

N-A!

LA LETTRE
DU CONSEIL ÉCONOMIQUE
SOCIAL & ENVIRONNEMENTAL
RÉGIONAL NOUVELLE-AQUITAINE

N°7
NOV. 2017
ISSN 2555-297X

ÉDITO

À la Une de ce numéro de N-A!, les ports de commerce de Nouvelle-Aquitaine!

À la différence des rapports qui ont été présentés précédemment par l'Assemblée, ce travail sur les ports répond à une demande de l'exécutif régional : c'est la première saisine adressée par le Président du Conseil régional au CESER.

C'est bien là le cœur de la mission de notre assemblée consultative : donner aux élus régionaux l'éclairage de la société civile organisée sur toutes les affaires pouvant concerner la Région avant qu'ils n'en délibèrent.

Pour construire son analyse, le CESER a souhaité entendre les principaux responsables des ports de La Rochelle, Bordeaux, Bayonne et Rochefort/Tonnay-Charente, les représentants des Unions maritimes et portuaires, les opérateurs de transport portuaire, de logistique, de fret maritime, ainsi que les représentants des syndicats... À l'issue de ces auditions et débats, le CESER propose des actions et des options. Elles ont été transmises à l'exécutif régional et seront présentées aux principaux partenaires courant novembre lors de réunions organisées sur sites.

Depuis son installation, le CESER s'emploie à aller à la rencontre des acteurs des différents territoires de la nouvelle région, afin de mieux appréhender leurs réalités, leurs questionnements et leurs attentes. L'ensemble des rapports adoptés par le CESER sont diffusés aux principaux partenaires du thème abordé et systématiquement présentés dans les ex-territoires Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes : nous avons ainsi parlé « Qualité des eaux littorales » à La Rochelle, Bordeaux, Anglet, Royan, « Intermodalité » à Poitiers, Limoges et Bordeaux, « Associations » à Tarnos, Niort, Bordeaux, Limoges et nous irons à Bayonne, La Rochelle et Bordeaux pour parler des ports.

« Faire Territoire(s) »! Nous déclinons cet objectif tant dans les sujets abordés que dans notre fonctionnement et nos pratiques. Nous avons proposé des objectifs et formulé des propositions en ce sens dans une contribution pour la construction du SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires), à l'occasion de l'examen des orientations budgétaires. Enfin, nous allons clôturer les travaux de la mandature en cours, qui s'achève le 31 décembre, avec la présentation du rapport de la section « Veille et prospective » qui invite chacun à « Faire Territoire(s) »!

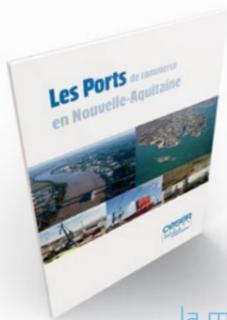
Comme l'a écrit Jean-Jacques Rousseau, « Les habitations font la ville mais les citoyens font la cité ».

Jean-Pierre Limousin,
Président

RAPPORT

Les ports de commerce en Nouvelle-Aquitaine

RECONNECTER PORTS ET TERRITOIRES



La région Nouvelle-Aquitaine dispose d'une façade maritime Sud-Atlantique exceptionnelle, avec cinq ports de commerce : celui de La Rochelle (7^{ème} port français) et celui de Bordeaux (8^{ème} port français), grands ports maritimes relevant de l'État, celui de Bayonne, relevant de la Région et ceux de Rochefort et Tonnay-Charente relevant du Département de Charente-Maritime. Quelles sont leurs complémentarités? Quelles capacités à développer une politique de développement économique et environnemental? Comment favoriser le report modal entre le fer et la mer? Au moment où les Régions sont dotées de nouvelles compétences en matière de développement économique et de transport, le Président du Conseil régional Nouvelle-Aquitaine interroge le CESER sur les options possibles.

Des complémentarités à renforcer, à développer ou à construire

L'état des lieux dressé par le CESER met en évidence qu'entre ces cinq ports, la concurrence s'exerce peu sur la fonction industrialo-portuaire, elle s'exerce sur la fonction logistique. Chacun met en avant des identités et positionnements distincts, générant une concurrence limitée sur les filières et leurs trafics communs. Les véritables enjeux de concurrence concernent davantage le développement de nouveaux trafics sur des hinterlands plus lointains, avec d'autres ports.



SONS
CONSEIL RÉGIONAL + CESER = RÉGION
ASSEMBLÉE CONSULTATIVE
266 CONSEILLERS DÉSIGNÉS
REPRÉSENTANT 147 ORGANISATIONS
PATRONALES, SYNDICALES,
ASSOCIATIVES, ENVIRONNEMENTALES...
ISSUES DES 12 DÉPARTEMENTS
DE LA NOUVELLE-AQUITAINE.

Sommaire Lettre N°7

Rapport « Les Ports de commerce de Nouvelle-Aquitaine »	P.2
Témoignage	P.2
La coopération européenne au sein du Réseau Transnational Atlantique	P.3
Nos Avis	P.3
Nos Avis, nos Actus	P.4

Des complémentarités existent déjà en matière de services, d'autres transverses peuvent être développées pour des gains de productivité. Elles doivent être soutenues en matière de concertation et de coordination. D'autres pistes sont évoquées, telles que l'image « Ports de l'Atlantique » ou « Façade Sud-Atlantique » vis-à-vis de l'étranger, la recherche de financements, ou encore des partenariats avec d'autres ports français ou étrangers. De nouveaux créneaux sont à explorer en se tournant vers la mer et ses ressources, les énergies marines renouvelables notamment. Une stratégie régionale peut se concevoir, dans le cadre de la « Croissance bleue », au sein d'un cluster que pourrait animer la Région.

Les ports moteurs du développement économique et de la compétitivité des territoires

Le CESER met en avant la fonction industrialo-portuaire qui permet de soutenir la présence d'industries en abaissant



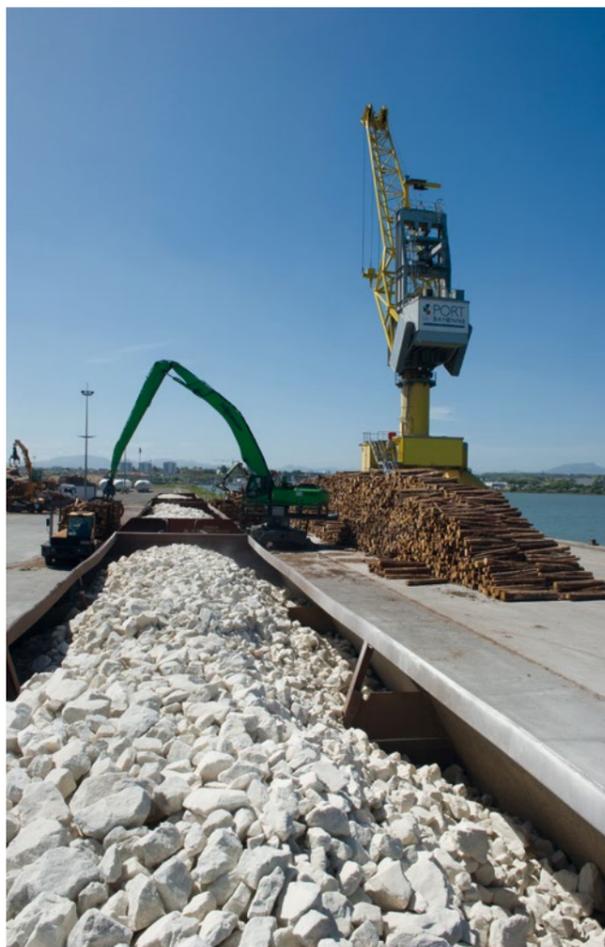
les coûts logistiques, et de soutenir l'emploi. Il recommande aux acteurs publics - État, Région, Départements, EPCI - de poursuivre une politique d'investissements tant au niveau des installations portuaires que de leur réseau ferroviaire.

Sans être exhaustif, le CESER a examiné un certain nombre de conditions « à réunir » pour la réalisation d'une stratégie portuaire régionale prenant en compte une dimension environnementale. Cette dimension est intégrée dans les derniers plans stratégiques des ports. Les industriels sont engagés dans le respect des réglementations spécifiques et sensibilisés à la réduction des nuisances. Pour autant, le CESER rappelle la nécessité d'intégrer plus largement la dimension économie circulaire en fixant des objectifs de développement liés notamment à des filières de récupération de ferrailles et de granulats.

La question du foncier est stratégique pour les ports. La préservation des terrains à vocation industrielle doit être assurée en associant tous les partenaires et notamment les collectivités territoriales. La question des financements est elle aussi déterminante : 95 % des fonds européens sont affectés aux axes du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Il est par conséquent primordial que la Région Nouvelle-Aquitaine intervienne et agisse dans l'optique de la redéfinition de ces corridors à l'horizon 2023, en vue de l'introduction d'une transversale Ouest-Est (vers Rhône-Alpes et la Méditerranée), confortant l'hinterland de ports de la façade Sud-Atlantique.

Priorité à la desserte ferroviaire des grands ports maritimes

En France, le transport de marchandises est largement dominé par le mode routier. Les raisons sont multiples : problème de massification du fret et de structuration des hinterlands, insupportabilité des péages ferroviaires, modèle économique dégradé



des lignes ferroviaires capillaires de fret... Des centaines de milliers de tonnes de marchandises sont reportées sur la route par manque de possibilités ferroviaires... Le CESER appelle une mobilisation collective, car aucun engagement n'apparaît



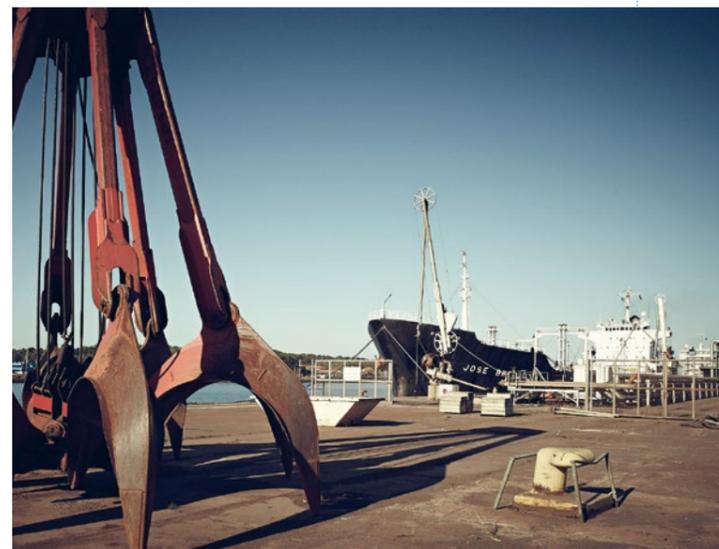
Ce document est téléchargeable sur notre site :

<http://ceser-nouvelle-aquitaine.fr/rapport-ports-de-commerce-nouvelle-aquitaine/>

à la hauteur des attentes. L'État et la Région, responsables du dialogue avec les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires et fluviales, doivent prévoir un volet infrastructures renforcé pour remédier à la dégradation des lignes ferroviaires capillaires. Une politique d'amélioration de la performance des sillons est également requise. Une desserte conteneurs qui passe par la reprise des activités du port du Verdon est aussi jugée essentielle pour le port de Bordeaux.

La question centrale et sensible de la gouvernance des ports

À quelle échelle faut-il élaborer une stratégie portuaire commune à différentes places ? Doit-elle, pour les Grands Ports Maritimes (GPM), continuer à être conçue et portée au niveau de l'État ? Quelle place pour les nouvelles Régions à travers leurs compétences accrues ? La complexité et la diversité des modes de gestion des ports, la pluralité d'acteurs et la diversité des modes de gestion des ports maritimes rendent difficiles des



choix tranchés, l'établissement d'une organisation type, d'un cadre unique ou de statuts unifiés. De ce fait, le CESER propose des options, sans trancher, dressant la liste des arguments pour une régionalisation des ports, a contrario pour le statu quo ou encore pour confier la coordination d'une stratégie portuaire à la Région. Quel que soit le type de gestion retenu, une « bonne gouvernance » requiert un engagement accru de la Région avec une présence active au sein des instances de gouvernance, notamment les Conseils de surveillance et commissions d'investissement. Elle passera aussi par le renforcement de l'articulation du couple État-Région, la prise en compte des spécificités des ports et enfin la concertation entre tous les partenaires et acteurs portuaires tant publics que privés. Si une large part des acteurs portuaires de la façade Sud-Atlantique est à l'écoute de nouvelles propositions susceptibles d'améliorer la dynamique portuaire régionale, elle n'en reste pas moins prudente quant aux éventuels changements et conséquences qu'elles pourraient engendrer.

Originaire de la région parisienne où il est né en 1955, Vincent NUCHY grandit au Pays basque où ses parents s'installent alors qu'il est âgé de 6 ans. Il y fait sa scolarité jusqu'au bac et poursuit des études supérieures à Sciences Po Bordeaux. Diplôme en poche, il s'investit au sein de l'entreprise touristique familiale dans le Pays basque. Installé à Bordeaux, il crée dans les années 80 sa société en dirigeant un établissement touristique au Pyla. Il a également été associé quelques années au sein d'un cabinet bordelais de courtage d'assurances, et a exercé dans le domaine de la communication d'entreprise. Désireux de s'investir en politique, il est élu maire de Salles en 2001, commune du Sud-Gironde de 7000 habitants avant d'être élu conseiller général en 2009 et Président du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne en 2008. Il exerce à plein temps près de quinze ans ces responsabilités d'élus avant de prendre du recul avec le monde politique. Ancien coureur de 400 m haies, c'est un passionné d'athlétisme et de rugby, sports qu'il a pratiqués à l'Anglet Olympique. La lecture, diverse et variée en raison de ses goûts éclectiques, reste son principal loisir.

TÉMOIGNAGE



VINCENT NUCHY

Rapporteur du dossier « Les ports de commerce en Nouvelle-Aquitaine ».

Le travail sur les ports de la Nouvelle-Aquitaine consistait à répondre à une demande précise et directe de l'exécutif régional auprès du CESER. Ce travail a été d'autant plus intéressant qu'il permettait de mettre en exergue l'importance que revêt l'économie portuaire à l'échelle de la Nouvelle-Aquitaine en révélant également toute l'importance du lien entre la ville et son port comme entre le port et son hinterland. Dotés de trois statuts différents, les cinq ports de la

Nouvelle-Aquitaine sont d'incontournables leviers d'une économie portuaire en prise à des difficultés croissantes et récurrentes malgré les réformes successives impactant leur organisation ou les réformes territoriales concernant l'exercice et le transfert des compétences des collectivités territoriales.

Au-delà des complémentarités existantes et à développer entre nos cinq ports, l'économie portuaire doit être vue comme un élément moteur du développement économique et de la compétitivité des territoires dont le rôle d'aménageur est d'autant plus essentiel que le contexte concurrentiel européen - voire international - est prégnant. A cet effet, il semble indispensable que la Région tienne pour fondamentale leur fonction industrialo-portuaire dans le respect et la préoccupation constante de l'environnement et des populations vivant à leur proximité en poursuivant une politique active d'investissements. La Région doit d'autant plus afficher une volonté politique forte au développement

d'un transfert modal pour le transport des marchandises qu'a été noté un manque flagrant de soutien politique et d'investissements à l'outil ferroviaire pour les pré et post acheminements. Si la question d'une gouvernance notamment régionale des grands ports maritimes de Bordeaux et de La Rochelle s'est posée et pouvait nous apparaître cohérente à l'échelle de la Région, les acteurs portuaires, dans leur immense majorité, se montrent particulièrement circonspects et prudents. Ils se disent cependant à l'écoute de nouvelles propositions susceptibles d'améliorer la dynamique portuaire, étant eux-mêmes aussi force de propositions. Sans être exhaustif pour des raisons de temps, le CESER porte une analyse objective et un regard prospectif sur une économie portuaire dont on ne perçoit pas toujours les enjeux.

Si les ports sont par essence des lieux d'échanges de marchandises et de rencontres entre les hommes, leur rôle s'est à la fois modifié et renforcé au fil du temps, comme leur place dans la ville. Si la mer n'a jamais manqué de faire rêver l'homme d'horizons lointains, elle est aujourd'hui au cœur d'enjeux stratégiques dont les ports sont d'authentiques atouts, notamment ceux d'une économie maritime en pleine mutation à la nécessaire exemplarité environnementale. En saisissant l'opportunité que constitue sa façade maritime, la Région se doit d'avoir une vision d'autant plus stratégique en matière portuaire qu'elle est forte de ses cinq ports qui sont une indéniable porte ouverte sur le monde et participent à son rayonnement faisant de la mer, demain, un des atouts majeurs de l'avenir de la Nouvelle-Aquitaine.



LA STRATÉGIE ATLANTIQUE : PASSER D'UNE STRATÉGIE À UNE MACRO RÉGION ?



Née en 2011, la Stratégie atlantique a permis d'identifier les principaux enjeux et opportunités que la façade atlantique européenne devait relever dans le domaine maritime. Un Plan d'action a été adopté deux ans après, déclinant des priorités et des objectifs. La Stratégie atlantique, à l'instar des autres stratégies de bassin maritime, répond à la règle des trois « non » : pas de nouvelle structure, pas de nouvelle législation, pas de nouveaux financements. La mise en œuvre du Plan d'action implique de recourir à l'éventail des financements européens et repose pour l'essentiel sur les porteurs de projets.

Le Réseau Transnational Atlantique (RTA), en tant que plateforme des acteurs économiques et sociaux des régions atlantiques à laquelle participe le CESER Nouvelle-Aquitaine, a suivi de près le processus de mise en œuvre de cette Stratégie et de son Plan d'action. Après avoir étudié les conditions pour sa bonne réalisation en 2015 et proposé des pistes d'amélioration, il formule aujourd'hui dans une nouvelle contribution, des préconisations pour une meilleure appropriation de cette Stratégie atlantique. En se basant sur l'exemple de la Stratégie macro régionale de l'Union européenne pour la mer Baltique, le RTA

estime qu'il est nécessaire de raviver l'intérêt des acteurs de l'économie atlantique en identifiant plus clairement les projets « Stratégie atlantique », notamment lors de demandes de financements et en améliorant les possibilités d'y accéder. La visibilité même de cette Stratégie est à renforcer avec une communication ciblée à destination des acteurs potentiellement porteurs de projets de coopération et un accompagnement rénové et adapté. Cet appui est aujourd'hui assuré par le seul mécanisme d'assistance qui devrait intensifier ses actions et réorienter ses fonctions de manière plus opérationnelle. Pour autant, seuls un engagement et un portage politiques forts permettront de mobiliser les ressources, d'impulser une volonté de coopérer et de susciter la confiance des acteurs privés. À cet effet, une gouvernance capable de donner plus de force au processus de mise en œuvre et d'inciter la création de projets stratégiques est indispensable.

Pour le RTA, les défis et potentialités de l'Espace atlantique vont au-delà de la seule croissance bleue générée par les activités maritimes stricto sensu. Une stratégie macro régionale permettrait d'aborder de plus amples problématiques, dans une conception complète du développement régional et de la cohésion territoriale, au-delà des seuls enjeux maritimes. Une telle stratégie permettrait également une plus grande adhésion des acteurs institutionnels comme des acteurs socio-économiques. Sans pouvoir à ce stade connaître l'issue des négociations entre l'Union européenne et le Royaume-Uni, il est évident que le Brexit aura des conséquences pour l'Espace atlantique et ses régions. Ces dernières doivent se mettre en situation de suivre de très près les négociations, afin d'anticiper et de réagir. Il est en effet essentiel de maintenir et développer les coopérations dans cet Espace atlantique, entre les régions.



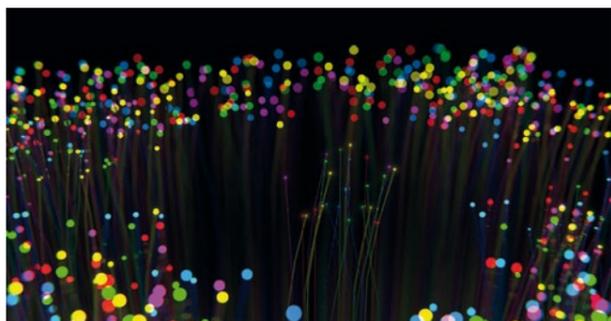
Ce document est téléchargeable sur notre site : <http://ceser-nouvelle-aquitaine.fr/rapport-rta-propositions-conditions-de-reussite-de-mise-oeuvre-de-strategie-atlantique-a-partir-de-lanalyse-de-appropriation-societe-civile-perspective-de/>

Orientations budgétaires 2018

AVIS

FAIRE + AVEC - !

Après une année de transition en 2016, un premier exercice de référence à l'échelle de la Nouvelle-Aquitaine en 2017, 2018 est annoncée comme l'année de la concrétisation et du rendez-vous avec les territoires, avec en particulier, une nouvelle politique contractuelle et le déploiement du très haut débit sur l'ensemble de la région. Les orientations de l'exécutif s'inscrivent dans un contexte contraint de baisse des ressources et d'augmentation des dépenses liée au transfert de nouvelles compétences aux Régions. La baisse des ressources financières de la Région, qui s'ajoute au nouveau plan d'économies demandées aux collectivités territoriales, augmente l'effet ciseaux. Le CESER demande une feuille de route des évolutions qui sont envisagées, rendant lisibles les politiques et dispositifs impactés. La priorisation des actions du Conseil régional ne doit pas contribuer à amplifier les disparités constatées entre les territoires, et le CESER sera très attentif à la politique contractuelle envers les territoires les plus fragiles. Enfin, dans un souci de bonne gestion, la Région fait le choix de réduire la durée de remboursement de la dette. Or, dans un contexte de reprise de l'activité économique et de taux d'emprunts particulièrement bas, ne faut-il pas profiter de cette « fenêtre de tir » et envisager une mobilisation exceptionnelle des ressources pour réaliser certains équipements spécifiques ou grands projets.



AVIS

Culture

UN SERVICE PUBLIC TÉLÉVISUEL RÉGIONAL

Dans un contexte marqué par l'annonce de coupes budgétaires et de réduction de service dans l'audiovisuel public en région et par une concurrence exacerbée, la mise en place d'un service public télévisuel régional est stratégique. Ce projet représente un investissement cumulé de près de 9 M€ pour la période triennale couverte. Le CESER présente des arguments en faveur d'un soutien de la collectivité régionale à des chaînes de TV en région. Il précise néanmoins que l'un des enjeux pour ces chaînes du service public télévisuel régional reste celui de l'audience face à une concurrence télévisuelle toujours plus diversifiée et face à l'évolution des pratiques fortement influencées par les usages numériques.

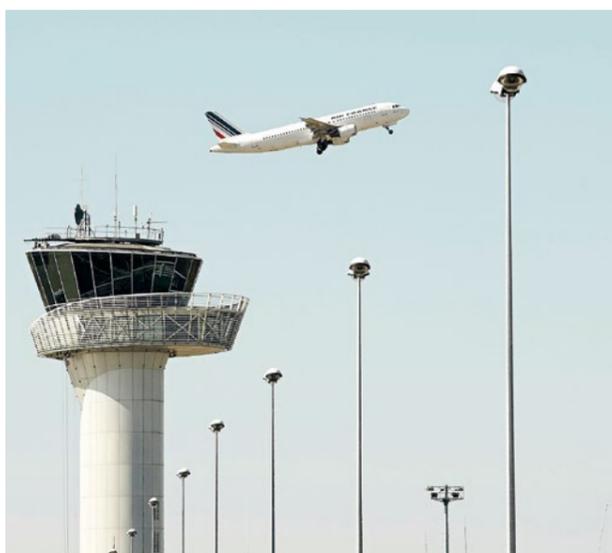


AVIS

Une stratégie aéroportuaire régionale

ONZE AÉROPORTS POUR DÉCOLLER ?

Le CESER partage la volonté de doter la Région d'une politique aéroportuaire pour favoriser les coordinations et les synergies entre tous les aéroports régionaux. Une typologie de ces aéroports a été établie pour laquelle le CESER appelle à la vigilance sur les critères retenus et souhaite qu'une possibilité de les réviser soit prévue. Il regrette enfin que la stratégie proposée se situe dans un cadre exclusivement régional. Des synergies sont en effet également à rechercher avec les aéroports voisins, potentiellement en concurrence avec les aéroports de Nouvelle-Aquitaine.





DES INDICATEURS POUR CONTRIBUER À L'APPROPRIATION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Conformément à la réglementation, la Région publie son rapport sur la situation de la nouvelle collectivité en matière de développement durable. Le CESER rend hommage au travail colossal réalisé et propose des pistes d'amélioration du rapport pour qu'il devienne un véritable outil de communication sur le développement durable et sur l'action régionale en la matière. Ainsi, les chiffres mériteraient d'être davantage contextualisés pour éviter de mauvaises interprétations. La mise en valeur de l'ensemble des mesures ne saurait se faire sans de bons indicateurs! À ce titre, le CESER préconise de compléter les indicateurs opérationnels déjà utilisés, par des indicateurs de portée plus générale, comme l'empreinte carbone, et surtout de veiller à choisir des indicateurs alimentés, chaque fois que possible, par des données collectées à travers le territoire de Nouvelle-Aquitaine.

Evaluation des politiques publiques régionales : le livre blanc des CESER



En application de la loi NOTRe, les CESER sont désormais contributeurs de l'évaluation des politiques publiques régionales. Réunis à Orléans les 28 et 29 septembre 2017, au Congrès des Régions de France, les CESER de France métropolitaine et d'Outre-mer ont présenté un Livre blanc « Les CESER et la contribution à l'évaluation des politiques publiques régionales ». Ce document tente d'approcher les fondamentaux de l'évaluation, rappelle les enjeux démocratiques et de gouvernance de l'évaluation, et dresse les pratiques en cours et les potentialités des CESER dans ce domaine. Pour ces derniers, trois idées clés sont à retenir : l'évaluation des politiques publiques doit être appréhendée comme un levier de réussite démocratique; elle ne peut être séparée ou disjointe des processus de décision, de mise en action et de suivi; elle n'est en aucun cas un moyen de contrôle, mais plutôt un outil d'aide à la décision.

Pour sa part, le CESER Nouvelle-Aquitaine a mis en place une commission de travail spécifique « Approche de l'évaluation des politiques publiques » chargée de proposer et de conduire des évaluations. Premier rapport attendu, celui des aides régionales en matière de développement économique. Par ailleurs, la Région Nouvelle-Aquitaine s'est dotée d'une instance dédiée, la Commission d'Évaluation des Politiques Publiques (CEPP) associant des élus du Conseil régional, des membres du CESER, des experts internes et externes au Conseil régional. Un sujet spécial sera présenté dans un prochain numéro de N-A!



Ce document est téléchargeable sur notre site : <http://ceser-nouvelle-aquitaine.fr/livre-blanc-ceser-de-france-evaluation-politiques-publiques/>

Égalité entre les femmes et les hommes de la région Nouvelle-Aquitaine en 2015

BEAUCOUP RESTE À FAIRE !



Ce rapport répond à une obligation légale de présenter un rapport sur la situation de la Région en matière d'égalité femmes-hommes. Pour le CESER, il s'agit là d'une simple compilation des informations des trois anciennes régions, ce qu'il regrette. Quant aux propositions, elles sont jugées proches des obligations légales. Le CESER sera particulièrement attentif à la mise en œuvre et au suivi des actions envisagées et aux effets qu'elles produiront.

N-A ! Nos avis ! Suite...

Lors de sa séance plénière d'octobre 2017, le CESER Nouvelle-Aquitaine s'est prononcé sur d'autres dossiers concernant :

- La décision modificative n° 1
- L'harmonisation de la rémunération des stagiaires de la formation continue
- Le patrimoine et langues régionales
- La conférence Territoriale de la Jeunesse



Ces documents sont téléchargeables à l'adresse suivante : <http://ceser-nouvelle-aquitaine.fr/orientations-budgetaires-2018-faire-plus/>

Le CESER sur le terrain dans le sud Vienne



Dans le cadre de ses rendez-vous avec les territoires, le CESER a tenu une réunion de travail au Centre de Plein Air de Lathus, commune du sud Vienne. Ce centre propose aujourd'hui sur une surface de 220 ha, une gamme étendue d'activités de sports de pleine nature, d'équitation, de découverte de l'environnement et pratiques culturelles. Il a été labellisé par l'État, « Pôle d'Excellence Rurale », pour le travail conduit dans le domaine de l'environnement et de l'accueil des personnes handicapées.

Occasion également d'échanger avec les élus locaux du Montmorillonnais quant au projet d'Institut International Joël Robuchon (IIJR) d'une École internationale de gastronomie.

Ces temps d'échanges ont permis de nourrir les travaux actuels du CESER Nouvelle-Aquitaine sur l'aménagement du territoire et le tourisme, notamment dans le cadre du futur SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires) et du SRDTL (Schéma Régional du Développement du Tourisme et des Loisirs) ainsi que sur le secteur associatif, la formation professionnelle, l'insertion,...

ISSN : 2555-297X
Lettre bimestrielle
Abonnement gracieux sur demande.
Directeur de la publication : Wilfried Grounon
Rédaction : Pôle communication du Ceser
Maquette : Kymzo
Réalisation : PG Edition

Crédits photos : Günther Vicente
© Union européenne / Laurent Chamussy Pixabay
Région Poitou-Charentes / Françoise Roch
Région Limousin
Pôle communication CESER
Photothèque Région Nouvelle-Aquitaine / Gilbert Alban

SITE DE BORDEAUX

14 rue F. de Sourdis
CS 81383
33077 Bordeaux Cedex
Tel. 05 57 57 80 80

SITE DE LIMOGES

27 Bud de la Corderie
CS 3116
87031 Limoges Cedex 1
Tel. 05 55 45 19 80

SITE DE POITIERS

15 rue de l'Antienne
Comédie - CS 70575
86021 Poitiers Cedex
Tel. 05 49 55 77 77

Ceser Nouvelle-Aquitaine

ceser-nouvelle-aquitaine.fr

CESER
RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE