

30 NOVEMBRE 2010

COMPTE-RENDU DE LA REUNION THEMATIQUE DE JOUY-EN-JOSAS

Type de réunion :	Réunion thématique « Clusters et potentialités de développement »
Date de la réunion :	30 novembre 2010
Lieu de la réunion :	Jouy-en-Josas

Introduction, rappel du cadre législatif et introduction du thème de la réunion

François Leblond, président de la CPDP sur le projet de réseau de transport du Grand Paris, remercie **Jacques Bellier**, maire de Jouy-en-Josas et **Jean Gouérec**, secrétaire général de HEC qui ont le plaisir d'accueillir les participants. **Didier Serrat**, membre de la CPDP du réseau de transport public du Grand Paris, rappelle les objectifs, les fondements législatifs du débat public. Le projet de métro du Grand Paris est au service d'une stratégie à plusieurs facettes dont l'une est, selon le MO, le soutien à des territoires de projets portant les vocations « économiques, scientifiques et culturelles indispensables au développement de la région capitale ». Cette réunion thématique est animée par les membres de la CPDP, **François Leblond**, **Didier Serrat** et **Laurence Henriot**. A cette occasion, la CPDP a donc demandé, à 5 personnes qualifiées de faire part de leur expertise pour nourrir le débat.

Présentation du projet « Réseau de transport public du Grand Paris » par la SGP

André Santini, président du Conseil de surveillance de la SGP et représentant le MO, rappelle que selon le président de la République, « la vision [devait] précéder le projet, et le projet (...) le choix d'organisation » du Grand Paris. Malgré un potentiel considérable, le rendement de l'Île-de-France reste médiocre, car la recherche, les entreprises et les territoires y sont cloisonnés. Or, il est reconnu que la productivité est renforcée par la polarisation, la mobilité et la densification, qui intensifient les échanges et font émerger les sources de valeur. Créer une infrastructure permettant de contrôler l'urbanisation et la mobilité régionales est donc une priorité nationale, la région étant la « locomotive » du pays. Le projet de la SGP est un pari majeur pour la création d'emplois, en forgeant des stratégies nouvelles pour des territoires – définies « la main dans la main » avec la Région et les collectivités. Mais chaque territoire possède un caractère qui doit être respecté : la SGP n'entend donc pas décréter l'implantation des pôles financiers, scientifiques, etc., car les territoires sauront porter eux-mêmes leurs ambitions. Puissants et souples, s'appuyant souvent sur des processus informels, les « clusters territorialisés » permettent de concentrer les compétences afin d'obtenir un avantage compétitif. Dans ce contexte, les pouvoirs publics ont pour rôle de faciliter la coordination des acteurs, comme l'illustre l'exemple de la Vallée de la Santé et des Biotechnologies. Il faut aussi encourager les liens entre les secteurs d'activité différents et encourager la formation à tous les niveaux, car l'excellence n'a rien à voir avec l'élitisme. Ce principe vaut tout autant pour les CFA, les BTS ou l'apprentissage que pour les grandes écoles. Le seul critère de l'organisation des territoires de projets est donc celui « des lieux qui aient des liens » (selon l'expression de Pierre Veltz). Celle-ci doit rapidement renforcer la compétitivité internationale, afin de créer des emplois. Le décloisonnement doit permettre de valoriser la recherche par l'innovation en créant des territoires de projets dont l'attractivité sera considérable dans les 9 pôles du Grand Paris, dont la diversité permettra de maintenir l'équilibre propre à la métropole-monde francilienne.

Après projection d'un film de présentation, **Florence Castel**, représentant le MO, présente les principes stratégiques du Grand Paris, qui fait en quelque sorte de la région capitale un « super cluster ». Les 8 pôles spécialisés dans des activités d'avenir et identifiés avec les collectivités sont Paris-Saclay (scientifique et technique) Roissy-Villepinte-Le Tremblay (transports et logistique), Paris-Le Bourget (aviation d'affaires), Plaine Saint-Denis (création et arts numériques), La Défense (finances), la Cité Descartes (ville durable) et Paris-Sud (biotechs et sciences de la vie), l'Est de la Seine-Saint-Denis devant quant à lui être ouvert au territoire. Si le projet de métro vise aussi à ouvrir à la connectivité nationale et internationale des territoires qui en sont à ce jour exclus, un « système nerveux » est indispensable afin de connecter les pôles, car malgré les TIC, les échanges verbaux directs entre chercheurs, entreprises et disciplines sont irremplaçables, et parce qu'identifier les territoires porteurs d'innovation est nécessaire, mais non suffisant. Ainsi, depuis plus de 20 ans, chacun reconnaît que le potentiel du plateau de Saclay est sous-exploité, tout comme celui des industries de la création culturelle de Seine-Saint-Denis. Pour que le ratio entre le nombre d'entreprises innovantes pour 1000 chercheurs devienne au moins comparable à celui du cluster de

Grenoble, une infrastructure de communication moderne sera donc déterminante. Largement souterrain, le métro du Grand Paris préservera les secteurs à haute valeur patrimoniale, alors que les interstations longues, notamment en zones peu urbanisées, garantiront une vitesse moyenne élevée tout en desservant des zones aujourd'hui accessibles uniquement en voiture. Il permettra l'accessibilité quotidienne pour tous depuis les zones fortement enclavées. Depuis presque n'importe quel point du réseau, le gain de temps moyen sera ainsi de 20 min à destination du plateau de Saclay. Le Grand Paris s'adaptera aux nouveaux rythmes de vie des Franciliens et sera accessible à tous, et permettra, de relier les territoires de projets. Enfin, le projet contribuera à la préservation du cadre de vie, ce qu'a permis la prise en compte, très en amont, de tous les enjeux environnementaux ; le gain de consommation des espaces naturels a ainsi été évalué à 13 000 hectares environ. Plusieurs études montrent que la présence d'un transport de qualité densifie l'activité et l'habitat autour des gares s'il est accompagné par une réelle politique d'aménagement – comme le prévoient les Contrats de développement territorial (CDT). Dans une conjoncture difficile, le développement social et économique durable et la préservation des territoires est lié à l'offre de transports conditionnant l'accès aux pôles d'emploi et de logement, de loisirs, aux aéroports, etc. : le métro du Grand Paris a ainsi été conçu pour relever les défis du XXI^e siècle.

Exposés des experts et débat avec le public

➤ **Éléments de géographie de l'emploi et des lieux de résidence franciliens**

Gérard Lacoste, Directeur général adjoint de l'IAU Ile-de-France, rappelle que le Grand Paris ambitionne de créer un million d'emplois franciliens dans les 20 ans à venir, soit le doublement du rythme actuel. Ce chiffre semble optimiste et ne cadre pas avec les données prises en compte par le COR, qui évalue, pour cette même période, le nombre de créations d'emplois entre 700 000 et 1,4 million pour la France entière. Aujourd'hui, les pôles retenus par la SGP représentent un tiers de l'activité et de la population de la région, et selon la SGP, 93 % de la croissance supplémentaire envisagée devrait s'y localiser. Or entre 1975 et 1990, le développement s'est focalisé sur les villes nouvelles. Depuis, celui-ci se focalise sur le cœur de la métropole, et non dans des pôles excentrés. Par ailleurs, les activités de l'industrie de la création se répartissent sur toute la région, et il en va de même pour la finance (même si La Défense et le centre de Paris jouent un rôle fort). La notion de *cluster* semble donc jouer avant tout au niveau de l'agglomération tout entière. Par ailleurs, 50 % de l'emploi francilien est lié aux lieux de résidence, qui se répartissent sur toute la région, et seuls 3 % des déplacements franciliens sont effectués d'un lieu de travail à un autre. La surface et la densité de population et d'emplois des pôles retenus sont très variables, ce qui ne crée pas le même type de besoin de déplacements. Le ratio actifs/emplois restera dans certains pôles égal à 2, alors qu'il pourrait dans d'autres atteindre une valeur de 3, ce qui déboucherait sur l'élargissement des bassins de recrutement, d'où l'intensification des déplacements longs. De nombreux points font donc débat dans le scénario de la SGP.

Plusieurs intervenants associatifs ont souligné depuis la salle que Gérard Lacoste avait pointé de nombreuses erreurs possibles dans la conception des besoins de déplacements. Ne serait-il pas préférable de répartir l'activité pour maîtriser ces besoins ? L'abandon du postulat selon lequel le métro serait utilisé pour circuler entre pôles remettrait en cause tout un pan du projet. Il faut du reste rappeler l'importance des pôles de Saint-Quentin et de Vélizy, oubliés par le projet, et que l'implantation d'une gare à La Minière affecterait des zones naturelles et agricoles : c'est pourquoi la salle, à Saint-Quentin y était très défavorable – contrairement à la SGP. L'association Citoyens actifs et solidaires a déploré qu'il soit impossible d'obtenir un débat public sur l'aménagement du plateau de Saclay alors que le projet avance de façon incohérente et que l'État impose sa vision en installant un campus flamboyant neuf « au milieu de rien », au mépris du Grenelle de l'Environnement et des personnes qui y travailleront pendant 20 ans sans moyen de transport adéquat.

Marc Véron, président du directoire de la SGP et représentant le MO, ne conteste pas que l'emplacement de la gare de Saint-Quentin reste en débat. Pour autant, le Grand Paris n'est pas le seul projet de transport d'Ile-de-France. De nombreux axes complémentaires lui seront articulés pour desservir les zones qu'il ne traverse pas. En revanche, au cours des réunions de proximité, les communes ont exprimé des demandes sur l'implantation des gares et formulé de nombreux projets de développement. Au fil des débats, de façon assez cohérente, les gares sont demandées là où des espaces fonciers (friches industrielles, notamment) sont disponibles. Le projet ne dessert donc pas que des pôles d'excellence. Pour autant, il faut organiser les dynamiques à l'œuvre. Ainsi en 2008, 140 PME travaillaient dans le domaine de l'image à la Plaine Saint-Denis, sans qu'aucun moyen ne soit mutualisé : on ne peut pas laisser les entreprises se développer « comme des herbes folles » sans leur permettre d'accéder à une croissance plus forte.

Jean-Claude Prager, représentant le MO, précise que l'ambition du Grand Paris est de mailler - à

l'échelle de la Région - l'excellence déjà présente dans les pôles et le tissu économique en général. Créer un million d'emplois est certes ambitieux, mais cet objectif tient compte des effets de l'amélioration des relations entre recherche et innovation. Par ailleurs, les thèmes retenus pour chaque pôle doivent être compris comme des hypothèses de référence et des repères pour l'attractivité internationale et non comme des monoactivités. Enfin, la densification et les réseaux de transports ont de réels effets économiques, qui ont été constatés statistiquement.

➤ **La notion de *cluster* et le cas de l'Ile-de-France**

Alain Moulet, membre du pôle Innovation et Clusters de la DATAR, rapporte qu'il n'existe pas de définition unifiée des *clusters* qui, selon l'OCDE, se situent à l'intersection des politiques techniques et scientifiques nationales, des stratégies d'entreprises et des politiques régionales. Ces politiques ont commencé en France en 1998 et, depuis 2004, les pôles de compétitivité fonctionnent bien : ils associent des entreprises, des centres de formation, de recherche et d'enseignement supérieur pour mener un travail collaboratif et partenarial d'intelligence collective sur un territoire à échelle humaine. Cela suppose une échelle géographique réduite et l'animation par une équipe permanente. En 2010, 71 pôles ont été labellisés par l'État, sur la base des initiatives spontanées, dont 7 en Ile-de-France. Structures plus souples, les grappes d'entreprises regroupent, elles, des PME possédant des intérêts communs, mais sans que la proximité géographique ne soit systématique, et ont été reconnues par l'Etat à leur demande. Elles conduisent des innovations commerciales, de gestion des compétences, de logistique, etc. et couvrent des secteurs très variés. Optics Valley regroupe ainsi 170 membres sur le plateau de Saclay. Fin janvier 2011, une centaine de grappes devraient être reconnues. L'excellence des pôles de compétitivité sera renforcée par les Investissements d'Avenir, qui vont modifier le tissu économique dès 2011 en Ile-de-France. Les entreprises franciliennes membres de ces pôles sont réparties entre le cœur de Paris, sur un arc Nanterre-Créteil et autour de Versailles, Saclay, La Défense et Évry. Leur envergure est typiquement régionale, voire plus large. Le pôle Cap Digital, centré sur les nouvelles activités numériques, regroupe 550 entreprises et 50 établissements d'enseignement supérieur qui ne se situent pas tous dans les territoires de projets retenus par le Grand Paris. Il faudra tenir compte de ces pôles pour aménager le territoire francilien.

Un chercheur a souligné que la proximité doit à la fois être géographique et organisationnelle. Déplacer Paris-Sud à Saclay ne fera que raccourcir des trajets déjà minimaux ; en revanche, la mise en concurrence systématique des laboratoires va à l'encontre de la collaboration souhaitée.

Pierre Simon, président de la CCIP, souligne qu'alors que 20 % des emplois franciliens sont liés à des investissements internationaux, et les investisseurs étrangers ne placent l'Ile-de-France qu'au 19^{ème} rang concernant leurs projets futurs. Fidéliser et attirer les industriels supposent de proposer des *clusters*. C'est pourquoi l'écho du Grand Paris est déjà considérable à l'international. Les organismes de recherche doivent par ailleurs s'habituer à la « coopération » (*concept qui décrit une situation où des entreprises sont en même temps en compétition et en coopération*) qui est le quotidien des entreprises. **Marc Véron** explique que l'installation de Paris-Sud sur le plateau de Saclay vise notamment à mettre en commun des équipements de recherche et de développement.

➤ **La vision du Directeur de l'OIN Orly-Rungis-Seine-Amont**

Jacques Touchefeu, Directeur de l'EPA de l'OIN Orly-Rungis-Seine-Amont, explique qu'un territoire de projets est marqué par l'organisation d'une charpente économique. Ainsi, la Vallée des biotechnologies s'articule autour d'un chaînage territorial allant de Paris à Évry et de Saclay à Créteil. Le secteur des Ardoines (qui fait partie d'Orly-Rungis-Seine-Amont) en fait partie au travers de l'Institut Gustave Roussy, du CHU de Mont d'Or, de l'Université Paris-Est, ou d'entreprises telles que Sanofi. Il faut renforcer les synergies déjà existantes, et améliorer le passage de relais entre la recherche et les développements économiques. Pour cela, le Grand Paris jouera un rôle fort, puisque trois gares de la ligne rouge desserviront les entités ci-dessus. A l'image des projets portés par les CDT, les projets de territoire permettent, eux, d'intégrer toutes les dimensions de la vie urbaine : déplacements professionnels, logement, services urbains, grands équipements, loisirs, tout tenant compte des enjeux du développement durable en petite couronne en développant les alternatives à la voiture. Il faut aussi resserrer la ville afin d'éviter l'étalement urbain. Il reste ainsi possible, sur le territoire de l'OIN, d'intensifier la ville sur des centaines d'hectares : ainsi, le pôle des Ardoines porte à la fois sur le développement d'emplois et de logements, est déjà connecté au RER C, et le sera par le Grand Paris. L'effet d'entraînement lié à ses gares ne jouera cependant que si les échéances prévues par la SGP sont tenues, ce qui permettra de déclencher les investissements.

Laurent Sainte Fare Garnot, secrétaire général de l'association des Amis de la Bièvre, pointe que des études de l'Observatoire national des territoires et de la DATAR ont montré que l'Ile-de-France

est au premier rang européen pour le PIB, la population, la densité et l'efficacité des transports. Il n'est donc en rien certain que la croissance attendue dépende d'un réseau de transport supplémentaire qui sera très onéreux. La notion de *cluster* est séduisante, mais la réussite de la Silicon Valley est due à des liens humains spontanés nés à l'université et prolongés lors des créations d'entreprise. Le déplacement par décision d'État d'établissements d'enseignement supérieur sur le plateau de Saclay ne possède en rien cette spontanéité : et quelles seraient les synergies réelles entre établissements dont les spécialités sont très diverses ? Il faut aussi rappeler que le succès de Cambridge ou de MIT résulte d'investissements publics universitaires beaucoup plus élevés qu'en France. **Sandrine Grandgambe**, conseillère régionale d'Ile-de-France, juge que le Grand Paris ne peut se résumer à la desserte de pôles économiques et à un projet de métro s'il s'agit de favoriser les projets de territoire : il faut aussi définir des politiques de développement globales, tout en se donnant les moyens de faire converger Arc Express et le Grand Paris.

La salle a aussi jugé difficile d'évaluer l'opportunité du projet sans disposer d'éléments financiers. Quel est le retour sur investissement attendu par la SGP ?

Marc Véron rappelle que la desserte du plateau de Saclay n'a presque pas évolué entre 1983 et 2010, et qu'aucun grand investissement privé n'a été effectué sur la même période : il existe donc une relation de cause à effet entre ces deux points. Par ailleurs, il est normal que l'Etat investisse au vu de l'état déplorable de certains laboratoires et de la cité universitaire de Paris-Sud, tout en mutualisant un certain nombre de moyens. Outre le soutien aux nombreux projets de territoires qui étaient sous-jacents dans les collectivités traversées par le projet de métro, celui-ci permettra le désenclavement de territoires aujourd'hui éloignés des bassins d'emploi. **Jean-Claude Prager** ajoute que les premiers résultats des études économiques prospectives seront présentés le 5 janvier 2011 à la CPDP. Bien qu'étant la première région d'Europe, l'Ile-de-France souffre de fortes inégalités en termes d'accès à l'éducation et à l'activité. Lutter contre ces inégalités tout en garantissant le maintien de la protection sociale passe donc par la dynamisation de la croissance.

➤ **Aperçu des tendances urbaines internationales**

Pierre Veltz, président de l'Etablissement Public Paris-Saclay, explique que les établissements d'enseignement supérieur rejoignent le plateau de Saclay de leur plein gré, ayant compris l'intérêt de constituer un pôle fort. On observe un processus de polarisation autour des dix grandes régions urbaines du monde, qui comptent 6 % de la population mondiale, mais 40 % du PIB et 70 % à 80 % de la création technologique. A l'intérieur de ces grandes régions métropolitaines (capitales pour l'avenir des pays) s'observent des polarisations plus fines, notamment autour des grandes universités mondiales, qui attirent les acteurs industriels et créent l'essentiel de la richesse. L'Ile-de-France veut-elle toujours compter au rang des métropoles mondiales, alors que le binôme Asie-Etats-Unis est devenu leader ? Les étudiants du monde ne connaissent pas Polytechnique, contrairement à Stanford, à Harvard ou au MIT. Les études disponibles montrent que la surproductivité francilienne est due à l'effet d'agglomération : car plus les TIC se développent, plus les atouts de la proximité sont déterminants. Du fait d'Internet, les inégalités liées au lieu de naissance reculent, car les talents du monde entier peuvent s'exprimer dans les métropoles grâce aux réseaux de transports permettant d'accéder, en leur sein, à de très larges opportunités. Les objectifs sociaux et économiques sont donc bien convergents dans les tissus métropolitains.

La salle a demandé si le phasage des travaux accordera la priorité à la rénovation urbaine (Est de la Seine-Saint-Denis), à l'accélération de pôles existants ou à la préparation de pôles futurs (Saclay) ? Les impacts socioéconomiques et écologiques des indispensables réseaux de maillage et de l'urbanisation qu'ils occasionneront ont-ils été évalués ? Quel sera l'impact réel du débat public ?

Marc Véron explique que le conseil de surveillance de la SGP délibérera en même temps sur les tracés et le séquençage des travaux, qui seront réalisés sans phasage et en plusieurs lieux simultanément afin de maîtriser les coûts. La loi du 3 juin 2010 garantit que le Parlement et le Conseil d'État s'assureront que le projet qui sera proposé tient compte de la synthèse de débat public qui sera établie par la CPDP, avant que le Conseil d'État n'adopte un décret définitif portant sur le tracé et les gares. **Florence Castel** ajoute que l'évaluation environnementale des réseaux de surface, qui seront l'un des objets majeurs des CDT, ne peut être réalisée tant que leurs tracés ne sont pas décidés. Pour autant, le diagnostic environnemental, qui a été effectué sur un faisceau large, sera à disposition des parties prenantes, et pourra, le cas échéant, être complété.

➤ **Un point de vue urbanistique**

Marc Wiel, urbaniste note que les études disponibles montrent qu'investir dans l'amélioration des déplacements ne permet pas, globalement, de gagner du temps, car l'essentiel des facilités de

**CPDP RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC
DU GRAND PARIS**

déplacement est consommé par des ménages et des entreprises qui se relocalisent. De fait, les projets actuels se fondent sur des illusions parfois dangereuses : « aller plus vite fait gagner du temps » ; « l'accessibilité est toujours propice au développement économique », « la densité va contrarier l'étalement », etc. Faciliter les déplacements provoque le redéploiement et la croissance des pôles de proximité, qui se raréfient... ce qui fait reculer la proximité ; faciliter l'accès à l'emploi ne fait gagner du temps qu'avant que la ségrégation sociale n'éloigne à nouveau les salariés de leur emploi ; et si la vitesse a bien un impact économique positif au niveau métropolitain, cela ne concerne qu'une minorité de déplacements. L'Île-de-France a perdu depuis des décennies la maîtrise de l'urbanisation et prétend à présent contribuer au développement durable en multipliant les transports collectifs rapides, alors qu'il faudrait doser la facilité de mobilité en fonction d'objectifs urbains. Elle renonce à un avenir vivable en omettant de prendre en compte le coût très élevé des politiques correctives (aides au logement, politiques de la ville, etc.) rendues nécessaires du fait du très fort niveau de concurrence pour le sol. Il faudrait définir en amont les politiques foncières, de rapprochement emploi-habitat et de mobilité, pour modérer cette compétition (ce que ne défend aucun lobby). Le SDRIF et le Grand Paris persistent ainsi largement dans de fausses solutions en omettant de ralentir la circulation routière et en ne conjuguant pas l'offre de transports collectifs à la recherche d'un équilibre urbain qui réclame, en premier lieu, une nouvelle fiscalité urbaine et des transports.

François Leblond remercie les participants. Il sera répondu aux questions restantes par Internet.