



PREMIER MINISTRE

MINISTÈRE DE L'INTERIEUR ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
MINISTÈRE DÉLÉGUÉ À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE



COMITE INTERMINISTERIEL D'AMENAGEMENT ET DE COMPETIVITE DES TERRITOIRES

MATIGNON - 14 OCTOBRE 2005

DOSSIER DE PRESSE

SOMMAIRE

I - LES POLES DE COMPETITIVITE

II - L'ANTICIPATION DES MUTATIONS ECONOMIQUES

III - LE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVE

**IV - LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT
ET LES TRANSPORTS COLLECTIFS**

V - LES MESURES TERRITORIALES

I – LES PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ

LA POURSUITE D'UNE DYNAMIQUE MARQUEE PAR LA VALIDATION DE 55 PROJETS DE CONTRATS ET LA MOBILISATION DES FINANCEMENTS PUBLICS

La politique des pôles de compétitivité a été conçue, lors du CIADT du 13 décembre 2002, comme l'un des piliers de la politique industrielle engagée par le gouvernement pour accroître la compétitivité de l'industrie française. Elle s'appuie sur la mise en réseau des entreprises, de la recherche publique et de l'enseignement supérieur pour créer de véritables écosystèmes de croissance.

Le CIADT du 14 septembre 2004 a défini une méthode, celle de l'appel à candidatures sur la base d'un cahier des charges exigeant.

Les décisions arrêtées par le Premier ministre, Dominique de Villepin, lors du CIADT du 12 juillet 2005 ont constitué une étape majeure dans la mise en place des pôles de compétitivité :

- soixante sept projets ont été labellisés (devenus soixante six après rapprochement des 2 pôles formant VIAMECA) ;
- un engagement de l'État qui atteindra au minimum 1,5 milliard d'euros, a été acté ;
- l'action du gouvernement a été inscrite dans un calendrier serré, de façon à donner un rythme soutenu à la mise en œuvre opérationnelle de la stratégie de l'État.

Les projets de zonages qui constitueront un volet essentiel des contrats cadres associant les partenaires des pôles, l'Etat et les collectivités territoriales impliquées, devaient aussi être prêts pour être examinés lors du Comité interministériel d'octobre 2005. Ce délai a été tenu par l'ensemble des pôles.

55 PROJETS DE CONTRATS VALIDES SUR 66

Lors de sa réunion du 14 octobre 2005, le Comité interministériel aménagement et compétitivité des territoires (CIACT) qui se substitue désormais au CIADT, a validé, dans leur principe, 55 des 66 projets de contrats reçus. Il a examiné trois projets de décrets d'application, portant notamment sur le zonage R&D ainsi que sur les conventions relatives aux engagements financiers publics (voir le tableau en page suivante et les cartes des zonages jointes en annexe, qui sont également consultables sur [le site www.competitivite.gouv.fr](http://www.competitivite.gouv.fr)).

Le gouvernement se félicite de la qualité du travail réalisé qui va permettre d'engager rapidement la signature des premiers contrats. Pour un petit nombre de projets, quelques recommandations restent à examiner dans les prochaines semaines.

D'autres projets -onze au total - nécessitent quant à eux un approfondissement complémentaire. Celui-ci sera d'autant plus rapide à conduire que le niveau de préparation de ces projets est déjà très avancé. Ils seront examinés avant la fin de l'année par le gouvernement, un premier point d'avancement étant prévu d'ici au 15 novembre 2005 afin de permettre une signature des contrats dès le début 2006.

N° Dossier	Intitulé	Caractéristiques	Région(s) principales(s)
20053718	Solutions Communicantes Sécurisées	mondial	Provence Alpes Côte d'Azur
20054805	LYONBIOPOLE	mondial	Rhône Alpes
20056972	SYSTEM@TIC	mondial	Ile de France
20057063	MINALOGIC	mondial	Rhône Alpes
20057123	Aéronautique, Espace et Systèmes Embarqués	mondial	Midi Pyrénées, Aquitaine
20058612	Pôle Ile-de-France MediTech Santé	mondial	Ile de France
20051578	Image, Multimédia et Vie Numérique	vocation mondiale	Ile de France
20051617	Industries et agro-ressources	vocation mondiale	Picardie, Champagne Ardenne
20051963	SEA-NERGIE	vocation mondiale	Bretagne
20052319	Innovations thérapeutiques Alsace	vocation mondiale	Alsace
20052360	Images & Réseaux	vocation mondiale	Bretagne
20053108	Mer, Sécurité et Sûreté PACA	vocation mondiale	Provence Alpes Côte d'Azur
20056521	pôle i-Trans	vocation mondiale	Nord Pas de Calais
20057596	Chimie-environnement Lyon Rhône-Alpes	vocation mondiale	Rhône Alpes
20059536	Végétal spécialisé	vocation mondiale	Pays de la Loire
20051023	Biothérapies	national	Pays de la Loire
20051408	Photonique	national	Provence Alpes Côte d'Azur
20051569	Filière produits aquatiques	national	Nord Pas de Calais
20051661	Pôle céramique	national	Limousin
20051705	Pôle Nucléaire Bourgogne	national	Bourgogne
20051767	Pôle Plasturgie	national	Rhône Alpes
20051948	Cosmetic valley	national	Centre
20052370	Pôle agronutrition en milieu tropical	national	La Réunion
20052699	Techtera	national	Rhône Alpes
20052868	EMC2	national	Pays de Loire
20053157	VIAMECA	national	Espace central / Rhône Alpes
20053923	EnRRDIS	national	Rhône Alpes
20054020	Sciences et Systèmes de l'Energie Electrique	national	Centre
20054256	Pôle européen d'innovation Fruits et Légumes	national	Provence Alpes Côte d'Azur
20054273	Lyon Urban Truck&Bus 2015	national	Rhône Alpes
20054366	Fibres naturelles Grand Est	national	Lorraine
20054707	Gestion des risques et vulnérabilités des territoires	national	Provence Alpes Côte d'Azur
20054872	Pôle Cancer-Bio-Santé	national	Midi Pyrénées
20054993	Innovation dans les Céréales	national	Auvergne
20055074	Viandes et produits carnés	national	Auvergne
20055125	Pôle génie civil Ouest	national	Pays de Loire
20055437	UP - TEX	national	Nord Pas de Calais
20055954	TRIMATEC	national	Languedoc Roussillon
20056053	Industrie des Equipements de Sport et Loisirs	national	Rhône Alpes
20056437	Parfums, arômes, senteurs, saveurs	national	Provence Alpes Côte d'Azur
20056457	Route des Lasers	national	Aquitaine
20056810	Transactions Electroniques Sécurisées	national	Basse Normandie
20056973	Véhicule du futur	national	Franche-Comté
20056991	Ville et mobilité durables	national	Ile de France
20057049	Arve Industries	national	Rhône Alpes
20057156	Logistique Seine Normandie	national	Haute Normandie
20057500	Matériaux Innovants, Produits Intelligents (MIPI)	national	Lorraine
20057658	Energies Renouvelables-Bâtiment-Industrie	national	Languedoc Roussillon
20057806	Mobilité et transports avancés	national	Poitou Charentes
20058022	Pôle des Microtechniques	national	Franche Comté
20058101	Q@LIMED	national	Languedoc Roussillon
20058446	Loisirs Numériques	national	Rhône Alpes
20059149	Matériaux à usage domestique	national	Nord Pas de Calais
20059671	Energies non génératrices de gaz à effet de serre	national	Provence Alpes Côte d'Azur/ Corse
20059914	L'aliment de demain	national	Bretagne

TROIS TRAITS SAILLANTS ONT MARQUE L'ELABORATION DES CONTRATS

➤ Le respect des orientations fixées par l'Etat : renforcer les synergies

Les recommandations formulées dans la lettre adressée par le Premier ministre aux représentants des pôles labellisés le 12 juillet dernier ont été, dans la plupart des cas, prises en compte dans le cadre des projets de contrats examinés par le CIIACT ainsi :

- les deux projets « Viameca », initialement portés par deux structures différentes, ont fusionné ;
- les projets « Corse Pôles Energies Renouvelables » et « Energies non génératrices de gaz à effet de serre » de Provence Alpes Côte d'Azur ont finalisé leur rapprochement ;
- les coopérations souhaitées entre « Techtera », « UP-Tex » et « Roanne, Pôle textile Loire-Rhône », comme entre le projet « Mobilité et Transports avancés » et la démarche développée dans le domaine des éco-industries et des bio-carburants, sont en cours de mise en place.

➤ La gouvernance des pôles : garantir la pleine responsabilité des promoteurs des pôles

Dans l'esprit de l'appel à projets, la gouvernance des pôles devait accorder une place prépondérante aux porteurs des projets labellisés en juillet 2005, tout en assurant la représentation des collectivités publiques souhaitant soutenir leur développement.

Aussi, la gouvernance des pôles a-t-elle été ouverte aux représentants des collectivités territoriales tout en ménageant une place prioritaire aux porteurs de projet, industriels, chercheurs et responsables des organismes de formation. Ceux-ci auront seuls la responsabilité du choix des thèmes et des projets de « R&D » des pôles labellisés.

Bien entendu, l'Etat et les collectivités territoriales restent maîtres de leurs financements et des soutiens qu'ils souhaitent accorder à tel ou tel projet.

Tout au long de la préparation des contrats cadres, l'objectif du gouvernement a été d'assurer l'indépendance des choix des acteurs économiques quant aux axes prioritaires qu'ils souhaitent développer, l'indépendance des collectivités publiques quant aux soutiens apportés et l'association des parties sur un objectif de développement de la recherche, de la valeur ajoutée et de l'emploi.

➤ L'identification des zones de R&D : concentrer l'effort de recherche

Le dispositif de soutien aux pôles prévoit que certains projets de R&D, pourront, après agrément, bénéficier d'exonérations fiscales et sociales, s'ils se situent dans un zonage prédéfini.

L'article 24 de la loi de finances 2005 précise que ces zones de R&D doivent regrouper « l'essentiel de la capacité de recherche des pôles de compétitivité ».

Cette référence à « l'essentiel » signifie que la délimitation de la zone retenue doit :

- être en adéquation avec les thèmes retenus par les porteurs de projets ;
- comprendre les technologies stratégiques pour le développement des pôles ;
- permettre d'assurer la masse critique des moyens nécessaires pour porter l'offre de l'industrie française aux « frontières technologiques ».

L'identification des zones de R&D a été guidée par la répartition territoriale des entreprises et des centres de recherche et par l'objectif de concentration des moyens de R&D propre à la définition des pôles de compétitivité (comme le prévoit l'article 24 de la loi de finances pour 2005).

De nombreuses discussions techniques ont été conduites, dans un délai très court, entre la gouvernance des pôles, les préfets, les collectivités territoriales (au premier rang desquelles les régions) et les administrations centrales pour arrêter et justifier les zones dont la définition sera soumise au Conseil d'Etat. Toutefois le gouvernement étudiera, si besoin est, les conditions dans lesquelles les entreprises qui se situeraient en dehors de ces zonages, mais qui participeraient directement aux projets de R&D portés par les pôles, pourraient bénéficier du régime des exonérations fiscales et sociales.

L'ACCOMPAGNEMENT DES POLES

- Trois projets de décrets ont été examinés par le CIIACT :
 - le premier, qui sera transmis dans les prochains jours au Conseil d'Etat, porte sur les zones de R&D prises en considération par le gouvernement. Il renvoie à l'article 24 de la loi de finances pour 2005 pour ce qui concerne les critères utilisés et, pour chaque zone, à une liste de communes ;
 - le second décret est relatif au régime fiscal applicable aux entreprises implantées dans un pôle de compétitivité et participant à un projet de R&D ;
 - enfin, le dernier décret précise les modalités des exonérations des cotisations patronales de sécurité sociale pour ces entreprises.

Les conditions dans lesquelles les demandes d'agrément doivent être réalisées ont également été examinées afin de transmettre dans les meilleurs délais cette information, par l'intermédiaire des préfets de région, aux porteurs de projets de R&D.

LA MOBILISATION DES PARTENARIATS FINANCIERS DES AGENCES ET DE LA CAISSE DES DEPOTS AU PROFIT DES POLES DE COMPETITIVITE

Le CIIACT a examiné les projets de conventions entre l'Etat, Oséo-Anvar, l'Agence nationale de la recherche, l'Agence de l'innovation industrielle et la Caisse des dépôts et consignations. Ces conventions traduisent l'engagement de ces organismes en faveur du développement des pôles de compétitivité :

- Oséo-Anvar portera une attention particulière aux projets collaboratifs conduits par des PME ou résultant d'un partenariat opérationnel entre grands groupes et PME ; Oséo-Anvar étudiera également la bonification de ses interventions sur certains dossiers ;

- l'Agence nationale de la recherche a pris en compte les principaux projets de R&D présentés par la gouvernance des pôles pour la programmation de ses actions en 2006 ;
- conformément à ses engagements, la Caisse des dépôts sera impliquée, via ses directions régionales, dans les comités de financeurs mis en place. Elle sera particulièrement attentive aux projets immobiliers et de développement des réseaux liés aux technologies de l'information et de communication. De même, elle apportera, grâce aux fonds de capital risque dans lesquels elle inscrit son action, un soutien aux projets de développement et de R&D des entreprises des pôles de compétitivité ;
- l'Agence pour l'innovation industrielle, dont la dotation s'élève à 2 milliards d'euros, identifiera, d'ici la fin de l'année 2005, parmi l'ensemble des projets de R&D portés prioritairement par les pôles, ceux susceptibles de bénéficier de ses soutiens et organisera, avec les gouvernances concernées, la préparation des dossiers de demandes financières.

➤ **PROCHAINES ECHEANCES**

- Début novembre : transmission des décrets portant sur les zones de R&D au Conseil d'Etat ;
- Mi novembre : examen des onze derniers contrats cadres ; signature des projets de décrets et des conventions entre l'Etat, la Caisse des dépôts, OSEO et les agences de la recherche et de l'innovation industrielle ;
- Fin 2005 : signature des premiers contrats.

Désormais, les principaux éléments de la stratégie industrielle menée par l'Etat sont en place.

D'ici la fin de l'année, les objectifs du gouvernement auront été atteints au prix d'une mobilisation forte de tous. Dans la perspective de la prochaine étape, celle de la concrétisation des projets, le gouvernement sera très attentif à ce que l'élan initial donné par les industriels, les chercheurs et les responsables de formation soit accompagné au mieux.

II - L'ANTICIPATION DES MUTATIONS ECONOMIQUES

<p style="text-align:center">LES MUTATIONS ECONOMIQUES UNE APPROCHE VOLONTARISTE PAR L'ANTICIPATION ET L'ACCOMPAGNEMENT TERRITORIAL</p>
--

Lors de sa déclaration de politique générale du 8 juin 2005 puis à l'occasion de sa conférence de presse du 27 juillet dernier, le Premier ministre a demandé un renforcement significatif de nos capacités d'anticipation économique privilégiant une approche dynamique et offensive de la compétitivité.

C'est dans ce cadre qu'il a décidé la réforme du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIADT) qui voit ses compétences élargies pour devenir le Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires (CIACT). Cette transformation, qui résulte d'un décret publié le 13 octobre 2005, marque la volonté du Gouvernement de mener une politique dynamique en faveur du développement des territoires aux services de l'activité et de l'emploi.

Placé auprès du Premier ministre, le CIACT se prononce sur les objectifs de la politique nationale d'attractivité, de compétitivité et de cohésion des territoires. Celle-ci doit inciter les acteurs locaux à développer leurs atouts et leurs complémentarités, mais aussi conduire une action soutenue en faveur de l'anticipation et du traitement des mutations économiques et des territoires qui cumulent les handicaps comme en témoignent les actions conduites en faveur d'une meilleure couverture en haut débit et en téléphonie mobile.

Le CIACT s'appuie sur deux piliers :

- un pôle interministériel de prospective et d'anticipation des mutations économiques, qui mobilise les compétences et les services du ministère de l'économie, des finances et de l'industrie auquel est associé le ministère chargé de l'emploi ;
- une Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires, issue du rattachement à la DATAR des missions assurées jusqu'ici par la Mission interministérielle sur les mutations économiques (qui sera dissoute).

➤ **LE POLE INTERMINISTERIEL D'ANTICIPATION ANIME PAR LE MINEFI**

Afin d'améliorer l'anticipation et l'accompagnement par les pouvoirs publics des grandes mutations des activités industrielles et de services, ce pôle, dont le secrétariat est assuré par la Direction générale des entreprises du MINEFI, coordonne les analyses de l'ensemble des administrations de l'Etat sur les évolutions économiques en cours et à venir, tant au niveau national, européen que mondial.

Il établit des perspectives à moyen et long terme sur les évolutions sectorielles et technologiques de notre économie qui représentent une opportunité ou une menace pour la compétitivité et le développement des entreprises, de l'emploi et des territoires. Il analyse également les conséquences des évolutions réglementaires ou normatives sur la compétitivité des entreprises.

En s'appuyant sur les compétences du ministère chargé de l'emploi et sur celle du ministère chargé de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche, il a pour mission de définir les besoins futurs de formation et de recherche qui pourront être induits par les évolutions sectorielles et technologiques à venir.

Le pôle interministériel contribue à l'identification des secteurs, des métiers et des territoires pouvant, dans les cinq années à venir, subir des restructurations importantes ou être des accélérateurs du développement économique et de l'emploi.

➤ **LA DATAR, EN CHARGE DE L'ACCOMPAGNEMENT TERRITORIAL DES MUTATIONS ET DE LA COMPETITIVITE DES TERRITOIRES**

Au regard de ses nouvelles priorités et du nouveau contexte dans lequel elles s'inscrivent, le gouvernement a décidé de créer une Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires (DIACT) qui résulte de l'intégration au sein de la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR) des fonctions précédemment assumées par la Mission interministérielle sur les mutations économiques (MIME). La DIACT continuera donc à assumer les missions qui relèvent de la cohésion territoriale, de l'aménagement équilibré des espaces ruraux et urbains et de la mise en œuvre des politiques contractuelles entre l'Etat et les collectivités territoriales.

Cette Délégation sera chargée de la coordination de l'anticipation des mutations économiques avec les services du ministère de l'économie et des finances qui suivent la situation des entreprises, en particulier le Comité interministériel de restructuration industrielle (CIRI). Elle assurera, comme le fait actuellement la DATAR, la préparation et la mise en œuvre des délibérations du CIACT.

La dimension nouvelle conférée à l'accompagnement des mutations économiques se traduit dans la structure même de la Délégation dont l'un des directeurs sera spécialement chargé de mettre en place, avant fin novembre, une équipe dédiée aux mutations économiques. A cette fin, une mission de préfiguration a été lancée sous l'autorité du délégué à l'aménagement du territoire et à l'action régionale.

➤ **LE CIACT, UN RENDEZ-VOUS DESORMAIS REGULIER POUR LA PROSPECTIVE ET L'ANTICIPATION.**

Cette orientation soutenue en faveur de l'anticipation et du traitement des mutations économiques se traduira par la place qui lui est réservée dans l'activité du comité qui consacre désormais systématiquement un point de son ordre du jour à la prospective sectorielle à moyen et long terme en matière de mutations économiques.

A ce titre, lors de sa réunion du 14 octobre 2005 le Comité a entendu un exposé du ministre chargé de l'économie et de l'industrie et du ministre chargé de l'emploi.

III - LE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVE

LE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVE UN ELAN NOUVEAU POUR LES GRANDS PROJETS D'EQUIPEMENTS

Le partenariat public-privé est un mode novateur de gestion et de financement de l'investissement en France. Il offre à l'Etat comme aux collectivités locales la possibilité d'associer des partenaires privés à la réalisation d'investissements avec un paiement étalé dans le temps et lié à des objectifs de performance. Il permet donc à la fois d'accélérer les investissements publics et de réduire leur coût dans la durée, en recourant à la formule du contrat de partenariat.

➤ LE CONTRAT DE PARTENARIAT : UN ACCELERATEUR DE PROJETS

Le contrat de partenariat permet à une personne publique d'attribuer à une entreprise la conception, la réalisation, le financement, l'exploitation/maintenance d'un équipement collectif. Le paiement par la personne publique est étalé sur la durée du contrat et lié aux objectifs de performance. Complémentaire des outils existants que sont les marchés publics et les délégations de service public, il doit permettre au secteur public de garder le contrôle des services externalisés et d'assurer, par la meilleure intégration des phases de conception, de construction et d'exploitation ainsi que par la rémunération à la performance sur la durée du contrat, une baisse des coûts sur la durée de vie de l'équipement et le maintien de sa valeur patrimoniale.

Il permet, grâce au préfinancement privé, le lancement rapide de projets tout en tirant le maximum du potentiel d'innovation et de créativité du secteur privé. Il participe ainsi de la mission générale d'aménagement du territoire par la réalisation d'infrastructures de transport et d'équipements structurants, ainsi qu'en solvabilisant et pérennisant dans différents territoires à faible attractivité économique, des activités d'entreprises de service dans les fonctions support de l'administration.

Le recours au contrat de partenariat pour un projet d'investissement reste néanmoins conditionné par la démonstration de son caractère juridiquement conforme et économiquement avantageux, dans le cadre de l'évaluation préalable à réaliser, cette étape étant partie intégrante de la procédure et de la culture d'évaluation que les pouvoirs publics souhaitent diffuser dans la sphère de la gestion publique à la faveur de ce nouvel outil. Il convient enfin de rappeler par ailleurs que cette procédure est également accessible aux collectivités territoriales, qui peuvent y recourir sous les mêmes conditions juridiques et économiques que les administrations centrales, pour leurs propres projets.

➤ UNE APPLICATION DIVERSIFIEE DANS DE NOMBREUX SECTEURS :

Outre **8 projets** dans le secteur des transports (cf. p.17), ce sont **27 projets** qui ont été identifiés par les ministères concernés comme pouvant donner lieu à des contrats de partenariat. Ils couvrent tous les cas de figure, de la rénovation à l'extension ou à la construction de bâtiments, en passant par la fourniture d'équipements spécialisés, la production – distribution de fluides ou la mise à disposition de prestations informatiques. Les ordres de grandeur correspondants sont très variables et illustrent bien la flexibilité et l'adaptabilité de la procédure du contrat de partenariat.

Peuvent notamment être cités :

- **pour le ministère de l'intérieur, de la sécurité intérieure et de l'aménagement du territoire** : création de l'école de formation à la lutte contre les effets du terrorisme à Cambrai et services logistiques associés ; mise en œuvre du projet d'identité nationale sécurisés (carte d'identité électronique) – INES ;
- **pour le ministère de la défense** : mise à disposition d'une flotte d'hélicoptères pour assurer les besoins de formation de l'école d'application de l'aviation légère de l'armée de terre à Dax ; réalisation et maintenance des réseaux de communications par Internet au profit des bases de l'armée de l'air (RDIP) ;
- **pour le ministère de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche** : restructuration des locaux et mise aux normes de sécurité des universités de Paris-Dauphine et de Strasbourg-I ; rénovation des installations du zoo de Vincennes ;
- **pour le ministère de la justice** : restructuration et la rénovation de la maison d'arrêt de la Santé à Paris ; extension/construction des palais de justice de Toulon et de Bourgoin-Jallieu ;
- **pour le ministère de la santé et des solidarités** : extension d'un pôle énergie et électrique pour l'hôpital de Roanne ;
- **pour le ministère de la culture et de la communication** : réalisation et exploitation technique du Centre de conservation du futur des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée à Marseille ;
- **pour le ministère de la jeunesse, des sports et de la vie associative** : rénovation et gestion des installations d'hébergement, de formation et de restauration de l'INSEP à Vincennes.

Ainsi ce sont au total 35 projets pilotes, émanant de 8 ministères qui ont été identifiés comme pouvant faire l'objet de contrats de partenariat. Les études sur la faisabilité de ces projets seront conduits afin qu'ils puissent être soumis dans les meilleurs délais à la validation de la MAPPP, mission d'appui aux partenariats public-privé rattachée au ministère de l'économie, des finances et de l'industrie.

**IV - LE FINANCEMENT DES
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET LES
TRANSPORTS COLLECTIFS**

L'ACCELERATION DES PROGRAMMES D'INFRASTRUCTURES

Le Gouvernement a décidé une relance vigoureuse de la politique d'équipement des territoires dans le domaine des transports qui recouvre de nombreux enjeux d'attractivité, de développement économique et de prévention environnementale. La force de cet engagement, porteur de croissance et d'emplois, se retrouve aussi bien dans l'importance des financements mobilisés que dans le caractère novateur des démarches et des partenariats proposés.

➤ **L'AGENCE DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE FRANCE (AFITF) CONFORTÉE**

Lors du Ciadt du 18 décembre 2003, le Gouvernement avait décidé de consacrer 7,5 milliards d'euros sur la période 2005-2012 aux grands projets d'infrastructures, ce qui, compte tenu de l'autofinancement des projets et des apports des autres collectivités locales, correspond à un programme d'environ 20 milliards d'euros.

Afin de garantir la bonne exécution de ce programme, le Gouvernement a mis en place, en décembre 2004, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), structure de financement qui apporte, grâce à des ressources pérennes, un cadre plus lisible pour l'ensemble des acteurs et plus cohérent au regard des durées de réalisation des grandes infrastructures de transports.

Le Gouvernement a décidé de faire de l'AFITF l'outil majeur de la relance de la politique d'équipement de notre pays en infrastructures et d'en renforcer les moyens financiers :

- **Le CIIACT confirme l'extension du périmètre d'intervention de l'agence à la réalisation des projets inscrits aux contrats de plan Etat-Région.**
- **Le CIIACT décide de conforter financièrement l'agence :**
 - **La loi de finances lui affectera de manière pérenne les ressources suivantes : la redevance domaniale perçue sur l'ensemble des sociétés concessionnaires d'autoroutes, le produit de la taxe d'aménagement du territoire, ainsi que 40% du produit des amendes radar.**
 - **Le CIIACT confirme la dotation exceptionnelle à l'AFITF de 4 milliards d'euros issus de la privatisation des sociétés d'autoroutes.**
 - **Ces ressources seront complétées par des dotations budgétaires.**
- **Le CIIACT confirme qu'en 2006, les crédits de paiement de l'AFITF s'élèveront à 2 milliards d'euros dont 836 millions d'euros issus de la privatisation des sociétés d'autoroutes et 394 millions d'euros de subventions de l'Etat.**

➤ **L'ACCELERATION DU VOLET TRANSPORT DES CONTRATS ETAT-REGION**

L'extension du périmètre d'intervention de cette agence à la réalisation des projets inscrits aux contrats Etat-Région permettra d'accélérer la réalisation des opérations prévues.

Le CIIACT confirme l'affectation en 2006 de 1 080 millions d'euros de crédits de paiement aux contrats Etat-Région, soit une augmentation de 130 % par rapport à 2005.

Il décide qu'en 2006, 1 milliard d'euros d'autorisations d'engagement seront inscrites au budget de l'AFITF en faveur du volet transports des CPER, ce qui représente une augmentation de 25 % par rapport à 2005.

Sur cette enveloppe, 180 M€ seront réservés au profit des transports collectifs en Ile de France.

➤ **LA CONFIRMATION DES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES DECIDES EN DECEMBRE 2003**

Avec un budget de 688 millions d'euros en 2005, l'AFITF a déjà permis de financer la réalisation de grandes infrastructures de transports dont notamment :

- la poursuite des grands chantiers comme le TGV Est ou la liaison ferroviaire à grande vitesse entre Perpignan et Figueras ;
- le lancement de quatre nouveaux projets : la ligne ferroviaire du Haut Bugey, l'aménagement portuaire Fos 2XL, les liaisons autoroutières A19 entre Orléans et Courtenay et A41 entre Annecy et Genève.

Le CIIACT confirme l'affectation de 7,5 milliards d'euros de ressources de l'AFITF aux grands projets d'infrastructures pour la période 2005-2012.

➤ **LES GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT : UN SECTEUR PRIVILEGIE POUR LE DEVELOPPEMENT DES CONTRATS DE PARTENARIAT ET DE DELEGATION PUBLIC-PRIVE.**

D'ores et déjà **huit grands projets** ont été identifiés comme pouvant être réalisés sous forme de contrat de partenariat :

- Dans le **domaine ferroviaire**, il s'agit de la partie « équipements » du projet de branche Est de la LGV Rhin-Rhône, du contournement de Nîmes et de Montpellier, du déploiement du système GSM-R pour la radio sol-train ;
- Dans le **domaine fluvial**, du renouvellement des barrages à gestion manuelle associés à la production d'énergie hydroélectrique;
- Dans le **domaine routier**, le traitement du tronc commun autoroutier A4-A86 dans l'Est parisien, de la rocade L2 à Marseille entre les autoroutes A7 et A50 dont la partie Est est en travaux, de la liaison Est-Ouest à Avignon entre les autoroutes A9 et A7, de la RN88 entre Albi et l'autoroute A75.

D'autres projets devront parallèlement être accélérés en vue d'une délégation de service public. Il s'agit notamment de la LGV Sud-Europe-Atlantique, de la liaison ferroviaire dédiée vers l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle (CDG-Express), du projet d'aéroport de Notre Dame des Landes à Nantes et de huit projets autoroutiers.

* * *

LE CIIACT approuve en conséquence les trois cartes jointes en annexes définissant les projets prioritaires, tant au titre des contrats de plan que des grands projets d'infrastructure.

LE SOUTIEN AUX TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

Avec l'achèvement de la décentralisation du Syndicat des transports d'Ile de France (STIF), l'ensemble des transports collectifs urbains en France relève désormais de la compétence des collectivités locales.

Pour autant, l'Etat ne peut se désintéresser de ces services publics essentiels pour la qualité de vie des français, l'attractivité de nos métropoles et l'équilibre entre les différents modes de transport. Il a donc décidé d'aider les autorités organisatrices de transport de manière ciblée afin de développer l'offre et la qualité de ces transports collectifs.

➤ LA DECENTRALISATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE (STIF)

La décentralisation du STIF a pour objectif de le transformer en un établissement public territorial, véritable autorité organisatrice de transport à l'instar de ses homologues des autres régions françaises.

A cet effet, la loi donne de nouvelles compétences au syndicat : capacité de maîtrise d'ouvrage, organisation des transports à la demande, organisation de transport fluvial régulier de voyageurs, organisation des transports scolaires et élaboration et révision du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France.

En reconnaissant à la Région le rôle de chef de file en matière de transports franciliens, la loi a voulu rapprocher la décision publique des citoyens afin d'améliorer le quotidien de tous les habitants de la Région.

Conformément à la loi, cette décentralisation s'accompagnera de transferts importants de moyens financiers.

L'Etat apportera :

- 525 M€ par an au STIF et aux collectivités qui en sont membres ,
- plus de 380 M€ par an au titre du déficit des retraites de la RATP,

Sur la base des propositions faites par monsieur Jean-Pierre FOURCADE, président de la Commission consultative des charges, le Gouvernement a décidé, en sus des dispositifs de compensation prévu par la loi, d'apporter une contribution au renouvellement des matériels roulants de la SNCF en Ile de France, afin d'améliorer la qualité des services offerts aux franciliens.

Le CIACT décide que :

La compensation du transfert du STIF aux collectivités sera ajustée au vu d'un audit. Celui-ci devra évaluer les insuffisances de couverture par le calcul légal des compensations des mesures prises avant le 1^{er} juillet 2005, telles que l'extension du demi-tarif à la carte orange pour les bénéficiaires de la couverture maladie universelle complémentaire.

Pour le matériel roulant ferroviaire, l'Etat subventionnera les commandes de matériel roulant neufs de la SNCF passées à partir d'aujourd'hui selon les modalités suivantes :

- Les commandes seront prises en compte à partir de la constitution du nouveau conseil d'administration du STIF de façon à privilégier la relance des investissements entre maintenant et 2007.
- Les subventions feront l'objet d'un avenant au contrat de plan.
- L'Etat s'engage à financer, dans la limite de 400 M€, 20% du coût du matériel commandé sur une durée au plus de 10 ans. Au sein de cette enveloppe, au moins la moitié devra être engagée sur des commandes passées d'ici 2007.
- Les crédits correspondants seront dégagés sur l'AFITF.

L'Etat demandera à la SNCF d'élargir le champ du contrat avec le STIF aux questions d'investissement dans la mesure où celles-ci affectent directement la qualité du service aux usagers.

➤ **LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS DE PROVINCE**

Le Gouvernement a décidé de relancer une politique de soutien ciblée en faveur du développement de l'offre et de la qualité des transports collectifs dans les grandes agglomérations régionales. 100 millions d'euros supplémentaires seront affectés à ces projets, au sein du budget de l'AFITF, en complément des 45 millions d'euros déjà réservés pour ces projets.

Cette enveloppe de 145 millions d'euros sera mobilisée en 2006-2007 pour soutenir les projets prioritaires suivants :

Angers	- projet de tramway	5 M€
Bordeaux	- 2 ^{ème} phase du réseau de Tramway	40 M€
Lyon	- extension de la ligne T1, LEA, LESLY, extension de la ligne B du métro	20 M€
Marseille	- 1 ^{ère} tranche de la 1 ^{ère} phase du réseau de tramway	15 M€
	- prolongement du métro	20 M€
Montpellier	- 2 ^{ème} ligne de tramway	10 M€
Reims	- projet de tramway	5 M€
Strasbourg	- extension du réseau de tramway	10 M€
	- Tram-train Strasbourg – Vallée de la Bruche – Piémont des Vosges : partie urbaine	8 M€
Toulon	- 1 ^{ère} tranche de la 1 ^{ère} phase de la ligne de tramway	10 M€
Etudes diverses		2 M€

V - MESURES TERRITORIALES

- ❖ Contrats de site pour les bassins de Laval, Romans et Saint-Omer**
- ❖ Délocalisation de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité**

SOUTIEN AUX BASSINS D'EMPLOI DE ROMANS, SAINT-OMER ET LAVAL

La politique d'aménagement du territoire, si elle recouvre un objectif de compétitivité, facteur de développement de richesse et d'emploi pour l'ensemble des territoires, contribue aussi à soutenir, au nom de la solidarité nationale, les zones en difficulté.

Dans cet esprit, le CIADT du 12 juillet dernier a décidé de mettre en oeuvre des contrats de site afin d'aider la reconversion des bassins d'emploi de **Laval et de Saint-Omer** confrontés à des mutations industrielles aux conséquences socio-économiques lourdes. Le 26 août dernier, le Gouvernement a également décidé de lancer la préparation d'un contrat en faveur du bassin de **Romans** touché par la crise de la chaussure de luxe.

Sur la base de diagnostics partagés et en mettant en synergie les moyens des ministères et les cofinancements dus aux initiatives locales, le **CIACT décide d'apporter un soutien à ces trois bassins en restructuration**. Les objectifs poursuivis visent à :

- renforcer l'attractivité de ces bassins ;
- favoriser la création d'emplois, notamment par le développement des PME-PMI locales et la diversification des activités ;
- aider à l'adaptation des formations et des compétences locales.

CONTRAT DE SITE DU BASSIN DE ROMANS

Les difficultés majeures de deux grandes entreprises du secteur de la chaussure (CHARLES JOURDAN et STEPHANE KELIAN) représentent une menace grave pour l'emploi et l'activité économique du bassin d'emploi de **ROMANS**, avec près de 600 postes supprimés ou menacés, sans compter les effets indirects.

Aussi, le Gouvernement a annoncé, le 26 août dernier, qu'il mettrait en œuvre un **contrat de site** en faveur de ce bassin. **Un sous-préfet, chargé de mission, vient d'être désigné par le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire pour coordonner la préparation du contrat de site.** L'avancement des discussions entre l'Etat et les partenaires locaux permet de prévoir que ce contrat comportera en particulier :

- **un volet « emploi »** mobilisant, dans le cadre d'une plate-forme de reclassement et de reconversion, les divers dispositifs d'intervention. Un accord de principe est donné pour la création d'une Maison de l'Emploi de la Drôme des Collines, dont le dossier sera examiné avant la fin de l'année dans le cadre de la Commission nationale des maisons de l'emploi (CNMDE) ;
- **un volet « industrie-recherche »** comportant notamment :
 - des actions collectives pour la filière cuir-chaussure,
 - une mission de reconversion pour accompagner la création de 500 emplois,
 - des interventions du FISAC.

Une attention particulière sera également accordée aux projets industriels dans le cadre de la mise en place des 5 pôles de compétitivité impliquant des entreprises situées dans la zone d'emploi de Romans : EnRRDIS (énergies renouvelables), pôle plasturgie, TRIMATEC (déchets), MINALOGIC (nanotechnologie), loisirs numériques.

Le CIIACT a parallèlement relevé que le zonage « recherche et développement » des pôles de compétitivité « EnRRDIS » et « TRIMATEC » incluait une partie de ce bassin d'emploi.

- **un volet « politique de la ville »**, en vue de renforcer l'opération urbaine entamée en 2004 avec l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU). Des interventions de la Délégation interministérielle à la ville (DIV) sont également prévues.
- **un volet « développement exogène »**, pouvant comporter la requalification de friches industrielles, l'aménagement de zones d'activités, des aides à la réalisation de bâtiments relais...

Le CIIACT donne mandat au préfet de la Drôme de finaliser, en liaison avec les collectivités territoriales concernées, le contrat de site pour le 15 novembre, en vue d'une signature avant la fin de l'année 2005.

L'Etat décide, dès à présent, de mobiliser une enveloppe de 8,53 millions d'euros dont :

- 2,73 M€ pour le volet « emploi »,
- 3 M€ pour la mission de reconversion,
- 0,3M€ en actions collectives,
- 2,5 M€ (FNADT) pour le volet « développement exogène ».

CONTRAT DE SITE DU BASSIN DE SAINT-OMER

Après l'annonce d'un premier plan social en 2002, la verrerie-cristallerie Arc International, qui emploie un salarié sur trois du bassin de Saint-Omer, a annoncé la mise en œuvre d'ici fin 2008 d'un plan de restructuration portant sur 2 659 emplois. C'est pourquoi mandat a été donné au préfet du Pas-de-Calais de **finaliser pour la mi-octobre 2005**, en lien étroit avec les collectivités territoriales, un **contrat de site**, pour aider à la reconversion de ce territoire.

Ce plan de revitalisation comportera **trois volets**.

➤ LE RENFORCEMENT DE L'ATTRACTIVITE

Une **amélioration des dessertes transport sera recherchée** : aménagement d'infrastructures routières (RN42, Pont de Garlinghem) et amélioration des liaisons ferroviaires TER. Les collectivités locales ont également engagé des programmes importants de **création de parcs d'activités**. L'aménagement d'un nouveau port fluvial à Arques est aussi prévu. Les collectivités publiques s'engagent, par ailleurs, à **valoriser** et exploiter de la manière la plus équitable possible, **les importantes ressources en eau** du Pays de Saint-Omer.

➤ LE SOUTIEN AU DEVELOPPEMENT ET A LA CREATION D'ENTREPRISES

La **diversification du tissu économique existant** constitue l'une des priorités du contrat. Elle passe notamment par la consolidation de la plate-forme d'initiative locale ainsi que la création de trois pépinières et d'une couveuse d'entreprises. Les PME/PMI seront également épaulées dans leurs projets de développement, dans la gestion des ressources humaines ou pour renforcement de leurs fonds propres.

Les nombreux atouts de l'Audomarois en matière touristique, encore insuffisamment exploités, **seront valorisés** : espaces naturels remarquables, patrimoine architectural et centres historiques de Saint-Omer et d'Aire-sur-la-Lys, création d'un équipement lié au vent.

Par ailleurs, **une prospection ciblée à travers les salons professionnels** sera mise en œuvre afin de détecter des projets d'implantation d'entreprises.

Enfin, des actions de **soutien en faveur du secteur agricole seront engagées** notamment afin d'accompagner la diversification des activités agricoles et d'inciter les agriculteurs à prendre en compte des enjeux agri-environnementaux.

➤ L'ADAPTATION DES FORMATIONS

Le contrat de site prévoit la mise en place d'un guichet d'apprentissage, le développement d'une filière cohérente de formation dans les métiers industriels ainsi que la promotion des métiers du BTP. Une **Maison de l'Emploi** sera mise en place au plus tard au premier semestre 2006, ainsi qu'une maison de la formation continue.

Le CIACT approuvé les termes du projet de contrat de site du bassin de Saint-Omer. Sur un programme d'actions estimé à 58 M€, **le gouvernement décide d'un soutien à hauteur de 12,5M€ dont 5,280 M€ de crédits nouveaux en complément de** la mobilisation de crédits sectoriels de l'Etat à hauteur de 7,2 M€. Cet apport s'ajoutera à la participation des collectivités territoriales et d'Arc International.

CONTRAT DE SITE DU BASSIN DE LAVAL

Le **bassin d'emploi de Laval** connaît depuis le début de l'année 2005, une fragilisation des entreprises des secteurs Electronique/Métallurgie/Textile-habillement. Aussi, le préfet de la Mayenne s'est vu confier, par le CIADT du 12 juillet 2005, la rédaction d'un rapport sur l'évolution de la situation économique locale, en vue de **préparer**, en liaison avec les collectivités locales, **un contrat de site**.

Par ailleurs, une **cellule spéciale visant à améliorer l'offre de formation et l'expertise des besoins des entreprises du bassin** de Laval a été créée. Mise en œuvre avec la participation des représentants des collectivités territoriales, du monde économique et des cinq syndicats représentatifs des salariés, elle préfigure l'une des missions de la maison de l'emploi.

CONTENU

Le projet de contrat de site du bassin de Laval s'articule autour de **trois axes** :

- les points forts que constituent les **pôles de compétitivité** « EMC2 » (matériaux composites) et « Images et Réseaux » (réalité virtuelle) ;
- les atouts économiques locaux actuels, notamment les entreprises du **secteur agro-alimentaire et du secteur de la valorisation des déchets** ;
- les ressources humaines à travers un **pôle d'excellence dans les domaines de l'apprentissage et de la formation professionnelle**.

FINANCEMENT

En l'état actuel des travaux d'élaboration du contrat, le **coût estimé** des mesures envisagées s'établit à **49,7 M€** dont :

- 24 M€ pour les aides économiques et l'attractivité du territoire,
- 1,5M€ pour la formation et l'apprentissage,
- 24,2M€ pour la prospection et l'innovation.

La préparation du contrat a déjà permis l'engagement financier des trois collectivités territoriales concernées (conseil régional, conseil général, communauté d'agglomération de Laval), à hauteur de 2 M€ chacune. Une convention a été signée avec le conseil général et la communauté d'agglomération de Laval permettant d'abonder un **fonds de reconversion**.

Les entreprises apporteront près de 0,5M€ au titre des obligations qui leurs sont faites, par le code du travail, de faciliter la reconversion des salariés et la création d'activités nouvelles. Elles pourront aussi concourir au financement du projet de contrat de site. La contribution complémentaire d'un sous-traitant (Flectronics) viendra renforcer ces financements.

Le CICT donne mandat au préfet de la Mayenne pour finaliser, en liaison avec les collectivités concernées, **le contrat de site en faveur du bassin de Laval, à échéance du 30 novembre 2005**.

En complément des crédits sectoriels des différents ministères concernés et de la mobilisation du contrat de plan, **l'Etat décide, dès à présent, d'apporter 2,5 M€ (FNADT)** en soutien à ce programme. Ils seront affectés en priorité aux actions liées aux aides économiques et à l'attractivité du territoire.

**TRANSFERT DE L'INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS
ET LEUR SECURITE (INRETS)**

L'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (*INRETS*) est un Établissement public à caractère scientifique et technologique (*EPST*) placé sous la double tutelle des ministères chargés de la recherche et des transports.

Le CIACT entérine les conclusions du projet de schéma directeur des implantations de l'institut, approuvé par son conseil d'administration le 6 octobre et qui a pour objectif de **permettre le redéploiement des activités de l'INRETS d'ici fin 2008.**

REDEPLOIEMENT DES ACTIVITES

Le choix des nouvelles implantations a été établi sur la base d'une analyse de la cohérence stratégique et de la faisabilité sur les plans technique et financier. La volonté d'accompagnement par les collectivités territoriales ainsi que l'articulation avec les pôles de compétitivité auxquels participe l'INRETS ont constitué des éléments déterminants aux décisions arrêtées.

Ainsi, les activités scientifiques du site d'Arcueil, qui sera fermé à terme, seront redéployées sur les sites de Satory et de Marne La Vallée en cohérence avec l'implication des équipes dans les pôles de compétitivité « VESTAPOLIS » et « Ville et mobilité durable ». Quant à la direction générale de l'INRETS, elle sera localisée sur le site de Lyon-Bron.

L'INRETS sera ainsi **implanté sur cinq sites** : Versailles-Satory, Marne la Vallée, Lille-Villeneuve d'Ascq, Lyon-Bron, Marseille Salon. Les trois sites hors Ile-de-France nécessitent que leurs locaux soient étendus et rénovés pour permettre l'accroissement de l'emploi scientifique et la meilleure installation des moyens d'essais.