

Type de réunion :	Réunion thématique – Compétitivité et rayonnement européen
Date de la réunion :	11 octobre 2010
Lieu de la réunion :	Paris – Centre Marceau

*Introduction*

**Christian Sautter** adjoint au Maire de Paris, ouvre la séance soulignant combien il est capital qu'acteurs économiques, experts et citoyens s'expriment lors d'échanges constructifs sur les deux projets mis en débat : Arc Express et le Grand Paris. Plus précisément, lors de cette séance, le projet du Grand Paris sera jugé en regard de la compétitivité de l'Île-de-France, une région riche de nombreux atouts économiques – dont la qualité du cadre de vie n'est pas le moindre.

*Rappel du cadre législatif – Présentation de la thématique*

**François Leblond** président de la CPDP « Réseau de transport public du Grand Paris », rappelle les fondements législatifs (convention d'Aarhus, lois des 27 février 2002 et du 3 juin 2010) ainsi que les principes de ces grandes consultations publiques, un « exercice de démocratie participative » articulé autour de 5 axes : neutralité, indépendance, équivalence, transparence, argumentation. La CPDP ne se prononcera pas sur le fond du dossier, mais organise les échanges et établira un compte-rendu des idées recueillies, éclairant ainsi le maître d'ouvrage, qui aura deux mois pour publier un avis motivé expliquant les conséquences qu'ils auront tirées du débat.

Les thématiques et les intervenants des deux tables rondes sont présentés par **Christine Uribarri** présidente de séance. Le débat portera sur les enjeux de compétitivité de l'Île-de-France. Dans un monde en mutation, désormais porté par l'économie de la connaissance et de l'innovation, l'Île-de-France reste très bien classée ; elle est notamment, avec plus de 8000 chercheurs, « une des premières régions capitales de l'intelligence ». La vision du Grand Paris entend affermir cette position en structurant le territoire par un réseau de transport reliant 8 pôles d'excellence.

*Projet « Réseau de transport public du Grand Paris » par la SGP*

*Projection d'un film de présentation.*

**Marc Véron**, Président du directoire de la SGP explicite les grands motifs qui ont conduit à la définition du projet de Métro Grand Paris. S'il comporte, comme d'autres projets, des tracés de tangentiels et de rocade, il se distingue par :

- la structuration Nord-Sud du territoire, grâce à une « dorsale » reliant les aéroports d'Orly et de Roissy en passant par le cœur de Paris ;
- son ampleur : 155 km de voies desservant les zones denses et périphériques, environ 40 gares nouvelles, une capacité de 2 à 3 millions de voyages par jour.
- et son intégration au territoire puisque 85 % de ses gares seront interconnectées avec le réseau existant, en conformité avec la loi du 3 juin 2010.

Le réseau créé desservira 8 grands territoires de projet, dont des zones urbaines très sensibles du Nord-Est, opérant ainsi le désenclavement de territoires dont les habitants n'ont pas accès aux pôles d'emplois et se sont d'ailleurs « révoltés » en 2005. Le tracé proposé est le fruit d'une évaluation stratégique environnementale très approfondie et tient compte de l'ensemble des zones de sensibilité écologique : c'est ainsi que la traversée du plateau de Saclay sera souterraine afin de minimiser les impacts.

Le projet du Grand Paris entend donner au monde un très fort signal, précise **Jean-Claude Prager**, économiste membre de la SGP. Il s'agit de tirer le meilleur parti d'un « formidable potentiel d'innovation » : la métropole de Paris est souvent classée au deuxième rang dans « le quatuor de tête » aux côtés de New-York, Londres et Tokyo, mais il faut faire progresser « le rendement de la machine à innover ». *La variable-clé est celle de l'amélioration de « la percolation » reliant la recherche fondamentale à l'application économique : sur ce terrain, la France, dont sa région capitale, doit dépasser les barrières culturelles afin de faire décoller « l'économie entrepreneuriale de la connaissance » en s'inspirant des expériences phares de la célèbre Silicon Valley, mais aussi de régions moins connues, telles que certaines régions allemandes.*

Les autorités publiques ont pour rôle de favoriser la densité et la polarisation des territoires (donc leur productivité) grâce aux politiques structurant la mobilité. Le projet du Grand Paris est ainsi, grâce à un schéma de transport conçu sur le principe de la « territorialisation polarisée » au cœur d'une stratégie globale de croissance. L'ambition du projet, « très forte, mais réaliste », est de doubler le taux de croissance tendancielle de la région (retenu par le SDRIF) afin d'atteindre un taux de 4 %, donc de créer 1 million d'emplois d'ici à 2035.

*Le rayonnement international de Paris – première table ronde et débat*

---

*La première table ronde a réuni Denis Ranque, président du Cercle de l'Industrie et président de l'Association de la recherche technologique, Patrick Anghert, Directeur des initiatives stratégiques de Cisco France, Chiara Corazza, Directrice générale de Paris Ile-de-France Capitale Economique et Bernard Cathelain, Directeur général adjoint d'ADP.*

**Denis Ranque** souligne que le monde économique et politique accorde à l'industrie un véritable regain d'intérêt, car aucun pays développé n'a pu maintenir son rang sans défendre ses positions dans des secteurs aussi stratégiques que la défense ou l'automobile. La France (et l'Ile-de-France) est à cet égard caractérisée par la coexistence de très grands champions nationaux avec un très grand nombre de PME-PMI ; le manque d'entreprises de taille moyenne restant un fort handicap. Si les atouts de la France dans la compétition mondiale sont bien connus (infrastructures de qualité, qualité de vie, R&D compétitive, formation de haut rang), ses handicaps le sont aussi : coûts du travail élevés et mauvaise connaissance de l'économie.

*Ainsi, la France est un pays à forte valeur stratégique pour des groupes internationaux tels que Cisco, spécialisé dans les infrastructures et matériels internet, et qui a fait le pari que les politiques publiques sauraient hisser les infrastructures classiques et numériques de Paris au niveau des ambitions de Pékin, Mumbai. Mais il faudra être à la hauteur de ces attentes !*

Les infrastructures aéroportuaires de Paris sont au premier plan au niveau européen. Roissy est un hub majeur, classé 6ème au niveau mondial, mais il est désormais concurrencé par des places telles que Francfort, voire Londres, dont les aéroports sont très bien desservis par les transports urbains : à ce jour, seul un passager sur 10, à Roissy, les utilise. Le tissu économique entourant les plateformes Nord et Sud de Paris est également trop très peu développés par rapport à ceux de grands concurrents mondiaux, qui, à l'exemple d'Atlanta, bénéficient de réseaux de transports très bien maillés. Le Grand Paris ne réglera pas tous ces problèmes, mais y contribuera en reliant les aéroports aux pôles d'activité.

Selon **Chiara Corazza**, de nombreuses entreprises internationales font le choix d'investir en Ile-de-France, où elles représentent 18 % des emplois. En 2009, Paris est encore classée au 3<sup>ème</sup> rang mondial aux côtés de Shanghai, Pékin, Mumbai, etc. et loin devant les grandes villes des États-Unis pour la localisation des centres stratégiques (R&D, DG) des entreprises, et au 1<sup>er</sup> rang en Europe. Elle est cependant dépassée par ces capitales asiatiques en termes d'attractivité selon l'étude réalisée en février 2010 pour KPMG auprès de plus de 500 cadres dirigeants. La crise récente a d'ailleurs fait évoluer les critères de l'implantation des entreprises qui sont toujours très attentives à la stabilité économique, à la croissance et à l'accessibilité du marché, mais qui classent désormais au premier rang la stabilité politique et juridique de la région. Là encore, voilà une opportunité à saisir. Enfin, Paris, qui est classée 19<sup>ème</sup> en termes d'attractivité sur la période 2010-2012, gagnerait beaucoup à se distinguer par un projet d'agglomération majeur -Exposition universelle, futurs Jeux Olympiques...

*L'optimisation du lien entre recherche fondamentale et applications économiques apparaît donc cruciale pour faire face à la compétition mondiale. Le sort réservé au plateau de Saclay est emblématique de l'accélération que le projet du Grand Paris apportera. La desserte actuelle depuis le centre de Paris est pour ainsi dire inexistante, ce qui dissuade encore la plupart des entreprises d'installer leurs laboratoires de R&D aux côtés des Grandes Ecoles Polytechnique et Supelec.*

➤ **Cette stratégie de croissance est-elle crédible ?**

*Les échanges s'engageant avec le public, il apparaît qu'on peut s'interroger sur la crédibilité de la croissance annoncée.*

Pour **François Labroille**, Conseiller régional d'Ile-de-France, « les pôles sont justifiés par le réseau de transport et le réseau par les pôles ». Ce raisonnement « circulaire et schizophrénique », est déconnecté des logiques urbaines de l'Ile-de-France et surestime sans aucun doute le fameux « effet de cluster » – sensé stimuler et faire fructifier les innovations économiques et technologiques grâce au maillage territorial serré d'acteurs (instituts de recherches, universités, entreprises,...) investis dans des thématiques identiques ? *Centrée sur les pôles de haute technologie, la stratégie économique du Grand Paris fait l'impasse sur le tissu économique de proximité formé par l'artisanat, les commerçants et les professions libérales, qui totalisent environ 2 millions d'emplois en Ile-de-France. Existe-t-il des*

*études fiables sur la réalité de l'effet cluster ? Enfin, les projections d'impact du projet sur le PIB régional et national établies « dans un secrétariat d'État » semblent peu significatives et peu étayées, d'autant plus qu'elles ne tiennent pas compte du risque de « collapsus urbanistique » que risque d'entraîner un projet favorisant un étalement urbain de plus en plus souvent critiqué.*

L'effet *cluster* est en France assez peu développé à l'exception notable de la réussite de Grenoble, admet **Denis Ranque** : mais le Grand Paris a précisément pour objectif de renforcer cette logique d'interconnexion à la fois locale, microlocale et phasée avec « le village global » grâce aux *hubs* physiques (aéroports, gares) et virtuels (TIC). **Jean-Claude Prager** précise aussi que l'effet *cluster*, fondé sur les avantages de la densité économique et territoriale, est avéré par de nombreuses études. **Pierre Simon** précise que le SRDE a démontré que l'Île-de-France était « polycentrique » : le Grand Paris renforce cette tendance en structurant des pôles (dont Paris est systématiquement partie prenante). Et **Sylvie Marchand** reconnaît que le PIB ne mesure pas tous les effets d'une politique territoriale, notamment du point de vue environnemental.

➤ **Quelle cohérence entre les infrastructures du Grand Paris et les autres territoires ?**

« La France existe en dehors de Paris », rappelle **Guy Le Bras**, Directeur du GART. Quelle est la pertinence économique d'un projet qui coûte 20 milliards d'euros pour 155 km de tracé, alors que les autres agglomérations ont prévu de développer 400 km de nouvelles lignes pour un 5 milliards ? Comment ce projet profitera-t-il aux autres régions ?

Pour SNCF-Géodis, **Vincent Pichoud** note qu'il faut penser la modernisation des réseaux logistiques multimodaux afin que la capacité de circulation des marchandises avec les autres territoires ne constitue pas un goulet d'étranglement à la croissance potentielle portée par le Grand Paris. C'est une question que le dossier soumis au débat n'aborde qu'à la marge.

**François Leblond** annonce qu'une réunion thématique sera dédiée à l'intermodalité.

La stratégie du Grand Paris consiste à « tirer » toute la croissance de la région en densifiant et en maillant l'activité autour des pôles retenus, explique **Jean-Marc Trager** : cela profitera aussi au monde de l'artisanat, du commerce local et aux autres régions... auxquelles un quart du PIB francilien est redistribué, souligne **Marc Véron**.

Pour RFF, **Lise Mermillod** pointe que l'interconnexion avec le territoire national sera assurée par celle des aéroports et de nouvelles gares TVG de banlieue, connectées aux boucles du Grand Paris : l'interconnexion TGV Sud est en cours et RFF ambitionne de créer une rocade LGV dont tout le pays bénéficiera.

*Les différents scénarii du Grand Paris et la compétitivité des entreprises - seconde table ronde et débat*

---

*La seconde table ronde a réuni Sylvie Marchand, Directrice régionale de l'INSEE, Jérémie Dubus, Délégué général du MEDEF Ile-de-France et Pierre Simon, Président de la CCIP.*

L'Île-de-France est la première région économique en France et en Europe, a expliqué **Sylvie Marchand**. Elle regroupe 19 % de la population, mais aussi 29 % du PIB métropolitain, 50 % des emplois supérieurs du pays et 50 % de la R&D française. Sa démographie est typique des grandes métropoles internationales : sa population augmente de 90 000 habitants par an, à la fois en raison du solde naturel et de l'immigration. Si les tendances actuelles se poursuivent, l'INSEE prévoit que sa population augmentera de 1 million de personnes d'ici à 2030, ce qui correspond à une hausse de 450 000 actifs. Mais une réelle étude de l'impact des projets actuels d'infrastructure devrait s'accompagner d'une analyse scrupuleuse des impacts sur les autres régions, et de la capacité des territoires à accueillir les activités, l'emploi et les logements, tout en définissant les besoins de formation.

Si elle se tertiarise, l'Île-de-France est la première région agricole et industrielle du pays, même si l'industrie francilienne a connu une « saignée » au cours de la décennie récente. Elle compte 5,5 millions d'emplois pour un revenu moyen annuel de 42 000 euros, mais souffre d'un taux de croissance faible : 1,5 % environ depuis une vingtaine d'années, ce qui est inférieur aux performances de Londres ou Barcelone. La vitalité économique est toutefois attestée par le fait que Paris reste le premier organisateur de salons professionnels au monde. Le Grand Paris soutiendrait cette position en améliorant l'accessibilité des aéroports et en renforçant le bassin d'innovation et d'industrie.

Les entreprises soutiennent le projet du Grand Paris qui répond bien à leurs attentes. Pour le MEDEF Ile-de-France, le projet du Grand Paris est favorable à la compétitivité de la région, à condition qu'il favorise réellement l'innovation économique et non la seule recherche fondamentale, et qu'il contribue à réduire réellement les temps de trajets des salariés - 55 % des emplois de la proche couronne parisienne ne sont pas aujourd'hui accessibles grâce aux transports en commun ! Le Grand Paris est

la « réponse à la mondialisation qu'attendaient les entreprises ». **Pierre Simon**, pour la CCIP, ajoute qu'« il faut accélérer le développement de l'économie de l'Ile-de-France », en allant plus avant dans la logique des *clusters* et en les reliant entre eux. Il faut aussi « ne pas avoir peur de vendre la capitale » dans la compétition actuelle. Pour autant, il est impératif de conduire une étude de la convergence avec ARC Express, afin de résoudre le problème nodal des liaisons de banlieue à banlieue. Car les décisions portant sur les infrastructures engagent l'avenir d'une région pour des décennies, voire pour des siècles.

Une fois le débat avec la salle ouvert, si l'architecte **Michel Cantal-Dupart** souligne que le processus d'élaboration et de mise en débat du Grand Paris est historique, et qu'il constitue, autant que l'impact des réalisations qui seront retenues, un formidable accélérateur pour le rayonnement de la recherche technique en France ; *et alors qu'il est rappelé que l'inter connectivité des réseaux ferrés est obligatoire du fait du traité de Rome et que le matériel retenu pour le métro automatique n'en tient pas compte, ou encore que certains souhaitent un service assuré 24h/24, les échanges s'articulent essentiellement autour de la vision du territoire qui semble à la base du projet et qui est loin d'être partagée par tous.*

*Maillage ou polarisation ?* Pour **Alain Leikine**, Vice-Président du Conseil général du Val d'Oise, un projet qui prétend renforcer la compétitivité au niveau mondial et qui omet de desservir près de 4 millions d'habitants valdoisiens, ainsi que la deuxième université d'Ile-de-France, n'est pas crédible. *Il est notamment incohérent d'évoquer le « maillage » de l'Ile-de-France alors que le Grand Paris est explicitement organisé autour de la dynamisation de 8 pôles et que la desserte prévue « oublie de relier les habitants aux bassins d'emploi ». Par ailleurs, quelle cohérence entre le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Orly et Roissy, et le projet CDG Express ? N'y a-t-il pas risque de redondance ?*

Le Grand Paris ne peut être résumé à la desserte des pôles, il n'annule pas non plus les projets déjà décidés et financés hors des schémas du Grand Paris, mais **Marc Véron** reconnaît qu'il faut relever un double défi : rattraper le retard pris depuis 20 ans en termes d'infrastructures, et dessiner la ville de demain.

Pour la SNCF, le Grand Paris n'est pas exclusif de l'extension et de la modernisation du réseau existant, la tangentielle Nord étant, par exemple, en travaux. Il contribue, du reste, à le mailler : 25 gares du Grand Paris lui seront interconnectées.

#### En guise de conclusion : un projet à confronter aux logiques des territoires

*Le projet du Grand Paris engage l'avenir d'une région capitale d'envergure mondiale, confrontée à l'émergence de nouvelles métropoles, notamment asiatiques, se dotant d'emblée de schémas d'infrastructures de transport et informationnelles du XXI<sup>ème</sup> siècle.*

*Ancrée dans des réseaux de communication, financiers et industriels historiques qui la maintiennent au premier rang européen, Paris résiste bien à la déferlante de la globalisation. Mais elle doit à présent se doter d'un projet la mettant en capacité de répondre aux défis du monde émergent : telle est l'ambition du Grand Paris, qui entend renforcer la densité économique de pôles thématiques préexistants et rapprocher géographiquement recherche fondamentale et innovation économique.*

*Dans ce contexte, quelques questions restent en suspens :*

- *Le renforcement des pôles d'excellence, s'il doit permettre de rivaliser avec leurs équivalents dans le monde, saura-t-il irriguer le tissu local ?*
- *Comment évaluer la portée de ce renforcement pour l'économie nationale ?*
- *Comment articuler le renforcement des réseaux de communication entre pôles avec les autres infrastructures actuelles et à venir (Arc Express, LGV) afin de soulager les réseaux existants et de desservir toute la population de l'agglomération ?*

Les quelques 50 rencontres à venir permettront d'éclairer ces enjeux, observe **François Leblond**, avant de clore la séance, notant que la convergence du Grand Paris et de l'Arc Express a été évoquée à plusieurs reprises. Après les points de vue exprimés ce soir par les grands acteurs économiques, une rencontre permettra de recueillir la parole des organisations syndicales. Une cinquantaine de cahiers d'acteurs est attendue – une dizaine ayant déjà été reçue – afin que les acteurs puissent exprimer leurs contributions dans le détail et nourrir le rapport final de la CPDP.