : de ce point de vue, l'opération de restauration du cœur historique que nous avons lancée en 2002 est un succès. Nous nous étions fixé un objectif de 2 000 logements à réhabiliter d'ici 2010, nous en sommes à peu près à la moitié du gué, c'est-à-dire à un millier de logements.

Nous souhaitons aussi diversifier le produit et étudier de nouvelles possibilités d'accession à la propriété sociale qui est une demande également très forte. En liaison avec la CUB nous sommes en train de voir si des formules de prêt à taux zéro sur le foncier ne permettraient pas de débloquer un certain nombre de projets et de permettre l'accession à la propriété dans des conditions sociales.

Voilà un peu notre priorité en matière de contribution à la cohésion sociale. Il y aurait bien sûr beaucoup d'autres aspects à évoquer.

**Joël Dauga :** Alain Rousset, pour la Région, quelles ambitions en matière de cohésion sociale et territoriale ?

**Alain Rousset :** Avec votre permission et si vous m'autorisez à prendre quelques minutes ma casquette de président de la Communauté urbaine, puisqu'il y a une imbrication forte entre les compétences des communes et la compétence de la Communauté urbaine. On a eu une discussion très serrée, très positive avec les organismes logeurs qui a amené la Communauté urbaine au début de cette année à multiplier par cinq l'aide au mètre carré par logement. Ce qui fait qu'aujourd'hui, en dehors du problème foncier, des problèmes d'aménagement, de choix d'organisation, il n'y a plus d'obstacle. C'est un effort considérable. La Communauté urbaine s'est engagée avec des efforts considérables sur le logement social et on devrait débloquer beaucoup d'opérations. Cela suppose bien entendu que les villes, Alain Juppé évoquait Bordeaux, en fassent le



choix. 80% de nos concitoyens sont accessibles au logement social aujourd'hui. Telle est la situation sociale que l'on traverse. Jeunes, personnes âgées, jeunes cadres... On en est là. Il y a un effort colossal à faire. Le problème de notre agglomération aujourd'hui, on le voit bien, c'est cette espèce de contraste entre cette concentration sur la rive droite - j'étais l'autre jour à Lormont sur l'opération Génicart, 10 000 logements, 63% de logements sociaux - et certaines communes qui ont des taux allant jusqu'à moins de 2%. Nous avons tous un effort de solidarité à faire. Le logement social, encore une fois, ne doit pas être présenté avec une figure forcément désagréable. On a un vrai effort à faire dans ce domaine-là.

On a un vrai problème, et je partage ce qu'Alain Juppé a dit, avec certains organismes comme RFF, l'armée. On est en bagarre sur le prix d'une immense opération que l'on peut faire sur la Bastide ; début de prix de vente : 200 euros le mètre carré. On ne peut pas sortir à moins de 60 euros.

Sur la cohésion sociale au niveau de la région : la cohésion sociale part du début. Quelles sont les actions que l'on met en place en matière d'égalité des chances pour les jeunes ? Il y a une forte inégalité. Il faut que l'on donne une réelle information et une orientation. Et je suis, pour ma part, prêt à créer un service régional d'information et d'orientation. Sans cela, je crois que nous ne ferons pas de progrès. C'est la prise en charge de la boîte à outils dans les lycées professionnels, c'est l'augmentation du nombre d'élèves dans l'enseignement professionnel, c'est le logement lycéen et étudiant... Dans la mandature précédente, on a réglé en gros, parce qu'il y a de plus en plus de demandes, le logement lycéen. On peut offrir 18% des places : nous sommes la première région française.

On s'occupe maintenant du logement étudiant : nous sommes à 1 000 par an quasiment. Projet : 4 500 réhabilités, 3 500 neufs sur toute l'Aquitaine. Donc un projet gigantesque.

**“On est en bagarre sur le prix d'une immense opération que l'on peut faire sur la Bastide”**

Les choses avancent bien, les négociations avec M. Borloo sur les PLS se font bien.

Il faudra s'occuper du logement des jeunes travailleurs, du foncier aussi. Car le coût du foncier et les lois de défiscalisation, je pense notamment à la loi de Robien, sont une telle grenade sous nos pieds. Aujourd'hui ce qui est paradoxal, ce que les gouvernements, tous les gouvernements, ont décidé des défiscalisations que les collectivités locales remboursent quelque part. Car en payant du surcoût foncier, ce sont les collectivités locales et nos impôts qui organisent la possibilité du logement social pour permettre à tout le monde d'y accéder. Il faudrait réellement qu'en France on arrête d'utiliser ces procédures de défiscalisation pour le logement privé et qu'on les affecte plutôt à l'entreprise. C'est une autre bagarre.

Toujours sur la cohésion sociale : nous sommes en convention avec l'ADIE, qui est une agence de développement de l'insertion. Il faut savoir qu'en Aquitaine, une création d'entreprise par un chômeur est aidée tous les deux jours. Et au-delà de trois ans, la plupart sont pérennes, un taux de survie parce que l'ADIE est là pour accompagner ces créateurs d'entreprise. Rien ne sert de développer de l'aide, si quelque part il n'y a pas une structure d'ingénierie. C'est un beau dossier. Nous venons de quasiment doubler les programmes locaux d'insertion. Il y a, je dirais, tout un dispositif qui se met en place.

Un des problèmes que nous rencontrons, me semble-t-il, sans vouloir ériger la Région, le Département ou la commune en patron, c'est qu'il faudrait qu'on arrive, en France, à savoir qui fait quoi. Il y a seize dispositifs de l'emploi en France et une espèce de balade des jeunes chômeurs, des vieux chômeurs, des personnes en difficultés qui vont d'un service à l'autre et qui finalement aboutissent devant le maire de la commune. Nous avons un besoin de simplification et de cohérence et de décentralisation aussi dans ce domaine-là comme pour le reste. Mais, dans ce dispositif, l'Aquitaine n'est pas, je crois, en retard. Vous savez au demeurant que depuis 1981 nous passons en dessous de

la moyenne nationale, puisque nous sommes à 8,5% de chômage, même si cela reste trop élevé, par rapport à la moyenne française qui est de 8,8.

**Joël Dauga :** Je voudrais que nous venions à d'autres sujets au travers notamment d'une question de Patrick Touraton, gérant de la société Hamilton House, qui est dans la salle et qui demande à l'un et à l'autre, avez-vous pour objectif de ne pas dépasser l'inflation pour la taxe professionnelle ?

**Alain Juppé :** Sur le plan fiscal, je voudrais simplement rappeler quelques réalités : depuis 1995, le taux de taxe professionnelle de la Communauté urbaine de Bordeaux n'a pas bougé. Nous avons réalisé un gigantesque programme d'investissement et construit trois lignes de tramway sans augmenter le taux de la fiscalité directe. Vous savez que nous sommes depuis quelques années en taxe professionnelle unique, en TPU. La taxe professionnelle est la seule ressource fiscale pour l'essentiel de la Communauté urbaine. Nous n'avons pas touché à ce taux et c'était une volonté politique qui nous animait tous. Il est vrai que nous sommes à un niveau élevé par rapport aux autres communautés urbaines.

Pour répondre à votre question : non seulement nous n'avons pas fait d'inflation, nous avons fait moins que l'inflation. Je sais bien que le calcul de la taxe professionnelle est compliqué parce qu'il y a le taux et la base, et le fait de ne pas toucher au taux ne garantit pas que la cotisation individuelle n'augmente pas. En tous cas, c'est la seule variable sur laquelle nous ayons un pouvoir direct. Mes amis et moi-même souhaitons que la Communauté urbaine continue sur cette ligne. Aujourd'hui, nous avons une petite marge de manœuvre. Les mécanismes sont d'une complexité absolument épouvantable, je ne vous les expliquerai pas ce soir, mais nous pourrions augmenter la taxe professionnelle de 0,51 point, si je me souviens bien, en cumulé mais peu importe. Moi, je souhaite qu'on ne le fasse pas. Mais ce n'est pas l'élément essentiel d'attractivité

d'un territoire, il ne faut pas s'y tromper. Quand on regarde les critères de choix des entreprises qui se localisent ici ou là, l'agence sur les investissements étrangers en France a fait une étude très précise là dessus, le critère fiscal n'intervient pas en première ligne. Le premier critère est souvent la qualité du tissu universitaire ou de recherche. C'est aussi la qualité de vie, les infrastructures, etc. Ce qui ne veut pas dire qu'il faille faire des bêtises en matière de fiscalité, bien entendu, mais il faut relativiser un peu l'impact que cela peut avoir.

Cela ne veut pas dire que d'autres ressources fiscales de la Communauté urbaine

**“Nous pourrions augmenter la taxe professionnelle de 0,51 point, je souhaite qu'on ne le fasse pas”**

n'ont pas bougé. Je pense en particulier, parce que vous le payez, au versement en t transport qui est aujourd'hui à son plafond. Nous l'avions annoncé.

Nous avons indiqué que pour financer la deuxième tranche du tramway, nous serions obligés d'augmenter le versement transport et de le porter à son niveau maximal. Mais sur la taxe professionnelle, notre politique a été celle que je viens de rappeler.

Deuxième collectivité dont j'ai à nouveau la responsabilité, la ville. Depuis 1995, il y a eu au début des hauts et des bas, nous avons un peu augmenté puis un peu baissé. Je publie chaque année, avec le rapport de présentation du budget de la ville de Bordeaux, une courbe qui montre la progression par rapport à l'inflation, c'est-à-dire en francs constants, de la fiscalité de la ville : elle a été en dessous de la progression de l'inflation. Sûr maintenant 12 ans, nous sommes restés en dessous de l'inflation avec là aussi un niveau de fiscalité élevé et les comparaisons en la matière





# AUT DU FO



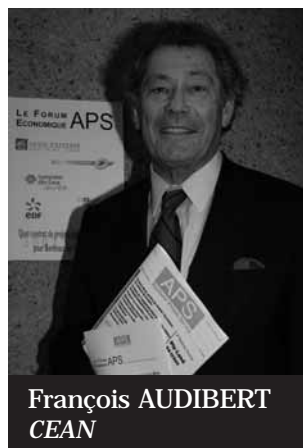


# OUR DRUM

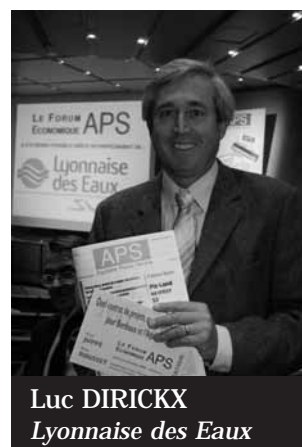


# LE FORUM ECONOMIQUE APS

## LES PARTENAIRES 2007



François AUDIBERT  
CEAN



Luc DIRICKX  
Lyonnaise des Eaux



Patrick PEYROCHE  
EDF



Guy THAUREAU  
La Poste



François CARRETTE  
Neuf Cegetel



re sont extrêmement difficiles. Quand on inclut toute une série d'abattements à la base, d'abattements forfaitaires et les exonérations qui portent sur à peu près la moitié des redevables, dans une ville comme Bordeaux, on se rend compte que notre prélèvement se situe aujourd'hui en réalité dans la moyenne des villes à peu près comparables de plus de 100 000 habitants.

Comme nous discutons aujourd'hui dans un esprit très serein et très convivial, je ne vous parlerai pas des courbes d'autres collectivités que nous publions aussi dans ce tableau annuel. Qu'il s'agisse du Département ou de la Région, ce n'est pas l'inflation, c'est un petit peu plus. Je ne donnerai pas les chiffres pour ne pas gêner la convivialité de cette rencontre.

**Joël Dauga :** Alain Rousset, un mot tout d'abord concernant la Communauté urbaine, dont je le rappelle, vous assurez la présidence aujourd'hui. Êtes-vous en ligne, sur la même longueur d'ondes qu'Alain Juppé pour cette collectivité-là ? Et peut être pourriez-vous dire un mot après de la Région ?

**Alain Rousset :** J'ai proposé, même en l'absence d'Alain Juppé à la Communauté urbaine ces deux années, de ne pas augmenter la taxe professionnelle. Il est vrai que nous sommes dans l'agglomération bordelaise à un niveau record. Ce n'était pas le cas de toutes les communes. Nous sommes en train de converger vers un taux moyen. Même en tenant compte de nos investissements importants, même avec l'effort que nous faisons sur l'aménagement économique, le logement social et sur d'autres politiques un peu nouvelles, je ne proposerai pas à mes collègues d'augmenter la taxe professionnelle. Je l'ai annoncé en bureau.

**Joël Dauga :** Sans nuire à la convivialité de ce débat, concernant la Région ?

**Alain Rousset :** Il devait y avoir un cours de tennis à Québec ou à Montréal....

**Alain Juppé :** Non, je n'ai pas fait de tennis, du patin à glace...

**Alain Rousset :** Ha d'accord... Alors essayons, sans glisser, de répondre à cette question. Les autres collectivités, d'abord, ne sont pas du tout de la même ampleur. La Région, par exemple, ce que l'on ignore c'est qu'elle a la compétence de développement économique et ce qui me fait enrager d'ailleurs c'est que sa part de la taxe professionnelle s'élève à 5%. Et cette collectivité a dû assumer et a assumé, je suis très heureux que nous ayons plus de responsabilité, une partie du désengagement de l'Etat, je pense notamment au développement économique pour lequel il n'y a pas eu de transfert de moyens. Nous sommes passés de 9 millions d'euros il y a trois ans à 22 millions d'euros en direction des entreprises. J'ai d'ailleurs fait le calcul France entière de toutes les régions dans ma responsabilité de président de l'ARF, les régions reversent aux entreprises trois fois plus qu'elles ne prélèvent sur la taxe professionnelle. Le problème est que la

collectivité qui prélève le plus sur l'entreprise c'est la commune ou l'intercommunalité, en gros 70%. Quand la commune ou la communauté urbaine augmente, même de 1%, même simplement la base de 2%, elle augmente plus sur les entreprises que lorsque la Région fait 15%. Nous avons aujourd'hui une fiscalité totalement ana-

## “Nous avons aujourd'hui une fiscalité totalement anachronique et contradictoire par rapport à nos compétences”

chronique et contradictoire par rapport à nos compétences, je parle de la Région.

L'augmentation de la Région s'est traduite en moyenne - ce sont des moyennes, cela veut dire ce que cela veut dire - par moins de 100 euros par an et par entreprise je crois. Je ne vais pas répondre au niveau du Département, mais il est vrai que Région et Département ont eu des compétences considérables : pour les personnes âgées, pour le RMI, à tel point qu'aujourd'hui l'Etat est en train de rembourser aux collectivités locales les avances qu'elles ont faites.

Si l'on revient d'un mot sur la politique des transports et les retards parfois dans le fait que l'Etat ne soit pas allé plus loin dans le taux d'exécution des routes : si l'on enlevait les avances que la Région et parfois le Département et un peu la Communauté urbaine ont faites à l'Etat, c'est-à-dire parfois 27 millions d'euros et 27 millions d'euros pour la Région c'est 20 points d'impôts... Telle est la réalité aujourd'hui.

Ce qu'il faut voir aussi, c'est qu'aujourd'hui nous avons une fiscalité totalement obsolette et que l'équilibre entreprise-ménage devient impossible. La Région, comme les départements, avait des impôts dynamiques. Pourquoi la décentralisation a-t-elle tant amélioré les lycées, les collèges, les trains, les TER, le développement économique, la recherche, etc. ? C'est que nos bases fiscales étaient adossées à des impôts dynamiques : les droits de mutation, la Région n'en a plus ; la taxe d'habitation, la Région ne l'a plus. Aujourd'hui, nos impôts sont totalement figés. On nous confie la TIPP, la Taxe intérieure sur les produits pétroliers, sauf que cette taxe régresse aujourd'hui. Heureusement dans une certaine mesure : on va moins vite, nos moteurs sont plus performants...

**Joël Dauga :** Certaines régions ont choisi de l'augmenter semble-t-il...

**Alain Rousset :** Certaines régions... Mais cela représente quoi ? 50 centimes d'euros par plein. Mais qu'y a-t-il derrière tout cela ? Toute la formation sanitaire et sociale où l'Etat nous dit que maintenant la formation des infirmières durera tant de mois de plus et nous demande de financer des bourses à un niveau plus élevé et j'ai

même découvert que la formation des aides-soignantes qui s'adresse souvent à des personnes en difficulté, des chômeurs... était la dernière formation initiale payante. Or, dans ce domaine si vous formez 1 000 personnes par an, vous avez 1 000 jobs à la sortie. Il y a un vrai problème et d'ailleurs à chaque fois que les commissions de recours, qui sont présidées par M. Fourcade, l'ancien maire de Saint-Cloud, se réunissent, l'Etat est recalé en lui disant "vous n'avez pas réglé correctement ce transfert de compétences".

Dernier point, et pardon d'être long dans ce domaine un peu technique, la réforme de l'Etat. On pense ce que l'on veut du plafonnement et du bouclier. Cette réforme qui va plus favoriser les grands groupes d'ailleurs que les PME, 3,5% de la valeur ajoutée, va amener les collectivités locales à rembourser de la TP à l'Etat.

**Joël Dauga :** Très rapidement, Alain Juppé, sur ce dossier.

**Alain Juppé :** Je salue le plaidoyer extrêmement habile d'Alain Rousset qui a bien évité, et cela très amicalement...

**Alain Rousset :** Comme d'hab.

**Alain Juppé :** Comme d'hab... de répondre à la question. Comment se situe la progression de la fiscalité régionale par rapport à l'inflation ? Je suis tenté de donner le chiffre mais je ne vais pas le donner, va. Vous le trouverez facilement. Deuxièmement, aujourd'hui les Régions profitent à 100% des possibilités d'augmentation de la TIPP qui leur ont été offertes par la loi. La région Aquitaine est un peu plus raisonnable : 80%. Il y a donc un alourdissement incontestable de la fiscalité régionale. D'ailleurs je ne sais pas comment les régions arriveraient à financer tous les projets dont vous a parlé aujourd'hui Alain Rousset si elles ne prélevaient pas plus d'impôts. D'où viendrait l'argent ?

**Alain Rousset :** Y compris ceux de Bordeaux d'ailleurs. Et il y en a beaucoup que vous soumettez...

**Alain Juppé :** Ho, ça on pourrait en reparler car les projets de Bordeaux sur le contrat de plan Etat-Région sont assez faiblards. C'est très bien, les Régions montent en puissance, elles ont des compétences nouvelles, elles prélèvent des impôts qui, tout en restant effectivement en valeur absolue encore relativement modérés, sont sur une tendance d'augmentation extrêmement forte.

Deuxième problème : j'attends avec gourmandise, si par hasard il y avait dans quelques mois une alternance politique, la grande réforme de la fiscalité locale que l'on va nous présenter. Je ne l'ai pas vue entre 1997 et 2002.

**Joël Dauga :** On va éviter d'aborder le programme présidentiel tout de suite. On n'aura pas le temps...

**Alain Juppé :** Permettez-moi d'aller jusqu'au bout de mon raisonnement. Ce que j'ai dit est sérieux et pas seulement

polémique. Je dis que réformer la fiscalité locale est quelque chose d'extrêmement difficile et je répète que je souhaite bien du plaisir à ceux qui voudront s'y attaquer car on ne va pas inventer la lune : il faut des impôts dynamiques et indolores. On taxe l'activité économique, partout il y a quelque chose qui ressemble à la taxe professionnelle. Il est vrai que la nôtre est extrêmement imparfaite, on l'a beaucoup réformée depuis quelques années. On peut taxer la dépense ou la consommation, c'est la TIPP. On ne va pas inventer la recette miracle.

Troisième observation que je voudrais souligner : c'est très gentil de nous dire que les régions et les départements ont des charges considérables mais aujourd'hui, tant pis on va y aller aussi chacun de notre couplet, les vrais oubliées de la décentralisation en matière financière ce sont les villes. Mon cher Alain, nous dire

## “Réformer la fiscalité locale est extrêmement difficile et je souhaite bien du plaisir à ceux qui voudront s'y attaquer”

que nous avons une recette dynamique avec la taxe d'habitation, c'est quand même un peu un paradoxe. Ça n'évolue pas très vite la taxe d'habitation. Sauf quand une ville se repeuple comme c'est le cas aujourd'hui de la ville de Bordeaux. Or, nous avons des charges lourdes et qui progressent en moyenne plus vite que l'inflation, puisque dans tous les budgets de collectivités municipales, les frais de personnels, compte tenu de nos responsabilités qui sont des responsabilités de gestion et non d'investissement, sont extrêmement lourds. Nous sommes confrontés à un effet de ciseau permanent entre la progression de nos charges de personnel et la progression de nos recettes.

J'ajoute un dernier point et puisque nous avons ici un débat entre la Communauté urbaine et la ville c'est l'occasion de le dire : ce qui complique beaucoup la gestion financière d'une ville comme Bordeaux, vous m'interrogez sur notre politique fiscale, c'est le poids des charges de centralité que nous supportons et qui sont assez exceptionnelles par rapport à ce que l'on peut voir dans toutes les autres agglomérations. Il n'y a pas, et cela m'a été encore confirmé il y a quelques jours par l'administration centrale, d'agglomération dotée d'un grand opéra où la ville centre supporte 80% de la charge financière. Cela n'existe pas ni à Toulouse, ni à Lyon, ni à Strasbourg, ni à Marseille. A Bordeaux, cette charge de centralité est supportée à 80% par la ville-centre malgré un effort significatif de la Région et de l'Etat.

Je voudrais quand même, puisque mes amis et moi-même gérons cette ville depuis maintenant plus de 12 ans, souligner, non pas le tour de force, il ne faut pas être prétentieux, mais enfin la performance que constitue le fait de faire face à ces charges de fonctionnement très

lourdes et le fait de ne pas avoir augmenté la fiscalité.

**Joël Dauga :** Alain Rousset, très rapidement s'il vous plaît, pour que nous puissions aborder d'autres sujets.

**Alain Rousset :** Le débat sur la fiscalité est intéressant. Je crois, en étant aussi très aimable, qu'Alain Juppé l'a bien connu lorsqu'il était Premier ministre, et qu'il a dû prendre des décisions à la fois courageuses et difficiles sur l'évolution de la fiscalité.

Le débat n'est pas simple. Lorsque l'on prend une décision fiscale ce n'est pas pour se faire plaisir. Il y a aujourd'hui une crise financière de l'Etat qui amène les collectivités locales à faire face à des désengagements. Moins les communes, d'une certaine manière, que les départements et les régions. Lorsque l'Etat me dit : "mettez, vous Aquitaine, 600 millions d'euros pour que vous ayez le TGV", si cela n'est pas un effort fiscal hors compétences, c'est quand même quelque chose. Et nous allons le faire.

Je rappelle qu'aujourd'hui les impôts dynamiques, ce sont les droits de mutation dont bénéficient les communes et le département et non la région. Je suis très heureux car j'ai appris hier, à Pessac, l'augmentation des droits de mutation, et je suppose qu'il doit en être de même sur Bordeaux. Le président des maires de France, le président des régions, le président des départements ont saisi le CES national pour essayer d'avoir ensemble, et pour ne pas que tout vienne de l'Etat, une réflexion commune sur la fiscalité locale. Il faudrait que nous y arrivions, peut-être par delà les sensibilités politiques, au moins toutes collectivités confondues.

Quant à l'opéra de Bordeaux, je reconnais volontiers la charge de la ville de Bordeaux, c'est un choix qu'avait fait Bordeaux et que tout le monde apprécie, la Région y va et y va même plus que d'autres régions. Ce sont les crédits d'Etat qui manquent sur l'opéra de Bordeaux si l'on compare à beaucoup d'autres opéras. On peut en débattre mais c'est la comparaison que j'ai.

**Alain Juppé :** Cher Alain, nous n'allons pas poursuivre ce débat. Ce ne sont pas les crédits d'Etat qui manquent. L'Etat est à peu près dans la norme de ce qui se fait ailleurs. Il pourrait faire plus et on va lui demander. Ce sont les crédits de la Communauté urbaine qui manquent. Et pas seulement à l'opéra, au stade et dans toute une série d'équipements de l'agglomération. Il n'est pas normal que, dans une agglomération comme la nôtre, des équipements qui s'adressent à l'ensemble de la population soient soutenus financièrement, pour l'essentiel, par une ville qui ne pèse que le tiers de l'agglomération. Il y a là une anomalie, vous en avez été parfaitement conscient puisque vous avez confié à l'un de nos collègues à la Communauté urbaine une réflexion sur ces charges de centralité. Cette réflexion, c'est un peu comme la réflexion sur la fiscalité locale, elle est à l'ordre du jour et je crains bien qu'elle n'y reste un certain temps.

Cette fois, nous nous en tenons là concernant ce débat-là. Je voudrais que nous puissions aborder l'accès au réseau haut débit qui est au cœur des questions d'attractivité et de compétitivité des territoires. Dans le film d'introduction, François Carrette, directeur régional de Neuf Cégétel, vous demandait si vous pensiez, Messieurs, que le très haut débit puisse être accessible à tous, particuliers, entreprises et collectivités ?

**Alain Rousset :** Nous venons de lancer au niveau de la Communauté urbaine - je cherche dans mes notes pour vous donner des chiffres précis, mais je ne les trouve pas - un programme haut débit, en délégation de service public, qui va couvrir la totalité des zones d'activités, la totalité des zones universitaires, des CHR. C'est un des programmes les plus importants d'ailleurs, aidé par la Région. Et je crois que l'on sera une des agglomérations les mieux câblées, si j'ose dire. D'ailleurs nous avons anticipé sur le haut débit, ou le bon débit, car nous sommes passés, je crois, à deux mégabits, de telle sorte que nous puissions avoir les bonnes réponses aux besoins des entreprises et de l'ensemble des activités. Par ailleurs, l'idée c'est d'avoir un réseau avec le partenaire historique, avec les partenaires privés, jusqu'au fond de l'Aquitaine de telle sorte qu'il n'y ait pas de personnes qui soient absentes de ces réseaux haut débit. Le chantier est en cours, il devrait se terminer dans quelques mois.

**Joël Dauga :** Alain Juppé.

**Alain Juppé :** Je souriais intérieurement car cela m'a rappelé des délibérations de la Communauté urbaine il y a trois ou quatre ans où nous nous interrogeons sur l'opportunité de lancer une boucle haut débit en délégation de service public. Vous vous souvenez, Alain ?

**Joël Dauga :** Voilà qui est fait...

**Alain Juppé :** Il y avait des hésitations au sein du bureau puis finalement l'exécutif de l'époque a décidé d'y aller. Je suis heureux de voir que ce projet a abouti. Il va effectivement permettre à nos PME, à nos centres universitaires, à un certain nombre d'établissements de bénéficier du meilleur débit possible. Vous voyez que la continuité a parfois du bon.

**Alain Rousset :** Non seulement la continuité...

**Alain Juppé :** Comme vous aviez dit "nous avons lancé", donc j'avais une petite interrogation...

**Joël Dauga :** C'était un "nous" collectif...

**Alain Juppé :** C'était bien nous, voilà c'est ça...

**Alain Rousset :** Je dis rarement "je".

**Alain Juppé :** Si dans ce cas précis...

**Alain Rousset :** C'est une affaire qui a été initiée sous la précédente présidence et



ce que j'ai essayé de faire, en l'occurrence je dis "je", c'est que l'opérateur historique soit stimulé et que nous puissions, à la fois avec la délégation de service public et avec l'opérateur historique, développer d'une manière beaucoup plus rapide et beaucoup plus capillarisée, l'ensemble des besoins de l'agglomération bordelaise. Les hésitations pouvaient être importantes et ce que nous proposait l'opérateur historique à moindre coût pouvait répondre à nos besoins.

Je ne vais pas revenir sur les débats qui nous ont agités mais en tout cas aujourd'hui nous avons quelque chose d'assez efficace.

**Joël Dauga :** Je voudrais que nous puissions aborder aussi les questions du développement durable et de la protection de l'environnement. Guy Thureau, patron régional du courrier à La Poste, demandait dans le film d'introduction, si l'on donnait une impulsion politique de protection de l'environnement. Jean-Luc Hoguet, conseiller économique et social, présent dans la salle, demande de son côté si ce développement durable peut devenir le positionnement de l'Aquitaine compte tenu de ses atouts ?

Alain Juppé, vous voulez faire de Bordeaux, vous l'avez dit, une ville modèle en matière de protection de l'environnement, du développement durable. Quels sont précisément vos projets en la matière ?

**Alain Juppé :** Il est vrai que dans mon séjour nord-américain j'ai eu une sorte de révélation sur l'urgence environnementale.

**Joël Dauga :** En faisant du patin à glace ?

**Alain Juppé :** Non, justement, en n'en faisant pas. Parce qu'en plein cœur de l'hiver, au mois de février, quand on veut patiner sur le canal Rideau, à Ottawa, qui est la plus grande patinoire de plein air au monde, on vous dit que l'on ne peut pas car il n'y a pas de glace. Et puis, quand on va au Nunavut, on se rend compte physiquement que les routes se gondolent, que les pistes d'aéroport se gondolent aussi, que les maisons s'effondrent, parce que le sol gelé en permanence, nous nous disons permafrost ce qui est de l'anglais, les Québécois disent le pergélisol, le sol gelé en permanence, est en train de fondre. Je ne vais pas continuer sur cette thématique mais il y a là visiblement une urgence absolue et je suis heureux que la communauté scientifique commence à le reconnaître. J'espère que ce qui est en train de se passer dans l'opinion aujourd'hui, le succès du film d'Al Gore, le succès de Nicolas Hulot, un certain nombre d'autres prises de parole de ce type, ne sont pas des effets de mode mais que l'on va vraiment s'engager dans une politique environnementale à tous les niveaux. Parce qu'il faut agir à tous les niveaux. Au niveau planétaire avec Kyoto 2, la France par la bouche du président de la République a proposé une organisation des Nations-Unies pour l'environnement, un peu sur le modèle de l'OMC. Il faut aussi agir au

niveau européen, au niveau national, au niveau local.

Pour en revenir à votre question, ce que je mets sous "exemplarité environnementale de Bordeaux", c'est une politique organisée autour de quatre grands axes.

Premièrement, les transports. Le tramway, deuxième phase, troisième phase, je ne m'attarde pas là-dessus, mais une petite remarque : cela a un effet concret.

Aujourd'hui, la qualité de l'air en centre-ville à Bordeaux est meilleure qu'à la périphérie grâce au tramway. Cette politique doit être complétée par une politique de transport dans le réseau des bus. Nous avons du retard en ce qui concerne le renouvellement du matériel roulant. Il faut davantage de bus au gaz, au GPL, davantage de bus électriques, davantage de navettes électriques. Il faut développer les modes de déplacement doux. Nous avons encore des efforts à faire en matière de pratique du vélo. Bordeaux est devenue aujourd'hui une ville de référence en matière de vélo. Ce n'est pas moi qui le dit, ce sont les associations avec lesquelles nous travaillons. Il faut, je crois, aller au-delà. Là non plus ce n'est pas un gadget, c'est vraiment une modification de la façon de pratiquer la ville. Il faut davantage de pistes, d'arceaux

c'est un signe : on n'envoie plus le journal Bordeaux Magazine sous film plastique, mais sous papier recyclé. Je note au passage que cela nous coûte 10 000 euros de plus par an parce que, pour l'instant, c'est plus cher. Donc essayer de rarifier, autant que faire se peut, la production de déchets et ensuite mieux les trier. Nous avons à Bordeaux un problème, et nous avons du mal à progresser là dessus avec la

## "Aujourd'hui, la qualité de l'air en centre-ville à Bordeaux est meilleure qu'à la périphérie grâce au tramway"

C o m m u n a u t é urbaine, avec le tri sélectif des déchets en centre-ville. Je ne rentre pas dans le détail parce que le tri par apport volontaire est difficile à gérer et le tri à domicile pose

d'autres problèmes. Est-ce qu'en plein cœur de Bordeaux, dans les vieux immeubles ou dans les échoppes, on peut mettre deux poubelles ? Ce n'est pas toujours très simple. Enfin, c'est le deuxième grand axe et il est primordial.

Troisième grand axe : la gestion de l'eau. Il faut que nous soyons plus économes de l'eau dans la gestion de nos espaces verts par exemple. Nous sommes en train de réfléchir à des plantations différentes, moins consommatrices d'eau. Il faut aussi que l'on utilise davantage la récupération d'eaux pluviales. Sans doute avons-nous fait une erreur, par manque d'expérience, sur le tramway. On aurait dû véritablement



pour garer nos vélos. C'est assez sidérant, quand on va au cinéma en centre-ville aujourd'hui, on se rend compte que les salles de cinéma – enfin celle qui nous reste, la salle – enfin, le centre de cinéma est entouré de vélos, car les gens se déplacent à vélo. Voici le premier axe et je m'en tiens là pour les transports.

Le deuxième axe, c'est tout ce qui concerne les déchets. Nous avons encore aussi des progrès à faire. D'abord, moins de déchets à la source. Il faut donc favoriser toutes les initiatives qui permettent d'éviter la production de déchets ou de déchets non recyclables. Je me réjouis que le département de la Gironde ait passé, par exemple, un accord avec la grande distribution pour éliminer le plus possible les sacs plastiques. A l'issue de ma campagne, j'ai pris une petite décision pour la ville qui vous apparaîtra ponctuelle, mais enfin

concevoir un réseau de récupération d'eau pour arroser les plates-bandes du tramway alors qu'on les arrose à l'eau potable à l'heure actuelle. Bref, il y a une thématique dans ce domaine qui est intéressante.

Enfin, quatrième domaine, et il me semble que c'est un des domaines d'action prioritaire pour la ville, c'est l'écoconstruction et l'éco-aménagement. Nous avons du retard en France dans ce domaine. Il existe dans un grand nombre de villes du nord de l'Europe des écoquartiers qui sont entièrement conçus en fonction des préoccupations environnementales ; qu'il s'agisse de la circulation automobile, de la construction de logements eux-mêmes, de la gestion des espaces verts, bref de tout ce qui peut concourir à l'économie d'énergie. En matière d'écoconstruction, on sait aujourd'hui construire des maisons, on appelle ça, je crois, des maisons passives, qui

consomment 30, 40, 50% de moins d'énergie que les maisons traditionnelles par une superisolation, par l'utilisation de panneaux solaires comme complément de la production d'eau chaude sanitaire, par la récupération des eaux pluviales, par une conception différente des recyclages d'air chaud et d'air froid. J'ai appris à Bordeaux, pendant la campagne électorale, ce qu'est un puits canadien. J'aurais dû l'apprendre de l'autre côté de l'Atlantique. Enfin bref, il y a toute une série de choses à faire. C'est un problème qui est en train d'évoluer. Problème d'abord avec nos amis architectes, mais je crois que la prise de conscience de la profession se fait. Il y a encore quelques années, à Bordeaux, on construisait des écoles avec d'immenses parois vitrées, orientées plein sud, et on se rendait compte que jusqu'au 15 octobre, puisque maintenant il fait beau jusqu'au 15 octobre, ces classes étaient invivables. Il faut orienter les bâtiments, concevoir les constructions de manière différente pour gérer ces problèmes. Les architectes y sont maintenant très sensibilisés et y viennent. Il faut convaincre aussi les constructeurs et les promoteurs. Parce qu'il est vrai que faire de l'écoconstruction coûte 10 à 15% plus cher que la construction traditionnelle. Comment faire baisser les coûts ? Peut-être y a-t-il là des marges d'intervention pour l'Etat en termes de crédits d'impôts ou de déductions fiscales. Il faut aussi faire des bilans globaux quand on fait ce genre d'opération : coût en investissement, coût en fonctionnement. On se rend compte très rapidement que le retour sur investissement peut être de 7 ou 8 ans du fait de l'économie que l'on fait sur la facture d'électricité, la facture de gaz ou de fioul. Voilà un peu les grands axes de ce qui devrait être une politique locale de l'environnement se situant dans une politique plus générale. Ce qui me rassure beaucoup, c'est que quand on dit cela maintenant, on est entendu. Il y a vraiment une prise de conscience de la population y compris dans le milieu des chefs d'entreprise. La première conférence à laquelle j'ai participé quand je suis revenu à Bordeaux, c'était à la Cité Mondiale, elle se déroulait en présence d'Hubert Reeves et

**“Nous sommes en train de préparer une charte de l'écologie urbaine”**

était destinée à des chefs d'entreprise. Je crois que ce milieu de l'entreprise, que l'on a parfois présenté comme étant un peu indifférent au développement durable, est en train de se rendre compte que c'est d'abord un enjeu social ou humain majeur et que c'est ensuite, également, une préoccupation pour l'entreprise elle-même. Je termine sur ce point en disant que nous sommes en train de préparer une charte de l'écologie urbaine qui sera, je l'espère, plus concrète que les Agendas 21 que beaucoup de collectivités ont adoptés. On y travaille d'arrache-pied en ce moment. On voudrait la soumettre au conseil municipal au début du mois de janvier pour

essayer de lui donner le maximum de portée publique possible.

**Joël Dauga :** Alain Rousset, dans ce domaine, quels sont vos projets pour l'agglomération bordelaise et l'Aquitaine ?

**Alain Rousset :** Pour l'agglomération bordelaise, vous l'avez vu ce matin dans le journal, dans Sud Ouest, c'est, premièrement, se lancer dans un plan climat. On dépasse maintenant, Alain Juppé a raison de le dire, le problème de l'Agenda 21.

**Joël Dauga :** Un plan climat que le préfet évoque également dans le numéro de cette semaine.

**Alain Rousset :** L'Aquitaine, région située sur ce grand tracé sud-nord, est une des régions où le réchauffement climatique a été le plus important. On peut le ressentir ou le sentir mais c'est une des régions sur laquelle il faut faire énormément de choses. C'est pour ça que notre effort doit être porté sur la LGV, le report modal ou le report maritime. Depuis plusieurs années, la Région s'est lancée, au niveau de ses lycées, de ses constructions, là où elle est maître d'ouvrage, dans une politique HQE, haute qualité environnementale, et maintenant d'ailleurs très haute qualité environnementale. Le grand lycée de Blanquefort, sur les métiers du bâtiment, est un lycée haute qualité environnementale. Toute les constructions que l'on fait, et celles que nous faisons maintenant au niveau de la Communauté urbaine, sont engagées dans ce domaine-là. Il y a des pistes très intéressantes à développer en Aquitaine. Tout ce qui concerne l'utilisation du bois en matière d'énergie. Il faut savoir que la Dordogne, par exemple, s'est lancée avec l'aide de la Région dans une politique de chaudière bois extrêmement intéressante. On organise la filière. La plupart des autres régions le font et même le projet, dont je vous parlais tout à l'heure de reconstruction de l'unité Turbomeca à Bordes, va avoir une chaudière bois. Cela suppose qu'il faut acquérir ou louer 800 hectares à côté.

Les énergies solaires : nous avons lancé un programme d'équipement de plus de 1 000 maisons et 1 000 équipements collectifs. Nous allons continuer dans ce domaine-là.

Il y a aussi les énergies bio, l'huile, les bio-énergies, même si j'ai quelques doutes sur leur efficacité notamment en matière de relargage de CO2.

Il y a donc deux domaines : la politique du logement. La Région va s'engager, même si ce n'est pas sa compétence dans une politique de logement extrêmement dynamique. On va s'appuyer sur le dispositif HQE pour toutes les opérations de restructuration que nous allons faire avec les organismes HLM.

Second domaine : la politique des transports. Le développement massif des TER en Aquitaine vise à organiser le report modal. On laisse la voiture et on prend le train. La Communauté urbaine s'est engagée dans une politique de développement durable pour ses constructions et pour ses transports. Nous allons acheter des bus, puisque certains arrivent maintenant en

**“La Région va s'engager, même si ce n'est pas sa compétence, dans une politique de logement extrêmement dynamique”**

fin de course, qui fonctionnent au gaz. J'ai relancé aussi toute la recherche sur les piles et les batteries, de telle sorte que l'on puisse regarder quel type de véhicules peut rouler sur des batteries. Pour montrer l'exemple, la reconstruction de l'hôtel de la Communauté urbaine se fera aux normes HQE. Ce qui devrait l'amener, je crois, à baisser de moitié sa consommation d'énergie.

se fera aux normes HQE. Ce qui devrait l'amener, je crois, à baisser de moitié sa consommation d'énergie.

**Joël Dauga :** D'un mot encore, Alain Rousset, pour que nous puissions ensuite aborder les infrastructures, le directeur régional de La Lyonnaise des Eaux, Luc Dirickx, toujours dans le film d'introduction, évoquait la problématique de la ressource en eau. Un mot là dessus.

**Alain Rousset :** Je n'osais pas en parler. Un des points de la longue discussion que nous avons eu avec la Lyonnaise des Eaux a été de ménager la ressource. Nous sommes arrivés à des conclusions et des avancées qui sont, je crois, très notables, puisque nous diminuons le prélèvement de 20% sur l'éocène et que la Lyonnaise a signé un engagement de baisser d'une manière plus que substantielle, de 10%, les fuites sur le réseau d'eau. Il y a bien cette action vers une préservation de la ressource. Des prélèvements bien inférieurs sur les eaux les plus fossiles et donc les plus précieuses, celles qui se renouvellent le plus lentement et une diminution des prélèvements, vous savez que l'on prélève 57 millions de mètres cubes et on en consomme en fait 45 millions. On ne va pas rentrer dans le détail, mais l'engagement qu'a pris la Lyonnaise des Eaux est de diminuer substantiellement les pertes dans ce domaine. L'enjeu est important car vous savez que les nappes sont sous la Garonne et la Gironde et qu'il y a un risque, si ces nappes baissent trop, d'un phénomène d'aspiration de l'eau saumâtre. Il y a donc une course poursuite dans ce domaine. Il y a bien entendu aussi un changement des comportements des uns et des autres. C'est pourquoi on a plutôt choisi de baisser le prix de l'eau sur les premiers mètres cubes et ne pas s'engager sur la baisse totale du prix de l'eau, où l'on pourrait, d'une manière abondante, laver sa voiture, remplir sa piscine et utiliser l'eau d'une manière un peu anarchique. Il faut que nous arrivions à une politique équilibrée de préservation de la ressource.

**Joël Dauga :** Merci. Troisième partie : les infrastructures. Je le disais au début de cette soirée de nombreuses questions concernent ce sujet. Je prie les nombreuses personnes qui voulaient intervenir et que je ne peux pas faire intervenir de m'excuser, car l'heure avance et Alain

Juppé doit nous quitter à 20h10. Nous allons essayer d'aborder cette question des infrastructures. De nombreuses questions concernent la mise à 2X3 voies de la rocade ouest de l'agglomération bordelaise. Je ne peux pas tendre le micro à tout le monde, ni citer toutes les personnes qui posaient des questions là-dessus. La question est posée donc en collectif à Alain Juppé et Alain Rousset : quel calendrier prévisionnel pour l'achèvement de la mise à 2X3 voies de la rocade ouest pour commencer ?

**Alain Juppé :** Désolé de devoir partir, mais le débat était prévu de 18 heures à 20 heures et j'ai pris un engagement effectivement à 20 heures. Sur l'eau, je reviens d'un mot en arrière, je voudrais aussi rappeler que nous avons financé, la Communauté urbaine, il y a quelques années, il y a 2 ou 3 ans, un centre de traitement de l'eau industrielle qui permet aussi d'économiser sensiblement les prélèvements dans la couche de l'éocène. C'est une opération qui fonctionne maintenant depuis 3 ou 4 ans.

En ce qui concerne la rocade, c'est pour moi une priorité absolue. Parce que, je ne sais pas si l'on aura le temps de parler du grand contournement qui n'arrivera pas avant 10 ou 15 ans, aujourd'hui la rocade de Bordeaux fait office de jonction autoroutière sur cet axe nord-sud qui est devenu aujourd'hui l'un des plus fréquentés sur

**Rocade de Bordeaux :  
"J'ai obtenu  
du gouvernement  
l'inscription aux  
crédits de l'AFIT  
de 32 millions d'euros  
dès 2007 sur le fond  
qui finance  
les investissements  
routiers de façon  
à pouvoir lancer,  
dès 2007, les premières  
opérations de mise  
à 2X3 voies"**

l'Europe. Il faut aller de l'avant. J'ai obtenu - et là pardon Alain de dire "je", cela m'arrive parfois mais je dis souvent "nous" aussi - du gouvernement l'inscription aux crédits de l'AFIT de 32 millions d'euros dès 2007 sur le fond qui finance les investissements routiers de façon à pouvoir lancer, dès 2007, les premières opérations de mise à 2X3 voies. Cela portera sur la partie de la rocade qui va de l'échangeur de l'A63 arrivant jusqu'à l'accès à l'aéroport avec notamment des travaux sur les échangeurs pour fluidifier le trafic. Les délais d'études sont tels, évidemment, que les travaux se dérouleront à partir de fin 2007, début 2008. Et dans la foulée, il faudra s'assurer que les crédits prendront la

relève pour assurer cette opération. Vous me demandez un calendrier, peut-être Alain Rousset le connaît-il mieux que moi, je ne peux pas vous dire si c'est 2 ans, 3 ans ou 4 ans, mais en tout cas il faut absolument continuer sur la lancée qui est engagée pour 2007.

**Joël Dauga :** Alain Rousset, sur ce calendrier, puisqu'on ne parle pas encore de la portion entre l'aéroport et le pont d'Aquitaine ?

**Alain Rousset :** Non, ce sera dans un deuxième temps. Le coût global de l'opération tel que la DDE nous l'a présenté, c'est 300 millions d'euros. L'ensemble des collectivités s'interroge et mes services techniques de la Communauté urbaine me l'on d'ailleurs fait remarquer, cela fait 20 millions d'euros du kilomètre en gros. En moyenne, quand une collectivité fait une route de 30 mètres de large, c'est 5 millions d'euros. Donc, on a une négociation à avoir avec les services de la DDE car on s'interroge un peu sur ce que l'Etat souhaite nous faire financer. Dans cette affaire-là, les collectivités souhaitent, bien entendu, financer, prendre leur part, mais voudraient quand même regarder un peu ce qu'il en est. La Communauté urbaine, et cela m'amène à poser la question du grand contournement et ses travaux. On doit se poser la question et nous devons repartir et essayer de convaincre dans ce domaine-là. Même si nous faisons une troisième voie, même si nous réservons aux véhicules de sécurité et au covoiturage, la réflexion que nous devons nous poser au sein de l'agglomération, si nous devons répondre au développement durable que l'on a cité tout à l'heure - on ne peut pas simplement ouvrir des voies nouvelles pour attirer des voitures nouvelles, même si c'est un problème essentiel - c'est aussi d'avoir des modes de comportement différents sur les transports qui, je crois, sont pour 30% dans l'effet de serre. Il faut changer les comportements, il faut offrir des transports collectifs, il faut amener au développement durable. Toutes les villes d'Europe développent le covoiturage. Le Québec, que vous connaissez bien, a une organisation du covoiturage assez exceptionnelle. J'envisage de proposer à mes collègues au niveau de la Communauté urbaine que la troisième voie de la rocade soit réservée au covoiturage. Il reste que dans le financement, il y a toutes les protections phoniques. Quand on se pose la question "fait-on ou pas un grand contournement", il faut voir ce que les milliers de familles qui habitent le long de la rocade subissent tous les jours en termes d'embouteillage aujourd'hui et de pollution. Je reconnais volontiers qu'il y a un problème sur le grand contournement. D'ailleurs, la manifestation des opposants au grand contournement l'a bien montré l'autre jour : il suffit de 600 voitures, alors qu'il y en a des milliers, pour bloquer complètement la rocade. C'était en quelque sorte la démonstration par l'absurde que la rocade est complètement saturée. C'est pour ça que l'autre bataille, et la bataille à mon avis essentielle que nous devons mener, est bien celle de la LGV, celle de l'explication. Je suis un peu inquiet quand

je vais dans des débats publics où j'entends des arguments qui mettent en cause la grande vitesse alors que l'on sait que Bordeaux à deux heures de Paris, à 4h30 de Madrid, à 1h30 de Bilbao, c'est une chance extraordinaire. On ne va pas prendre sa voiture pour aller visiter le Guggenheim demain, on ne va pas prendre sa voiture pour aller sur la côte basque, pour aller à Pau. D'ores et déjà, les trains supplémentaires que la Région a mis sur Bordeaux-Pau sont bondés. D'ores et déjà, on peut peser sur la diminution des véhicules et donc lutter sur l'effet de serre. Il y a là vraiment une bataille. J'entends un certain nombre d'arguments : "pas dans mon jardin", "à quoi ça sert"...bien entendu, il faudra utiliser les saignées existantes, il faudra indemniser, il faudra mettre des protections phoniques. Mais sans le TGV, nous sommes non pas perdus, mais nous allons revenir à une petite vie

**"Il faut changer  
les comportements,  
il faut offrir  
des transports  
collectifs,  
il faut amener  
au développement  
durable"**

où les entreprises ne viendront plus s'installer... Quelqu'un parlait d'attractivité tout à l'heure : oui il y a la recherche, oui il y a le cadre de vie, mais il y a les moyens de transport et la LGV. Et la bataille que nous allons avoir, c'est d'essayer de trouver la meilleure façon de passer au sud de Bordeaux. En plus, c'est dans 10 ou 12 ans, donc on a le temps de travailler là-dessus. Mais il faut qu'aujourd'hui, on monte tous au filet, tous les responsables économiques, politiques, sociaux montent au filet pour expliquer que si nous n'avons pas, ça alors nous allons retomber sur les erreurs d'avant 98 ou 95 en matière d'infrastructures.

**Joël Dauga :** Alain Juppé décidément, Alain Rousset veut absolument vous proposer une partie de tennis. Est-ce que vous montez au filet avec lui pour défendre ce projet-là ?

**Alain Juppé :** Nous serons du même côté du filet. Evidemment, je crois que nous sommes tous conscients que tout a changé pour Bordeaux et l'Aquitaine depuis 20 ou 30 ans. Nous étions un cul de sac en Europe, une région excentrée. Nous sommes devenus une région qui est positionnée, du fait de l'entrée de l'Espagne dans le Marché commun et de la croissance économique brillante qu'elle connaît, sur un des plus grands axes de développement nord-sud européen. Cela a un certain nombre d'inconvénients que l'on connaît. Il est donc absolument indispensable de développer cet axe. Deuxième remarque : je ne crois pas pour ma part, je sais que j'ai beaucoup de mal à

## “On s'excite beaucoup sur Bordeaux-Hendaye, Bordeaux-Toulouse. D'abord Tours-Bordeaux”

en convaincre certains militants écologistes, qu'il y ait contradiction entre notre volonté de faire de l'agglomération, de la ville, de la région, des collectivités exemplaires en matière de développement durable et la construction d'un certain nombre de grandes infrastructures autoroutières. Même si nous réussissons un transfert modal, comme on dit, sur le fret ferroviaire, sur le fret maritime, nous savons très bien - évidemment en excluant une catastrophe mondiale et l'effondrement de la croissance, j'y reviendrai d'un mot tout à l'heure - que le trafic routier va continuer à augmenter. Il faut donc faire les deux. Je partage tout à fait le sentiment d'Alain Rousset sur le caractère prioritaire de la LGV Bordeaux-Hendaye en soulignant tout de même que si l'on veut se rapprocher du Sud, il faut aussi que nous nous rapprochions de Paris et que la priorité des priorités c'est Tours-Bordeaux, j'insiste là dessus. On s'excite beaucoup sur Bordeaux-Hendaye, Bordeaux-Toulouse. D'abord Tours-Bordeaux et ensuite il faudra continuer. Je crois que là effectivement, il va falloir que nous prenions nos responsabilités. La démocratie participative c'est très bien, nous la pratiquons tous, la démocratie de proximité, la multiplication des enquêtes etc. même parfois les jurys de citoyens, c'est excellent, mais il y a un moment où il va falloir décider. Je pense que sur ce trajet-là, il faut une ligne nouvelle. L'hypothèse, je m'engage un peu déjà, du doublement de la ligne existante ne me paraît pas la bonne solution sur le moyen-long terme ; ensuite il y a des options à l'est ou à l'ouest pour la ligne nouvelle, il faut encore en débattre. Je suis tout à fait prêt à monter au créneau sur ce point-là.

Deuxièmement, le grand contournement. Je continue à penser qu'il est indispensable et qu'il est complémentaire, je l'ai dit, des projets ferroviaires que nous venons d'évoquer. Peut-être que la chose a été mal emmanchée. Aujourd'hui, les propositions du préfet sont plus ciblées. Il faut donc poursuivre cette concertation et là aussi s'engager dans une opération à 10 ou 15 ans. L'alternative, bien sûr, - et je terminerai par là en vous demandant de m'excuser si je vous quitte -, c'est la décroissance. Je voudrais dire un mot là dessus : on voit réapparaître en ce moment cette idée, un petit peu partout, que la croissance est l'ennemi. Ce n'est pas une idée neuve d'ailleurs : 1960 le club de Rome, la croissance zéro... J'ai été très frappé par ce qu'a dit Hubert Reeves quand il est venu à Bordeaux au mois d'août dernier, lorsqu'il a déclaré "cette idée de décroissance ne m'est pas sympathique". Parce que c'est une idée formidablement démobilisatrice, elle sape le moral, c'est le retour à la chandelle ou à l'économie de troc. Je ne crois pas que ce soit cela la perspective que

nous puissions nous proposer et proposer autour de nous, au monde qui nous entoure. Quand il y a deux milliards d'êtres humains qui vivent avec moins de deux euros par jour et 800 millions qui crèvent la faim, si on leur parle de décroissance, on risque d'avoir de sérieux problèmes. Donc, je crois que ce qu'il faut organiser, c'est la décroissance des gaspillages, c'est la décroissance de la consommation d'un certain nombre de ressources non reproductibles, d'énergies non renouvelables. Il y a là un champ d'action formidable. Tout à l'heure, Alain Rousset le disait, en parlant des économies que l'on peut faire en consommation d'énergie grâce à la haute qualité environnementale. Si l'on arrivait à généraliser ce type de comportement, cela pourrait avoir un impact sur le marché de l'énergie, tout à fait déterminant, car cela peut peser 15, 20 ou 30% et c'est dans cette voie-là qu'il faut aller. Je crois qu'il faut mener de front notre politique de développement et notre politique de modernisation de la desserte de l'agglomération bordelaise et de la région en

## “Quand il y a deux milliards d'êtres humains qui vivent avec moins de deux euros par jour et 800 millions qui crèvent la faim, si on leur parle de décroissance, on risque d'avoir de sérieux problèmes”

général par de grandes infrastructures à la fois ferroviaires et autoroutières. Je suis tout à fait prêt à me joindre à ce combat.

**Joël Dauga :** Nous allons conserver ceci comme votre conclusion, Alain Juppé.

**Alain Juppé :** Pardonnez moi.

**Joël Dauga :** Merci de votre participation. Mesdames, messieurs, je vous propose de poursuivre ce face-à-face entre Alain Rousset et vous tous. J'ai essayé d'avancer au plus vite sur les dossiers pour aller au bout et vous permettre de poser des questions. Malheureusement, j'ai dû zapper sur les questions que vous souhaitiez poser les uns les autres. Je n'ai pas pu vous donner la parole pour, encore une fois, essayer d'avancer. Le débat sur la fiscalité a pris un peu plus de temps que je ne l'avais prévu, c'est comme ça. C'était intéressant aussi. Donc là, j'ai envie tout simplement de vous donner la parole. Alain Rousset est face à vous. Il y a des questions sur les infrastructures. Je sais que la fédération des travaux publics, notamment, est représentée dans la salle et s'inquiète de savoir comment vont être prises en compte les infrastructures routières qui ne sont plus dans le contrat de projets Etat-Région.

N'hésitez pas, levez la main, un micro vous sera tendu.

**Intervenant dans la salle :** Gérard Boyrie, je suis le président de la commission formation à la fédération des travaux publics. J'avais une question au-delà de la construction, une question sur la pérennité des actes de construire. Après le tramway qui nous a permis de mettre en place des actions de formation, des actions d'insertion dans nos métiers, nous avons besoin d'une visibilité suffisante sur d'autres perspectives pour continuer ces actions. Peut-on compter sur votre appui et sur vos actions....

**Alain Rousset :** Nous sommes dans la deuxième phase du tramway aujourd'hui. Vous me direz si je comprends bien votre question : est-ce qu'il y a une vie après ces phases de tramway ? C'est bien cela en fait ?

**Joël Dauga :** Juste pour compléter, il est prévu a priori de faire passer le tramway sur le futur pont Bacalan-Bastide. Ce n'est pas dans la deuxième phase ça, donc on peut penser qu'il y aura une troisième phase au tramway.

**Alain Rousset :** On est en réflexion sur la troisième phase de tramway aujourd'hui. Il y aura vraisemblablement d'autres dispositifs à mettre en place. Il faut notamment que l'on desserve le cadran nord-ouest : Saint-Médard, Bruges, Eysines... Là, il y aura des chantiers. Est-ce que tout sera fait en tramway, je ne peux pas vous dire. Le CHR Haut Lévêque, la poursuite sur Villenave d'Ornon... Nous sommes en train de réfléchir aussi, un peu comme dans d'autres villes. Nous avons, par exemple, visité un dispositif à Lyon, de bus sur une ligne dédiée. Il y a des expériences très intéressantes qui se passent dans d'autres villes qui vont au-delà du tramway. Il y aura du tramway qui va continuer, je ne peux pas vous dire encore où ; c'est une décision collective de la Communauté urbaine. En revanche, j'ai proposé à mes collègues du bureau, et ils l'ont retenu, l'idée un peu neuve de lancer un tram-train, qui existe dans d'autres agglomérations et qui pourrait démarrer de Cenon Pont Rouge, de ce lieu intermodal entre le TER et le tram, qui pourrait effectivement traverser la Garonne autour du fameux pont Bacalan-Bastide, remonter jusqu'à Latule, reprendre les voies de chemin de fer non utilisées, longer à un moment donné le tramway et remonter en

## “J'ai proposé l'idée un peu neuve de lancer un tram-train”

direction de Bruges et de Blanquefort. Un projet assez considérable qui va se développer en matière de transport en commun de ce côté-là.

Je rappelle aussi qu'il y a un chantier gigantesque qui est celui de la régénération des voies. Notre système de rail aujourd'hui est largement obsolète. Vous disiez tout à l'heure que les entreprises du BTP étaient inquiètes parce que comme il

y a un transfert de compétences sur les départements, que l'Etat a sa gestion, que va faire la Région ? J'ai demandé à mes services, parce que les départements viennent me voir en me disant "qu'est-ce que tu nous mets maintenant pour les routes ?", de me faire le calcul de ce que la Région va investir dans le contrat de plan sur le fer. Ce sera quasiment le double de ce que nous avons inscrit pour route et fer dans le contrat de plan précédent. Si nous ne voulons pas que des voies ferrées ferment, je pense à Bergerac-Sarlat, à Pau-Oloron, à Bayonne-Saint-Jean Pied de Port, et si nous voulons encore des améliorations sur Le Verdon, sur la voie de ceinture, il y a des centaines de millions d'euros à dépenser aujourd'hui. Je pense qu'il y a peut être une réorientation à avoir au niveau des entreprises. Mais en tout cas les chantiers sur le transport collectif ne sont pas près de se terminer. C'est un vrai enjeu. Encore une fois, on connaît les deux principales causes de l'effet de serre ; on commence à mesurer non seulement ses impacts sur la santé, sur l'environnement, sur la nature, mais aussi sur le plan financier - quels sont les coûts qu'il faut que l'on investisse pour avoir un environnement de bureau ou un environnement d'entreprise correct ? Il faudra donc bien que l'on pèse et sur le logement et sur les transports. Et si je suis moins sévère et dur que mes amis Verts sur le plan des transports en voiture, il faut bien, qu'à un moment donné, nous prenions des décisions. Mon collègue d'Alsace vient de mettre en place, la loi n'est pas totalement applicable, un système d'euro-vignette sur les camions qui vont franchir la frontière entre l'Allemagne et l'Alsace pour essayer de trouver des ressources pour développer le fer. Une des erreurs qui a été commise, me semble-t-il, par le gouvernement précédent, est de ne pas avoir appliqué la jurisprudence de Robien, à savoir on versait les péages des autoroutes à une agence qui nous donnait un financement pérenne pour développer les infrastructures. Aujourd'hui, on est, dans une certaine mesure, coincé par l'absence de finance-

ment d'Etat ou la faiblesse des finances d'Etat.

J'évoquais tout à l'heure les 30 millions d'euros qu'Alain Juppé, et c'est bien, a obtenu. C'est 10% du coût de l'élargissement de la rocade en totalité. Ne parlons pas du bouchon ferroviaire de Bordeaux, du nouveau pont ferroviaire qui est en train de se faire ou des 115 ou 120 millions du pont Bacalan-Bastide. Je crois qu'il ne doit pas y avoir de crainte du côté du bâtiment et des travaux publics. C'est

## “La Région va investir dans le contrat de plan sur le fer, le double de ce que nous avons inscrit pour route et fer dans le contrat de plan précédent”

pour ça que je me suis aussi battu : j'ai reçu le président national de la Fédération des travaux publics et je lui ai dit : "faites remonter auprès du gouvernement qu'un contrat de plan rabougri est un contrat de plan qui ne donne pas une visibilité sur le carnet de commandes des entreprises, sur leurs capacités de formation, sur leurs capacités de promotion sociale, d'embauches et de développement". On joue là ensemble, c'est pourquoi la bataille pour avoir un contrat de plan, un contrat de projets ambitieux, est une bataille économique et pas simplement de projets publics.

**Joël Dauga :** Autre question, pas forcément sur les infrastructures ?

**Intervenant dans la salle :** Je suis M. Simonnot. Je suis un des responsables du collectif contre le grand contournement de Bordeaux du Cubzaguais. J'ai été parmi les 600 véhicules sur la rocade samedi der-

nier. Vous l'avez dit juste avant : il est vrai que l'opération que l'on a menée est contraire à ce que l'on dénonce, mais par moment on est obligé de faire ce genre d'action pour pouvoir être entendu puisqu'à plusieurs reprises, on a fait des demandes d'audience auprès de certains politiques, dont fait parti M. Rousset...

**Joël Dauga :** Entendons-nous bien M. Simonnot : je ne vous donne pas une tribune. Je vous donne la possibilité de poser une question.

**M. Simonnot :** Il y a une question. J'explique juste pourquoi nous avons fait cela. La question est celle là : vous prônez le développement durable. Vous venez de le dire dans votre intervention : comment peut-on envisager de construire le grand contournement de Bordeaux dans une politique de développement durable ?

**Alain Rousset :** Vous avez raison de poser cette question. Et cela peut apparaître à première vue comme une contradiction. D'abord, notez avec moi que j'ai toujours dit que la priorité était la LGV. Et si j'ai mis autant d'argent sur la table et si j'ai fait que le Conseil régional d'Aquitaine, la Communauté urbaine soient aussi "punchy" sur cette affaire, c'est bien parce que j'ai démontré ma volonté de faire. Quand je suis arrivé à la présidence de la Région en 98, deux mois après le nouveau pont ferroviaire de Bordeaux était lancé. Et par rapport à tous les ponts de Bordeaux dont on a parlé, c'est celui-ci, lancé le plus tard, qui sera le premier exécuté. Je suis d'accord. Mais je vois aujourd'hui que ce qui s'est passé sur le grand contournement est en train de se passer aussi sur la LGV. En d'autres termes, j'entends de certains "ni grand contournement, ni LGV". J'étais à La Brède il y a quelques jours de cela et j'ai entendu cela. J'entends "on peut utiliser les voies existantes, il peut y avoir suffisamment de trains".

**Joël Dauga :** François Buttet, le directeur régional d'EDF, dans le film de pré-



sensation, se plaignait des lobbies qui freinent les projets.

**Alain Rousset** : J'entends que cela peut être traumatisant car il faudra bien que cette voie nouvelle passe quelque part. Moi, je souhaite qu'elle longe la voie ferrée existante ou les autoroutes existantes, y compris l'autoroute Bordeaux-Pau si l'on retient ce tracé. Mais je voudrais que chacun ait bien conscience ici de l'enjeu que nous vivons en Aquitaine à travers la LGV, c'est pour ça que je me suis permis de dire à tout le monde que nous devons être mobilisés et que tous les grands élus d'Aquitaine, qu'ils soient socio-économiques ou politiques participent à ces réunions, descendent dans l'arène. Car l'histoire du grand contournement a traumatisé tout le monde et beaucoup ont plié les gaudes, pour parler trivialement, et je me sens parfois bien seul dans ce combat. Ni grand contournement, ni LGV : ça ce n'est pas possible. Maintenant faisons une réflexion de simple comptabilité : il y a 123 millions de tonnes qui franchissent les Pyrénées, plus de la moitié sur le bateau, il y a 8 500 camions par jour qui franchissent Biriato. Ils arrivent tous dans Bordeaux avec ceux qui viennent faire du tourisme, ceux qui ont besoin de la rocade pour la franchir. Il y a parfois un blocage complet de la rocade. Je ne sais pas d'ailleurs si à trois voies cela suffira pour régler le problème. Je voudrais, je le disais tout à l'heure, que l'on ait une troisième voie dédiée au covoiturage. Je ne pense pas que vous me critiquerez là-dessus. Mais je pense que, compte tenu de la croissance de la circulation automobile, quels que soient les efforts que l'on va faire, il y aura dans 15 ans 123 millions de tonnes supplémentaires, au minimum, quelle que soit l'augmentation du prix du pétrole, sauf si effectivement il y avait, comme l'a dit Alain Juppé tout à l'heure, une décroissance. Mais ce sont des camions espagnols, des camions portugais qui arrivent. Même si sur ces 120 ou 130 millions de tonnes supplémentaires on en met 60 sur le bateau, même si grâce à la LGV on en met 20 sur le train, et cela multipliera par 10 la circulation du train, il y en aura encore 40 sur la route. 40 sur la route, c'est 8 000 camions supplémentaires. Si 8 000 camions supplémentaires arrivent dans Bordeaux, ils ne peuvent plus circuler avec l'augmentation de la circulation automobile. Alors on peut tenter le pari de ce que le blocage systématique entraîne effectivement un report. Vers quoi ? On ne peut pas tous utiliser le vélo. Nous allons développer les cheminements doux, on l'a dit tout à l'heure, on va développer le train, mais à un moment donné, il y aura des camions qui vont circuler. S'il y a un accident un jour sur la rocade et qu'il soit totalement impossible d'y accéder sur le plan de la sécurité, ne serait-ce qu'une fois, à cause d'un embouteillage...

Avec les milliers de personnes, les milliers de familles souvent dans des habitats sociaux mal isolés, que ce soit à Gradignan, à Talence, à Villenave d'Ornon, à Pessac, à Mérignac, à Eysines, à Bruges, dans toutes ces villes, ce sont des dizaines de milliers de familles qui sont concernées et impactées jour et nuit.

Je ne veux pas opposer une partie de l'Aquitaine à une autre. Je n'ai pas entendu à l'heure d'aujourd'hui d'autres propositions pour régler ce problème. Simplement on va avoir aujourd'hui, sur Pessac, sur Mérignac, sur Eysines, une enquête d'utilité publique sur l'élargissement de la rocade. Et il va falloir que moi, président de la Communauté urbaine soutenant ce projet, j'aie à expliquer aux personnes de Saige, de la Châtaigneraie et des autres cités d'habitat social, à des milliers de gens qui sont dans de petits logements mal isolés, dans des HLM, qui vivent à la fois le train et l'autoroute, qu'on va leur faire passer 10 000 véhicules de plus par jour. Il va falloir que je le fasse. Mais il faut aussi qu'à un moment donné, on partage l'intérêt général. Si on est capable de changer les modalités de transport, je serais le premier à considérer que l'on peut ne pas avoir besoin d'une grande rocade. Mais si demain, le trafic continue d'augmenter comme tout le laisse prévoir, alors il faudra, à un moment donné, prendre cela en considération et non pas simplement d'ailleurs faire un grand contournement routier, mais faire un grand contournement ferroviaire. Il y a aujourd'hui plus de 150 trains qui arrivent à Saint-Jean en passant par Cestas, Pessac, Gradignan et Talence. Tout cela devrait doubler, tous les trains de marchandises. Comme l'on est

“Il est de mon devoir, de ma conception du service public et de l'intérêt général de dire ce qui est”

dans cette grande liaison européenne nord-sud, si l'on veut faire du report modal, il faut bien aussi qu'à un moment donné nous ayons un grand contournement ferroviaire. Je ne veux pas, parce que j'ai suffisamment critiqué mes prédécesseurs, me mettre les mains devant les yeux et dire pour des raisons conjoncturelles, pour des raisons dans les 4 ou 5 ans qui viennent, que ces grandes infrastructures ne sont pas nécessaires. Il est, me semble-t-il, de mon devoir, de ma conception du service public et de l'intérêt général de dire ce qui est. Et comme ce sont des projets à long terme, 10 ou 15 ans, on ne va pas engager les travaux avant 10 ou 15 ans, si l'Europe, parce que c'est elle qui bouge, plus que la France, trouve un miracle pour trouver d'autres moyens de transport, un report modal obligatoire sur le bateau par exemple, car il n'y a que le bateau comme alternative, alors nous nous en sortons. Savez-vous comment les compagnies d'assurance vous répondent quand vous dites que vous allez doubler le report modal sur le bateau : que nous sommes engagés dans un climat agité, dans un climat de plus en plus sensible et aujourd'hui les compagnies maritimes, dans certaines parties du globe, sont en train d'augmenter considérablement leurs polices d'assurance à cause des risques de tempête. On est dans un système, que l'on ne mesure pas, de conséquences de l'effet de serre sur la planète. Il faut que nous arrivions à

un équilibre et cet équilibre n'est pas facile. Il faudra que tout le monde fasse des efforts et que l'intérêt général soit le plus calibré possible.

**Joël Dauga** : C'est une formidable conclusion. Je crois que l'on va s'en tenir là. Je vous invite, les uns les autres, à rejoindre l'étage au-dessus, où un généreux cocktail vous attend.

Reportage photographique  
Murielle CRANSAC



Adoptez le kWh Équilibre+ et favorisez l'énergie solaire.



Vos concitoyens et la planète y seront sensibles.

© EDF Énergie Services, 2014. Tous droits réservés.



**COLLECTIVITÉS TERRITORIALES, [www.kWhEquilibre.fr](http://www.kWhEquilibre.fr)**, vous achetez une électricité produite à partir d'énergies renouvelables et vous participez au développement d'une nouvelle génération de panneaux solaires. Pour chaque kWh Équilibre+ acheté, EDF reverse une quote-part du prix payé à un fond de recherche dédié (CISEL). Vous agissez ainsi pour la préservation de l'environnement et valorisez votre engagement auprès de vos concitoyens.

Contactez votre conseiller privilégié EDF ou connectez-vous sur [edf.fr](http://edf.fr)

© EDF Énergie Services, 2014. Tous droits réservés. EDF est membre du syndicat des collectivités locales EDF pour la France. \* Plus d'infos pour en savoir plus sur le projet sur [www.kWhEquilibre.fr](http://www.kWhEquilibre.fr)



La mobilité accélérateur de croissance

# 9 OFFICE

Une solution multiservice,  
levier du développement de votre entreprise



## 9 OFFICE mobile

La téléphonie mobile:  
exemple de convergence  
avec votre téléphonie  
fixe.

## 9 IPnet Mobile

L'entreprise connectée:  
une solution disponible  
partout en France  
et à l'international.

## 9 OFFICE internet

Une solution internet  
haut débit sans frais  
d'accès au service.

## 9 OFFICE talk

La téléphonie  
pour les télétravailleurs  
et les nomades  
de votre entreprise.

Appelez vite

votre agence régionale

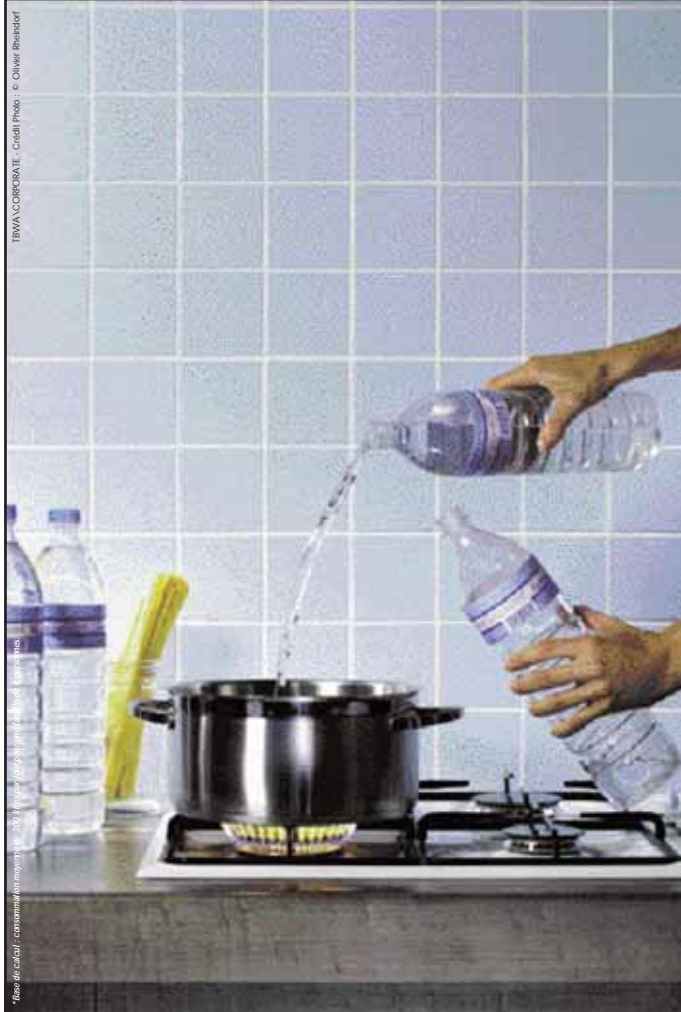
Neuf Cegetel

10 rue Gabriel Péri - 33000 Bordeaux

0811 55 50 53

Neuf Cegetel, 1<sup>er</sup> opérateur nouvelle génération

neuf  
cegetel



Sans eau du robinet, cuisiner  
deviendrait vite un luxe.

Nous vous fournissons  
en permanence une eau de qualité  
pour 0,3\* centime d'euro le litre.

Avoir une eau pure en quantité quand on en a besoin nous paraît naturel. En réalité, c'est un véritable métier : celui des 8 600 collaborateurs de Lyonnaise des Eaux, Groupe SUEZ. Chaque jour, de la source à votre robinet, ils travaillent à vous faciliter le quotidien. Un quotidien où l'eau du robinet vous paraîtra encore moins chère...

Pour l'eau, pour vous, à chaque instant.

[www.lyonnaise-des-eaux.fr](http://www.lyonnaise-des-eaux.fr)

 Lyonnaise  
des Eaux  
suez