

VERBATIM DE LA REUNION PUBLIQUE

Réunion publique thématique « compétitivité et rayonnement international »

organisée et animée par la Commission particulière du débat public

—

11 octobre 2010

Paris, Centre Marceau

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC

Réseau de transport public du Grand Paris :

- François LEBLOND, Président de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Laurence HENRIOT, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Christine URIBARRI, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris

MAITRISE D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris):

- Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris
- Didier BENSE, membre du directoire de la Société du Grand Paris
- Brigitte GREGOIRE, membre de la Société du Grand Paris

PREMIERE TABLE RONDE :

Rayonnement international de Paris et le projet du Grand Paris

- Denis RANQUE, ancien Président de Thalès
- Chiara CORAZZA, directeur général de Paris Capitale Economique
- Patrick ANGHERT, directeur des initiatives stratégiques Cisco France
- Bernard CATHELAIN, directeur général adjoint d'Aéroport De Paris

DEUXIEME TABLE RONDE :

Scenarii de développement du Grand Paris et compétitivité des entreprises

- Renaud HAMAIDE, directeur général VIPARIS
- Sylvie MARCHAND, directrice générale de l'INSEE Ile de France
- Pierre SIMON, Président de la chambre de commerce et d'industrie de Paris
- Jérôme DUBUS, délégué général MEDEF Ile de France

La séance est ouverte à 20 h 09 sous la présidence de Madame Christine Uribarri, membre de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public réseau de transport public du Grand Paris : Monsieur le Ministre, Monsieur le Préfet, Monsieur le Président de la Chambre de commerce, avant de vous donner quelques explications sur le projet du Grand Paris, je vais demander à Monsieur Christian SAUTTER, ancien Ministre qui représente le Maire de Paris, de nous dire quelques mots.

Christian SAUTTER, adjoint au Maire de Paris : Monsieur le Préfet, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, c'est donc au nom de Bertrand DELANOË, Maire de Paris, que je veux souhaiter les meilleures chances à ce débat public qui est d'une très grande importance pour les habitants de Paris, pour les habitants de la métropole parisienne, et pour les habitants de la région. Vous savez qu'il y a deux systèmes de transport qui sont en débat : la petite boucle d'Arc Express qui joint les terminus de lignes de métro, et qui court à travers la proche banlieue ; et puis il y a le beau projet du Grand Paris. C'est la Grande boucle qui va joindre des pôles de développement. Mais il ne m'appartient pas de détailler ni l'un, ni l'autre.

Je veux simplement dire que ce débat est important, car il est essentiel de consulter les entreprises, de consulter les salariés, et de prendre le problème par le grand bout de la lorgnette. Et le grand bout de la lorgnette, ce n'est pas de partir du système de transport. C'est de partir de la conception que nous avons de la place de la métropole parisienne dans la compétition mondiale. Et vous entendrez de vrais experts qui ont l'habitude de replacer en termes de *benchmarking*, mot horrible, l'attractivité parisienne au sens large par rapport aux grandes métropoles mondiales. Je crois que la question que nous devons nous poser, en sachant que cette métropole a de grands atouts qui déjà justifient une attractivité importante, est comment accroître ces atouts ? Comment accroître cette diversité économique ? Et je salue le Président de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris. Paris n'est pas une ville de mono-activité. C'est une place financière. C'est un pôle d'innovation, avec sept pôles de compétitivité sur lesquels nous travaillons tous ensemble, l'État au premier chef, mais aussi la région et les départements. C'est un pôle d'industrie culturelle. C'est un pôle d'éco-activité qui sera très porteur d'emplois à l'avenir, et de réputation internationale. Et c'est un pôle où la qualité de vie est aussi un facteur de compétitivité.

Je voulais donc simplement souhaiter au débat de ce soir d'être riche et fructueux, et d'exprimer la diversité des points de vue. Je pense qu'il y aura un autre débat pour consulter les salariés qui sont aussi intéressés par ce grand projet. Et donc je vous remercie, Monsieur le Président, de m'avoir laissé l'occasion de ces propos rapides et encourageants. Merci.

Applaudissements

François LEBLOND : Mesdames et Messieurs, le projet du Grand Paris apparaît comme un projet unique de développement. Il prend en compte simultanément les transports et l'aménagement des territoires qui sont desservis. Il traite de manière globale et cohérente des dimensions économique, sociale, urbanistique, environnementale, culturelle et scientifique. Face à l'impact de ce projet, de ses conséquences sur l'espace composé par l'Île-de-France et ses régions périphériques, la Commission souhaite écouter le plus largement possible l'ensemble de la population concernée sur ce sujet. C'est la raison de ces six réunions thématiques. La première, celle d'aujourd'hui, concerne la compétitivité et le rayonnement international. La suivante sera sur l'intermodalité et les réseaux de transport. Ensuite, nous parlerons : d'urbanisme et de quartiers ; puis de clusters et de potentialités de développement ; ensuite d'environnement et de qualité de vie ; et enfin les coûts et les financements. C'est donc notre mission de mobiliser et d'entendre les acteurs socio-économiques ou économiques, les associations, les usagers et les citoyens, pour mieux comprendre le projet du Grand Paris. Je voudrais répondre à Monsieur SAUTTER que j'ai pris contact avec les syndicats pour leur proposer d'être partenaires dans ce débat.

La présence de témoins, comme ce soir, donne la possibilité de mieux appréhender les enjeux et les commentaires que cela suscite. Notre travail, notre compte rendu, n'en sera que plus valorisé, et sera présenté à la Société du Grand Paris dont je salue Monsieur Marc VERON, le Directeur aujourd'hui, son président Monsieur SANTINI n'étant pas libre ce soir.

Je voudrais parler un peu de la notion de débat public. La notion de débat public est une notion qui a été créée en 2002 à la suite de la convention d'Aarhus, et qui résultait d'un travail qui avait déjà duré plusieurs années. C'est sur cette base de 2002 que la Commission Nationale du Débat Public et les Commissions particulières se sont mises à travailler. Mais ce qu'il faut bien ajouter dans cette réunion que nous tenons aujourd'hui, comme dans les autres réunions que nous tiendrons, c'est qu'il y a certes la loi de 2002, mais il y a aussi une autre loi qui a été publiée le 3 juin 2010, qui précise les modalités de débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris, qui déroge d'une certaine manière à la loi générale de 2002, mais qui n'en change pas les principes. Les principes du débat public sont au nombre de cinq.

- **La neutralité**

Les membres de la Commission Particulière du Débat Public que nous composons ne se prononcent pas sur le fond du projet, et ne donnent aucun avis. Ils garantissent la qualité des débats.

- **L'indépendance**

Les membres sont indépendants du maître d'ouvrage, comme de l'État ou des collectivités territoriales.

- **L'équivalence**

Les membres de la CPDP, Commission Particulière du Débat Public, garantissent à toute personne de s'informer, de participer et de s'exprimer quel que soit son statut et sa représentation. J'étais il y a quelques jours à Melun. Quelqu'un s'est levé, et a dit : je m'excuse, mais je suis Monsieur tout le monde. Je n'appartiens à rien. Je lui ai dit que c'était justement lui que je souhaitais entendre.

- **La transparence**

Les membres s'engagent à ce que l'information sur le projet soit claire et accessible. Ils ont donc des exigences vis-à-vis du maître d'ouvrage de ce point de vue là.

- **L'argumentation**

Les membres de la CPDP veillent à ce que l'ensemble des positions et arguments exprimés soient explicités, puis débattus.

Le débat dure quatre mois. Pendant quatre mois, il faut s'informer avec le dossier du maître d'ouvrage mis à disposition, et des questions et des réponses mises sur le site Internet. Nous en avons déjà reçu beaucoup. Nous avons déjà beaucoup de questions sur le site Internet, et je vous donnerai tout à l'heure le nombre exact.

Vous avez la possibilité de vous informer, d'utiliser le site Internet, et d'aborder les contributions de l'ensemble des acteurs. Un certain nombre des vôtres réalisent des documents qui sont particulièrement importants. Et de tout cela, la Commission fera une synthèse pendant deux mois après la fin du débat. La CNDP la transmettra au maître d'ouvrage, après quoi ce maître d'ouvrage disposera de deux mois pour indiquer les conséquences qu'il tire de ce débat. C'est un acte motivé et publié.

Les questions au débat.

- Débat de principe : faut-il concevoir ce réseau, et pourquoi ? Arguments économiques, socioculturels, environnementaux et techniques, enjeu d'un tel projet, potentialités, et risques.

- Débat sur les modalités : quels trajets, quels arrêts, quelles caractéristiques, vitesse commerciale, pneus ou rails, interconnexions interrégionales ou nationales, tarification ?

- Bilan socio-économique. Les financements : quelles sont les conséquences sur l'urbanisme, l'économie, l'environnement, et la concurrence économique ?

Les règles du jeu : tout d'abord, le projet est exposé par le maître d'ouvrage. Il y a ensuite l'éclairage de témoins sur ce projet structurant. Enfin, la parole sera donnée aujourd'hui à la salle et aux internautes que je salue. Pour recueillir le maximum d'intervention, je vous

demande de respecter le temps de parole de trois minutes pour chacun d'entre vous. L'orateur doit se présenter très distinctement. La qualité du Verbatim en dépend.

Maintenant, je voudrais vous parler de la Commission que nous constituons. C'est exceptionnel. D'habitude, les Commissions ne dépassent pas sept membres. Celle-ci en a 12. Elle a été élaborée d'une façon rigoureuse à parité, six hommes, six femmes, pour la première fois dans la composition d'une Commission de Débat Public, mais également une parité entre actifs et retraités. Il y a une majorité d'actifs et une minorité de retraités dans cette Commission, ce qui est exceptionnel.

Je voudrais citer les membres de la Commission. Il y en a autour de moi. Christine URIBARRI va animer le débat ce soir-là, avec Laurence HENRIOT qui a préparé avec elle ce débat. Elles se sont donné beaucoup de mal toutes les deux. Lamia ABDEL NABY qui n'est pas là ce soir, il me semble, mais que je salue de loin. Michel ROSTAGNAT, Didier SERRAT, Marie-Laure JOUSSET qui est là, Joëlle FODOR ESKENAZY qui est là aussi, et qui se lève, Claude BERNET qui est là, Marie Bénédicte AGUILA qui est là, Paul CARRIOT, Henri WATISSEE qui est présent. Voilà les 12 membres de cette Commission. J'espère que cette démarche sera fructueuse. Je vais maintenant laisser la parole à Christine URIBARRI qui va animer cette réunion publique, parce que j'ai décidé que pour toutes ces réunions publiques nous tenons, et il y en a 56 au total, pour l'ensemble des quatre mois, j'en présiderai un certain nombre, mais les membres de la Commission auront à coeur, les uns après les autres, d'en présider aussi. C'est donc Christine qui a la parole.

Christine URIBARRI, président e de séance, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : merci Monsieur le Préfet. Avec Laurence HENRIOT, je suis chargée de l'animation de la soirée. Nous vous expliquerons tout à l'heure comment nous l'avons prévu. Tout d'abord, je vais faire une intervention pour mettre un peu en place le contexte dans lequel on évolue, et dans lequel s'inscrit ce débat.

Dans un monde en pleine mutation où les villes monde paraissent détenir les clés de demain, l'économie prend un tournant essentiel pour être une source de richesses et d'emplois. La connaissance et l'innovation sont les principaux moteurs de la compétition entre les pays et leurs villes capitales. Ces villes bénéficient déjà d'une concentration importante d'acteurs dans des activités tertiaires de production, de recherche et de développement, tant publiques que privées. La région Île-de-France est le numéro deux mondial pour la présence de grands sièges sociaux des entreprises internationales, proche de Londres. Avec 78 000 chercheurs, près de 40 % de la recherche nationale est concentrée à Paris et en région Île-de-France. Cela situe notre région comme une des premières capitales mondiales du savoir et de l'intelligence.

Avec ce potentiel, notre région doit attirer des entreprises de pointe du monde entier, et être reconnue dans toutes les instances internationales. Nos entreprises doivent être en tête dans toutes nos innovations. Le projet de réseau de transport public du Grand Paris propose,

au-delà d'un réseau de métro automatique, une approche globale d'aménagement du territoire qui peut avoir un rôle clé à jouer. Ce défi englobe tous les secteurs économiques, les technologies de l'information, l'environnement, les finances, mais aussi la culture et le tourisme.

Pour conforter cette position de premier ordre de Paris et sa région dans les échanges économiques internationaux, la nouvelle organisation économique et spatiale du projet du Grand Paris souhaite s'articuler autour de huit territoires de projets. Ces territoires de projets sont des pôles d'activités qui doivent démultiplier le potentiel de création, de richesse et d'innovation. Pour assurer une cohérence de l'ensemble, un nouveau réseau de transport mettra en cohésion les différents pôles. Pour permettre un débat public et comprendre la réalité du projet du Grand Paris, six réunions ont été préparées, avec des témoins qui peuvent avoir des réflexions, des commentaires et des avis différents. Aujourd'hui, la Commission vous propose une première réunion thématique sur le thème de la compétitivité et du rayonnement international, autour de deux tables rondes, qui vont apporter un éclairage au public, et bien sûr susciter des questions : La première table ronde est intitulée « rayonnement international de Paris, et le projet du Grand Paris ». La seconde est intitulée « les différents scénarios de développement du Grand Paris, et la compétitivité des entreprises ».

Cette soirée va être un véritable échange auquel je vous invite. Voilà pour la présentation. Nous allons vous présenter le film sur le projet, et le maître d'ouvrage interviendra ensuite.

François LEBLOND : ce qu'il faut bien voir, c'est que nous demandons d'abord au maître d'ouvrage de s'exprimer pour qu'il montre exactement quel est son projet. C'est à la suite de l'expression du maître d'ouvrage que les tables rondes vont pouvoir se réaliser. Après ce film, nous invitons le maître d'ouvrage à vous exposer ce qu'est la société du Grand Paris, et son projet.

Projection d'un film

Christine URIBARRI : Après ce film, nous invitons le maître d'ouvrage à vous exposer ce qu'est la Société du Grand Paris et son projet, Monsieur VERON.

Marc VERON, Président du Directoire de la Société du Grand Paris : Monsieur le Ministre, Monsieur le Préfet, Messieurs et Mesdames les Présidents, Mesdames et Messieurs, en très peu de mots, je vais instituer les caractéristiques, les raisons, et finalement le tracé et les justifications du tracé et des cartes que nous vous proposons. Et mon collègue Jean-Claude Prager abordera avec vous les questions qui nous réunissent ce soir. On peut, peut-être aller directement à la première slide qui rappelle les caractéristiques. Que l'on aime ou que l'on n'aime pas ce tracé, une chose est totalement certaine. Il répond à une vision stratégique. Dans les linéaments de notre réflexion, il y avait beaucoup de projets en rocade possibles. Quelque chose manquait. C'est la dorsale qui est représentée en bleu par la ligne Météor prolongée au nord jusqu'à l'aéroport de Roissy, et au sud jusqu'à l'aéroport d'Orly, ce qui fait

que n'importe quelle station existante aujourd'hui peut demain être en correspondance avec n'importe quelle station du futur métro. Ce qui caractérise cette carte, c'est l'ampleur et la puissance du projet. L'ampleur, car vous le voyez, de 155 kilomètres, veut dire que l'on est à des points cardinaux très éloignés du cœur de la capitale (les deux grands aéroports au Nord et le Sud ; Champs Noisy à l'est ; jusqu'à Rueil à l'ouest), et surtout que l'on dessert la zone dense, clairement ce qui est Nord Nord-Ouest et ce qui est au Sud Sud-est, comme la banlieue plus éloignée.

Je rappelle que l'agglomération qui déborde le cadre de ce tracé, l'agglomération parisienne, c'est l'équivalent en population des 14 premières villes françaises. Il faut toujours avoir cette indication à l'esprit, car on raisonne dès lors par des investissements qui correspondent à ce que sont les investissements des treize autres villes que Paris en province, donc deux à trois millions de voyageurs. Deux millions, c'est la capacité instantanée ou jour de l'ouverture. Les trois millions, c'est la capacité évidemment en fonctionnement nominal. On peut aller peut-être maintenant à la slide qui présente les raisons.

Les raisons sont de trois ordres. Comme nous sommes dans une réunion à dominante économique, et que le reproche qui nous est fait est que ce ne serait qu'un projet économique, je vais insister sur les deux autres raisons. La première est d'ordre social. C'est-à-dire que nous nous intéressons bien entendu aux franciliens. Comment pourrait-il en être autrement quand on observe le tracé, quand on observe les dessertes, quand on observe les possibilités de connexion ? 85 % des gares suggérées sont interconnectées quand on observe les capacités de maillage, dont d'ailleurs la loi fait une obligation. Je parle de celle du 3 juin 2010. Ces territoires sont bien entendus d'abord composés de population. Je voudrais simplement indiquer, puisque nous sommes dans cette réunion économique, que nous allons beaucoup parlé des territoires de projets, que vous avez vu matérialisés tout à l'heure par des taches ocre sur la carte. Il y a une tache ocre au Nord-est. Ça n'a rien d'un territoire de projets économiques. C'est tout simplement le désenclavement des zones ultrasensibles qui se sont révoltées il y a quelques années de cela, et qui ont je crois puissamment instillé dans l'esprit international une certaine image de Paris. Nous ne pouvons pas vivre avec, j'allais dire, cette épine ou cette écharde plantée dans notre talon, car on voit bien que si nous raisonnons en termes d'expansion sans traiter au fond les quartiers sensibles et marginalisés, nous n'aurons pas fait une opération satisfaisante, et nous serons constamment rappelés à la déserrance de ces quartiers.

Environnement, car bien entendu, nous raisonnons dans un concept de développement durable et global, et la totalité des risques naturels ont été prise en compte dans le formulé du projet. Justement, je voudrais vous dire que le tracé n'obéit évidemment pas à un hasard. Il y a de ce point de vue de tamis qui ont fonctionné depuis le premier linéament. Le premier tamis est dû à cette étude stratégique d'évaluation environnementale. Probablement avez-vous toutes les excuses de ne pas avoir lue dans son intégralité. Elle fait 800 pages, sur le site de la Commission Nationale du Débat Public. Et cette étude stratégique mesure, parmi de

multiples critères, tous les impacts à terme que recèle ce projet. Et donc quand on analyse cette étude, on voit bien que par rapport à un certain débat très ouvert avant l'intervention du Président de la République le 29 avril 2009, toute une série de critères montre les possibilités mais également les impossibilités. Par conséquent, ce qui pouvait apparaître comme de bonnes idées ne le sont pas au regard de ces critères d'examen que reflète l'étude d'évaluation environnementale.

Je voudrais juste présenter deux courtes slides. Pour la première, il n'était pas possible de mettre une légende sur cette carte. Mais travers des petits ronds, au travers des taches, notamment bleues, vous avez tout ce qui peut caractériser une zone pour définir les sensibilités. Et nous avons mis un zoom en particulier sur la zone de Saclay, où vous le savez il a pu être pensé qu'un métro aérien était justifié, et où on s'aperçoit que pour des raisons notamment topographiques, on se heurte à des impossibilités. L'autre carte que je montre très rapidement montre également qu'un autre tamis a fonctionné depuis le 29 avril dernier. C'est l'examen scrupuleux qui a été fait avec les Maires, avec l'ensemble des collectivités territoriales, qui ont été amenés à dire ce qu'ils pensaient en matière d'implantation des gares, et en particulier eu égard à la desserte qui pouvait être faite, à partir de ces gares, de l'ensemble du territoire d'influence de celles-ci. Vous avez donc ici des maillages suggérés par cette étude. Je souligne simplement que cette étude, bien que commanditée par nous, a été réalisée par un cabinet indépendant conduit par Stractech, qui était déjà le cabinet d'intervention sur le métro de Bruxelles.

Voilà resituées à très grosse mailles les grandes lignes qui ont fondé ce tracé et la localisation des gares, et le projet. Je vais laisser la parole à Jean-Claude.

Jean-Claude PRAGER : bonsoir Monsieur le Ministre, Monsieur le Préfet, Mesdames et Messieurs. Je vais essayer de vous montrer en 10 minutes, puisque c'est le temps qui m'est imparti, en quoi ce projet de métro grand pari apporte une réponse aux enjeux les plus marquants, économiques et sociaux, auxquels est confrontée la région. De plus, plus qu'une réponse, cela peut être un signal très fort, un signal donné sur la scène internationale d'une ambition qui est très forte, mais qui est réaliste.

Quelles sont ces enjeux ? Le diagnostic que nous formons sur l'économie de la région est maintenant assez bien partagé. La région possède des ressources formidables, mais il est évident que ses performances économiques peuvent être améliorées pour assurer le niveau d'emploi souhaité par tous, et faire de notre métropole le leader incontestable de l'innovation en Europe, ce qu'elle est presque, mais ce qu'elle n'est pas encore d'une manière incontestable. Et toutes les statistiques dont nous disposons sont là pour le montrer. Quelle que soit la manière dont on situe notre région, on s'aperçoit qu'elle est toujours dans le quatuor de tête mondial avec, comme l'a rappelé tout à l'heure Madame URIBARRI, Tokyo, Londres et New York, et est souvent d'ailleurs deuxième, quoiqu'en disent certains de nos détracteurs. La région a des atouts exceptionnels. Je ne les reprendrai pas, parce que vous l'avez fort bien dit. Mais ce qui est vrai, c'est que ce potentiel considérable

pourrait donner de bien meilleurs résultats économiques en termes de croissance effective et en termes de croissance potentielle. Comme le disent les experts, le rendement de la machine à innover de la région Île-de-France est insuffisant quand on le compare à celui de Londres, à celui de Stockholm, de New York, de Los Angeles, et sans parler de la Silicon Valley, qui est ce mythe dont tout le monde parle, qui est la championne toutes catégories de la valorisation économique du potentiel humain, et des capacités de connaissance. Le risque est encore plus grand de décrocher dans les années à venir avec la montée en puissance sur ce terrain des grandes métropoles innovantes de Shanghai et de Bangalore.

Il est donc très important de comprendre pourquoi ce moteur fonctionne moins bien, et ce qu'on peut faire pour l'améliorer. Les raisons de ce rendement insuffisant de la machine à innover de la région ont été analysées, et on a maintenant une vision relativement claire du sujet, et de la réponse. Le principal est la capacité de valorisation économique du potentiel humain et de connaissance qui est modeste, et qui met la région capitale en situation de relative infériorité par rapport à ses possibilités. Je vais prendre un exemple. Je ne vais pas trop vous charger de chiffres. C'est celui du nombre de créations de start-up technologiques rapporté au nombre de chercheurs dans une grande région. Quand on prend les États-Unis, en moyenne, il y a chaque année 100 start-up technologiques pour 10 000 chercheurs. Quand on regarde l'Île-de-France, le chiffre, sur les 10 dernières années, est de 100 start-up pour 80 000 chercheurs. C'est-à-dire grosso modo 10 fois moins que la moyenne américaine. Et beaucoup moins que la moyenne de Grenoble, par exemple, ou qu'en Allemagne.

Ces éléments peuvent certes être discutés. Ils sont partiels. Ils sont imprécis. Mais ils sont bien révélateurs de cette moindre efficacité de l'appareil universitaire et de recherche français par rapport à celui des autres grands pays avancés. On peut même utiliser l'image d'une insuffisante percolation entre la recherche qui produit des connaissances et l'économie qui absorbe les connaissances, et les valorise. La barrière entre les chercheurs et le monde économique est trop haute, malgré toutes les mesures qui ont été prises depuis la loi Allègre. Et ce qui est vrai de l'innovation high-tech de ces start-up de haute technologie l'est autant, sinon plus, pour les autres formes d'innovation, les innovations organisationnelles, les nouveaux marchés, la recherche internationale, etc.

Les raisons sont difficiles. Les raisons les plus connues sont que nos jeunes brillants diplômés préfèrent entrer dans la fonction publique ou dans les grandes entreprises plutôt que de créer des entreprises ou de rentrer dans les PME. C'est ce que l'on appelle le déficit d'entrepreneuriat qui est très fort dans la région capitale, que l'on est capable de mesurer par référence à d'autres grandes régions dans le monde. Et avec des enquêtes internationales qui sont réalisées depuis 3-4 ans, on s'aperçoit que le niveau d'entrepreneuriat est la moitié de ce qu'il peut être dans la plupart des autres grandes régions. Quand on sait qu'une start-up technologique représente en moyenne un potentiel de 10 à 15 emplois 15 ans après sa création, et que l'on crée 10 fois moins que ce que l'on pourrait, on mesure le manque à gagner d'emplois qui est considérable. Si la dynamique entrepreneuriale de notre région

était celle de la Silicone Valle qui est la grande référence, nous aurions probablement au moins 500 000 emplois en plus de haute qualification dans la région. Si elle était simplement celles de certaines régions allemandes, ce serait 100 à 200 000 emplois de plus. La région n'a pas encore fait ce grand saut dans l'économie entrepreneuriale et de la connaissance, et c'est probablement un de ces problèmes majeurs. Il y a une réelle barrière culturelle. Notre barrière culturelle, c'est notre penchant pour le colbertisme et les grands programmes. Mais il y a aussi, et c'est là que nous allons en venir aujourd'hui, une barrière géographique. C'est ce à quoi le projet de métro Grand Paris entend apporter une réponse forte. Nos territoires sont encore trop hétérogènes. Ils sont mal reliés entre eux. Du coup, le déficit de mobilité interne à la région est un handicap pour la circulation des idées et des travailleurs, pour la valorisation des idées et la valorisation des ressources humaines. Et au total, le résultat est celui d'une croissance nettement inférieure dans notre région à ce qu'elle a été dans la quasi-totalité des autres très grandes métropoles de pays avancés, ce qui signifie une perte de ressources pour le pays tout entier.

Comment corriger cela ? Il y a un vieil adage. Les autorités publiques ne peuvent pas tout faire. On disait même autrefois qu'elles ne doivent pas tout faire. Ce sont les entreprises qui créent des emplois. Ce sont les jeunes scientifiques qui créent des start-up technologiques. Mais bien évidemment, les autorités publiques ont un rôle déterminant sur le cadre physique et institutionnel à l'intérieur duquel les entreprises créent de la valeur et des emplois. De ce point de vue, le métro Grand Paris sera essentiel, car il va apporter dans son projet économique le meilleur de l'expérience accumulée dans les régions les plus dynamiques. Il s'appuie sur les connaissances les plus récentes dans le domaine de l'économie et des territoires. Ce que l'on sait aujourd'hui, c'est que la dynamique économique vient des grandes métropoles, et que la polarisation et la densité économique sont un facteur de productivité. Et ceci représente un changement considérable par rapport à la vision traditionnelle de la France qu'elle a mise en œuvre depuis de très nombreuses décennies. Le nombre et la diversité des acteurs entrepreneurs fait plus que multiplier les opportunités de contacts et les sources nouvelles de valeurs économiques. L'intensité économique contribue à la productivité des entreprises. Elle améliore la force économique et l'attractivité des territoires. L'intensité économique favorise la croissance.

Ce que nous savons, c'est que la condition de cette bonne contribution de la géographie à la croissance est de savoir maîtriser les coûts de congestion, parce que ces coûts de congestion contrebalancent en partie les bénéfices de l'agglomération. Ils doivent être bien maîtrisés par des politiques structurantes de mobilité urbaine. Le contrôle stratégique de la polarisation est donc crucial pour la réussite d'une politique de croissance de la région Île-de-France.

Les infrastructures envisagées par le projet Grand Paris sont de nature à faciliter à la fois la polarisation et l'interconnexion des territoires, et donc à renforcer l'efficacité des échanges, aussi bien des personnes que des idées. Une telle politique améliorera la percolation entre

les ressources des pôles et l'ensemble du tissu économique. La réussite de cette politique requiert une grande attention de la puissance publique, parce qu'elle n'est pas acquise d'avance. La polarisation ne peut réussir, et n'a de sens dans le Grand Paris, que si elle permet à toutes les forces de la région de contribuer à la dynamique d'ensemble, et si tout le monde peut en profiter, où que l'on soit, dans les pôles de compétitivité ou en dehors des pôles de compétitivité, dans les pôles de développement, ou en dehors de ces pôles.

Je vais utiliser une expression un petit peu compliquée. Pardonnez-moi, car je j'aurai d'ailleurs peut-être de la peine à l'exprimer. Mais c'est vraiment au cœur de la stratégie que je souhaite appliquer. Et je souhaite partager cette stratégie et ces idées avec vous. Il s'agit de construire ensemble une véritable stratégie de territorialisation. C'est un terme très fort de la stratégie de la région et de l'Etat. Polariser, parce qu'il faut bénéficier du meilleur des pôles. Une territorialisation polarisée. Bien marcher sur ses deux jambes. L'ensemble des territoires, et les pôles les plus dynamiques. Et ceci implique de bien mailler l'ensemble des territoires avec le meilleur de ce que l'on peut avoir dans les grands pôles scientifiques, comme Saclay, ou comme la formidable plate-forme scientifique de Paris. Dans les pôles de compétitivité existants ou à venir. Il convient de vraiment construire, et cela n'a pas encore été fait, le maillage de ces pôles avec l'ensemble des ressources humaines et économiques de la région, où que soient ces ressources humaines et économiques, Clichy-Montfermeil, dans le centre de Paris, Rueil-Malmaison, Cergy, Evry.

Ce sont vraiment des stratégies nouvelles qu'il s'agit de bâtir ensemble. Et c'est à cette condition que l'on pourra dégager des bénéfices économiques significatifs pour les habitants de la région et du territoire national tout entier. Seule une forte croissance va permettre d'offrir un emploi à tous, d'améliorer le niveau de vie, de financer la protection sociale, de procurer les équipements collectifs, et de soutenir les mesures nécessaires à la préservation de l'environnement. La France, et on ne le sait pas assez, a besoin d'une locomotive métropolitaine encore plus puissante, qui puisse tirer le territoire national, qui puisse tirer l'économie des autres régions, et qui soit en mesure de continuer à assurer une très forte redistribution des revenus. Je vous rappelle qu'un quart du PIB de la région Île-de-France est redistribué dans l'ensemble des autres régions. L'ambition de croissance du projet dans Paris est ainsi. C'est le reflet de ces besoins. C'est la nécessité de cette énergie. Il s'agit de faire tout notre possible pour aboutir à la création d'un million d'emplois dans la région sur les 25 prochaines années, pour aider à améliorer la productivité et la compétitivité des entreprises existantes. Au total, si on peut, il s'agit de doubler le taux de croissance du PIB de la région en contribuant à faire de la région une agglomération où il fait en même temps bon vivre par la qualité de l'environnement et des équipements sociaux.

C'est une ambition de croissance, d'emploi et de produits économiques qui sont deux fois plus fortes que les prévisions tendanciennes qui sont faites par l'INSEE. C'est une ambition qui est plus forte que celle qui avait été exprimée par le schéma régional de la région Île-de-France, les SDRIF, en 2007, qui était de 700 000 emplois. Ma conviction personnelle est que

l'on peut maintenant se fixer cet objectif plus élevé que les études du SDRIF de 2007, parce que nous avons une stratégie qui a maintenant été largement amorcée entre l'État et la région, en association avec les autres grandes collectivités comme la Ville de Paris. Cette stratégie s'appuie bien sur ces deux piliers : renforcer les pôles de compétitivité et d'excellence qui sont variés et nombreux dans notre région ; et l'autre pôle qui est de mettre en oeuvre un ensemble de mesures opérantes, et efficaces, pour favoriser les initiatives entrepreneuriales de toute nature, pour favoriser la vitalité des acteurs et des réseaux, pour favoriser l'efficacité micro-économique des universités et de la recherche, pour favoriser le développement, et la capacité d'innovation des PME et des petites entreprises.

La réussite de cette stratégie suppose donc de bien mailler les pôles et les territoires, en un mot de fortifier la colonne vertébrale de la région pour rendre encore plus puissante son économie, est démultiplier le rendement des actions publiques déjà engagées, ou celles qui viendront. C'est le sens de cette stratégie de territorialisation polarisée que nous proposons. Le métro du Grand Paris, entend donc aider avec cette proposition qui est faite à tous une sorte de signal donné au monde entier de la détermination des habitants de notre région pour une politique de croissance et pour une politique d'emploi. Je vous remercie.

Applaudissements

François LEBLOND : je vais laisser la parole à Christine URIBARRI qui va maintenant organiser une table ronde. Ce que je voudrais bien préciser, et je remercie beaucoup la Société du Grand Paris de l'avoir fait il y a un instant, c'est que notre débat public porte sur le schéma de transport qui est proposé. Donc ce que je demande aux différents intervenants qui vont parler maintenant, c'est de s'exprimer maintenant très rapidement pour que la salle puisse être en dialogue avec eux, et de toujours avoir présent à l'esprit le sujet qui est le nôtre, que vous venez d'évoquer, qui est celui d'un réseau de transport du Grand Paris. En quoi un tel réseau peut-il avoir un rôle dans cette compétitivité dont vient de parler Monsieur PRAGER. C'est ce que vous venez de dire. Mais je souhaite que les intervenants se polarisent le plus possible sur notre sujet pour bien préciser que nous sommes dans un débat sur cette question. Nous enrichissons donc ce débat avec toutes sortes d'informations, et toutes sortes d'observation venant de ceux qui ont le plus de responsabilités dans le développement économique. Nous souhaitons les entendre pour qu'ils nous disent ce qu'ils appellent de leurs vœux, et en quoi les projets qui leur sont présentés correspondent à leurs souhaits.

Christine URIBARRI : nous allons attaquer la deuxième de notre réunion avec la première table ronde, où vont intervenir, et je leur propose de monter sur l'estrade : Monsieur Denis RANQUE, ancien Président de Thalès ; Patrick ANGHERT, Directeur des initiatives stratégiques Cisco France, Chiara CORAZZA, Directrice générale Paris Île-de-France ; et Monsieur CATHELAIN, de Aéroport De Paris (ADP). Les règles sont trois minutes par intervention. Ensuite, la salle pourra poser des questions, et la société du Grand Paris ou d'autres spécialistes qui sont dans la salle pourront y répondre. Nous essayons de limiter à la

fois le temps des interventions, le temps des questions et le temps des réponses à trois minutes par personne.

François LEBLOND : cette première table ronde dure jusqu'à 10 heures.

Christine URIBARRI : Le premier intervenant est monsieur Denis Ranque.

François LEBLOND : Il nous a fait peur parce qu'on ne l'avait pas vu dans la salle. Il m'avait expliqué qu'il serait en retard mais qu'il ne fallait pas nous faire de soucis.

PREMIERE TABLE RONDE :

Rayonnement international de Paris, et le projet du Grand Paris.

Denis RANQUE, ancien Président de Thalès : je vous remercie de m'avoir invité. J'ai été effectivement Président de Thalès pendant 11 ans. Depuis 18 mois maintenant, mes activités sont plus diversifiées, mais je suis resté très présent dans le monde de l'industrie, de la recherche, et de l'enseignement supérieur. C'est donc un peu au carrefour de mes préoccupations que je viens m'exprimer devant vous aujourd'hui, d'abord en tant qu'industriel. Je suis Président du Cercle de l'industrie. C'est une association qui regroupe les 25-26 plus grands groupes industriels à racines françaises. L'air de rien, c'est quand même 2 millions d'emplois. C'est donc une très grosse organisation. C'est une petite association de très grands membres. Cela nous donne donc un point d'observation sur ce qui fait qu'aujourd'hui, ces groupes industriels sont en France et ont envie d'y rester, même si naturellement leur business se fait très largement dans le monde entier, et avec naturellement une présence dans des pays extrêmement variés. Je suis également Président de l'école des Mines de Paris, on dit maintenant Mines Paris Tech, dont vous avez peut-être entendu dire que le Président de la République Nicolas Sarkozy, a annoncé le transfert et la réimplantation sur Saclay dans quelques années. À ce titre, le développement du sud de Paris me concerne maintenant beaucoup. Je dirai un mot de cela aussi. Enfin, je préside l'association de la recherche technologique, qui justement s'efforce de faire un lien entre technique et industrie.

Je crois que le plus grand défi que notre pays a devant lui dans les 20 ans qui viennent, c'est celui de la compétitivité dans un monde global. Bien sûr, on pourrait refuser la globalité. On pourrait fermer ses frontières. On sait que tous les pays qui l'ont fait s'en sont mal trouvés. Nous n'avons donc pas le choix. Notre seul choix et notre seule option est de rester compétitif dans un monde qui sera global.

Pour cela, nous avons besoin de toutes les forces économiques. Permettez-moi de vous parler tout d'abord de l'industrie. C'est la seule que je connaisse bien. On a souvent enterré l'industrie. On a considéré que c'était fini, et que c'était l'ère post-industrielle. On a dit beaucoup de bêtises à ce sujet. Depuis quelque temps, fort heureusement, l'industrie

revient à l'honneur. Et on se rend compte que pour garder une économie complète, y compris ces services dont on nous parle tant, il faut de l'industrie, parce que l'industrie contribue à beaucoup de ces services. Or, l'industrie sera mondiale. Nous avons en France beaucoup de PME, énormément même. Nous avons beaucoup moins d'entreprises de taille intermédiaire. Nous avons donc un problème de croissance des PME. Et on a de très belles et très grandes entreprises que je connais mieux.

Qu'est-ce qui fait une grande entreprise veut restes en France ? D'abord, que faut-il pour qu'elle soit française ? Il faut qu'elle ait encore des centres de décision en France, un siège social, et qu'elle ait si possible sa recherche et développement au moins pour une grande partie d'entre-elle en France, car ce sont les deux critères qui, à mes yeux, conditionnent l'implantation d'une société. Il faut bien sûr avoir le maximum d'usines en France. Nous sommes parfois contraints de les mettre ailleurs, comme vous le savez. Pour ces deux sujets, qu'il s'agisse de garder un siège social ou qu'il s'agisse de faire de la recherche, l'agglomération parisienne joue évidemment un rôle fondamental. Je constate d'ailleurs que dans le Cercle de l'industrie, sur les 25 membres, 24 ont leur siège à Paris. Seul Michelin a son siège à Clermont-Ferrand. Cela veut donc dire l'importance et l'attractivité de la Ville de Paris aujourd'hui pour ces sièges sociaux. Il est important qu'on le reste, car je crois que la compétition sera de plus en plus rude. Et pour le rester, il nous faut rester attractifs tant pour les cols blancs des sièges sociaux que pour les blouses blanches des laboratoires. Ce n'est pas gagné, car si notre pays a des atouts, il est aussi des handicaps. Les atouts de notre pays en termes d'implantations industrielles, on les connaît. Aujourd'hui, c'est de façon générale : un bon niveau d'infrastructures ; une qualité de vie ; un recherche- & développement de bon niveau mondial ; et une formation supérieure, pour tous niveaux mais également supérieure, de qualité. Ce sont nos atouts.

Nos handicaps, on les connaît aussi. Je ne vais pas les développer devant vous. Ils sont connus. Nous travaillons plutôt moins qu'ailleurs. Nous avons des salaires et des charges qui sont élevés, et une fiscalité qui n'est pas parfaite. Nous avons du personnel politique qui n'est pas toujours très *business friendly*. De façon générale, les Français comprennent mal l'économie. Tout ça, ce sont des handicaps. Mais nous avons heureusement des atouts. Et une bonne stratégie vise en général à essayer de combler ces handicaps, ce qui n'est pas le sujet de ce soir, mais vise surtout à développer ses atouts. Donc une bonne stratégie pour la France, et pour Paris, qui pour les grandes entreprises est le cœur de la France, est donc de développer ses atouts que son les équipements publics d'infrastructure, l'énergie, la santé, les télécommunications, et singulièrement le transport. Je dirais que pour la Ville de Paris, nous sommes bien servis en termes de santé. Cela coûte cher. En termes d'infrastructures de télécommunication aussi, grosso modo. Par contre, en termes de transport, le Grand Paris souffre très clairement de problèmes de transport et de saturation, que ce soit routière ou autoroutière. Ceci, nous vivons avec aujourd'hui. Mais de toute évidence, dans un monde global, ne donnons pas à nos entreprises l'idée d'aller ailleurs dans des cités où l'on se transporterait mieux et où l'on vivrait mieux. Voilà pour infrastructures.

Je dis que l'autre atout de la France, c'est la recherche et l'enseignement supérieur. Très bien, mais à condition que ce monde-là communique mieux que par le passé avec le monde de l'entreprise. C'est pour le moment un point qui nous manque en France. Nous avons une très bonne recherche fondamentale, et une relativement bonne recherche appliquée. Nous avons beaucoup de laboratoires d'entreprise, mais nous avons très peu de communication entre eux. Les choses vont beaucoup mieux depuis en gros la création des pôles de compétitivité. Tout y a concouru : l'évolution des mentalités ; les pôles de compétitivité ; le crédit d'impôt recherche ; toutes sortes d'incitations à coopérer entre recherche publique et recherche privée. Mais ceci a des limites, et cette limite est la proximité.

Il est important de développer une proximité géographique entre ces deux mondes. Et le projet dont nous parlons ce soir, et là je parle sur Saclay, nous offre l'opportunité de créer à Saclay un superbe pôle de fertilisation croisée entre recherche publique et entreprises. Ce pôle devrait comporter à terme quelque chose comme 20 % de la recherche française, privée et publique confondues. Il est donc fondamental que ceci se développe. Et pour l'école des Mines de Paris, l'idée d'y aller nous est tout de suite arrivée comme une idée majeure. Malgré l'attachement historique que l'on a au boulevard Saint-Michel, malgré l'attachement de nos élèves à Paris intra-muros et au Quartier latin, nous avons voulu regarder le XXI^e siècle. Mais pour cela, il y a une condition. Il faut que Saclay soit désenclavé. Il n'est absolument pas question que l'école des Mines de Paris puisse s'installer dans un plateau battu par les vents dans lequel seules aujourd'hui l'école polytechnique et l'école Supélec résistent aujourd'hui. À polytechnique, les élèves sont payés. Dès qu'ils arrivent, ils ont une voiture. Ils ont un petit ami ou une petite amie à Paris. Il y a des filles aussi. Ils peuvent se déplacer. Pour les autres écoles qui vont venir à Saclay, les élèves ne sont pas rémunérés. Nous sommes en compétition. Il est très important que la zone de Saclay soit bien desservie.

Le projet dont on parle ce soir est un facteur important de cette desserte. Il n'y aura pas de grand pôle Saclay pour les écoles s'il n'y a pas une desserte sur Paris intra-muros et sur les deux aéroports. Il en sera de même pour les entreprises. Pour les entreprises, c'est encore plus l'aéroport qui est important. Il est très important aujourd'hui... Je suis très fier de l'une des choses que j'ai faite dans Thalès, parmi d'autres. C'est d'avoir implanté en avance au cœur de Saclay le laboratoire central de recherches de Thalès. Nous n'étions pas très loin, mais nous nous sommes encore plus rapprochés. Je crois que ce groupe bénéficiera donc pendant des années et des années de cette synergie. Il est question qu'EDF nous rejoigne. Danone est déjà là. D'autres entreprises viendront. Il est très important que ce plateau soit attractif.

Je crois que le débat de ce soir, à travers les transports, à travers leur impact sur la structuration des infrastructures d'une part, et la liaison industrie-recherche d'autre part, est au cœur des enjeux de notre pays, de nos emplois, de ceux de nos enfants, et à mon âge de

nos petits-enfants. Je crois que c'est le plus grand défi qui soit proposé à notre pays que de savoir garder sa compétitivité. Je n'en dirai pas plus.

Applaudissements

Christine URIBARRI : En deuxième intervenant, Monsieur Patrick ANGHERT.

François LEBLOND : On a été passionné par ce qu'a dit Monsieur Ranque, mais essayez-d'être un tout petit peu plus court pour donner un peu plus la parole à la salle. Merci Beaucoup.

Patrick ANGHERT, Directeur des initiatives stratégiques Cisco France : Cela va être ma valeur ajoutée. Je suis membre du Comité de direction de Cisco. Cisco est une entreprise qui a 25 ans, et qui a eu des croissances fortes. Quand je suis rentré il y a 10 ans chez Cisco, nous étions 35 000 dans le groupe. Aujourd'hui, nous sommes environ 70 000 10 ans plus tard. En France, nous avons connu une croissance de 20 % l'année dernière. Et si Cisco, si vous connaissez mal, quand vous envoyez un e-mail, quand vous téléphonez ou quand vous envoyez de la vidéo, cela traverse 6 à 9 fois sur 10 des équipements Cisco pour réaliser ce genre de prouesses.

Cisco, en tant que telle aujourd'hui, c'est à peu près 70 000 personnes dans le monde et 40 milliards de dollars de chiffre d'affaires, avec une promesse qui est d'investir de l'ordre de 15 % de notre chiffre d'affaires en recherche & développement. Pour nous, ce débat d'innovation permanente est un facteur de croissance forte, comme l'a dit Pierre RANQUE de très bonne manière. Le groupe a décidé, malgré le coût de la structure française, que la France était l'une des terres d'investissement du groupe. C'est important. Quand on regarde Paris et la région capitale, fort de tous ces atouts, comment fait-on pour les maximiser ? Pour les maximiser, il y a l'infrastructure traditionnelle, et puis l'infrastructure du numérique qui, bien pointée par les investissements d'avenir aujourd'hui, montre qu'il y a des voies alternatives pour désenclaver des territoires, et donner dans la ville numérique un certain nombre d'apports que l'on peut travailler tous ensemble. Pour nous, ce qui est important aujourd'hui dans le contexte de la ville numérique, et de ses impacts économique, environnemental et social, nous travaillons sur 7 piliers. Le pilier de la mobilité : je crois que c'est très bien représenté et très bien expliqué dans le Grand Paris. De quelle manière on navigue mieux. Et nous, avec le numérique, on peut apporter de l'information aux utilisateurs pour avoir des transports alternatifs sur le temps, le coût, et l'empreinte carbone. Quelqu'un qui aurait sa voiture pour aller d'un endroit A à un endroit B pourrait bénéficier en temps réel d'une information qui lui permettrait de prendre une initiative complètement différente.

La deuxième, c'est le côté de la mobilité. Nous avons aujourd'hui, par rapport à Paris, des villes qui vont plus vite que nous sur l'implantation de ce que l'on peut appeler des éco-centres ou des télé-centres. Vous prenez Amsterdam qui a eu une réflexion avec la ville. Aujourd'hui, après un an d'expérience pilote, une centaine de ce que l'on appelle des smart

work center, qui offrent de la connexion haut débit avec de la vidéo conférence que l'on appelle téléprésence dans notre langage, permet aujourd'hui d'avoir déployé une centaine de centres qui offrent des services. Cela peut ressembler, avec nos amis des transports, à la gare de demain ou à des hubs de connexion qui permettent de délivrer des services assez intéressants qui peuvent s'appeler des crèches, des pressings, ou des services mutualisés.

Nous travaillons dans l'énergie, puisqu'aujourd'hui, la chaîne producteur-distributeur-consommateur a été rompue avec les nouvelles énergies. Aujourd'hui, un consommateur peut être producteur. Donc là, avec des gens comme EDF, GDF, Véolia, Schneider ou d'autres à l'étranger, on travaille sur toutes les initiatives smart ville puisqu'il faut transporter l'information, l'analyser, et pouvoir mettre un certain nombre d'outillages chez le consommateur. Nous travaillons sur l'environnement. Dans les éco-quartiers, le numérique permet d'avoir un certain nombre d'informations que l'on appelle des écho-maps. Avec tout cela, bien évidemment, on fournit de l'infrastructure numérique. Mais il y a un grand nombre d'écosystèmes qui permettent, avec des logiciels fournis à droite et à gauche, et des sondes, de donner l'information pour comparer un peu la manière dont les gens vivent.

La dernière information, c'est tout ce qui est sécuritaire dans la ville, avec au sens large la vidéo protection. Tout cela nécessitant, quand on regarde la ville, le débat du déploiement de la fibre en plus du déploiement de l'infrastructure. Et dans notre plan d'investissement d'avenir, on voit que l'on va déployer le 100 méga à horizon de quelques années. Nos compétiteurs asiatiques ont déjà du 1 giga, c'est-à-dire 10 fois plus, déjà dans leur territoire. On voit donc que lorsque l'on compare Paris avec d'autres grandes cités mondiales que peuvent être Shanghai, la Corée, et d'autres villes qui prennent la fibre, comme les pays nordiques, très sérieusement, il faut que le numérique soit, en parallèle de l'infrastructure traditionnelle, un débat complémentaire ou l'on va avoir pour une offre de services tout à fait pertinente par rapport à ce projet Grand Paris. Je crois qu'il y a beaucoup de choses qui peuvent capter l'investissement des sociétés comme les nôtres. Cisco a cru l'année dernière de 15 %. Nous étions en investissement. Les gens nous regardent malgré tout avec une structure de coût forte, mais dans des domaines très ciblés, comme par exemple la santé, la recherche et l'éducation. Paris est tout à fait dans notre carte au niveau de notre *headquarter* qui est californien ou maintenant indien, puisque nous avons une bicéphalie complète. Paris est véritablement regardée avec intérêt dans la capacité d'investir en France. J'espère avoir rattrapé un peu le temps.

Applaudissements

Christine URIBARRI : Merci Monsieur. Alors peut-être pour aider les intervenants, vous voyez au niveau de l'écran, le chrono, si cela peut vous aider dans le temps de parole. Maintenant nous allons laisser la parole à Chiara CORAZZA, Directrice générale de Paris Île-de-France ;

Chiara CORAZZA, Directrice générale de Paris île de France Capitale économique : bonsoir à tous. Je suis un peu atypique là-dedans, parce que je me sens tellement un peu l'experte, comme disait tout à l'heure Monsieur SAUTTER, parce que je suis à la fois italienne et anglaise, mais je travaille depuis 26 ans pour la collectivité de l'Île-de-France. Donc, je voudrais partager avec vous la vision qu'ont les investisseurs étrangers sur l'attractivité de l'Île-de-France dans le concert de la compétition mondiale. Ces chiffres sont tous des chiffres extrêmement objectifs qui viennent d'une étude. Cette étude est récente. Elle date de février 2010. Et c'est la dernière étude existante au monde sur le nombre d'implantations réelles, ce que l'on appelle dans notre jardin les *green field*. C'est-à-dire les implantations créatrices d'emplois dans les différentes métropoles du monde.

Alors, vous allez me demander pourquoi je parle d'investissements alors que l'on parle du Grand Paris. Tout simplement parce que les investisseurs créent des emplois, et les investisseurs étrangers en Île-de-France représentent 700 000 emplois en 2010. Je dis bien 700 000 emplois, c'est-à-dire 18 % de l'ensemble des emplois en Île-de-France. On ne le sait pas assez. Et ce qui est encore plus intéressant, c'est que dans les trois dernières années, les investissements étrangers ont en proportion créé trois fois plus d'emplois qu'un investissement français. Vous voyez donc quand même que l'on a intérêt à aller chercher les investisseurs, et que l'on a intérêt à les faire venir en Île-de-France, puisqu'ils créent des emplois et de la richesse.

Vous voyez, c'est l'état des lieux des cinq dernières années, y compris 2009. Vous voyez beaucoup de jaune. Vous voyez un peu de bleu et un peu de rouge. Le rouge, c'est Paris. Dans les cinq dernières années, Paris a attiré presque 1 000 nouveaux projets, c'est-à-dire 30 000 emplois, 30 000 emplois nouveaux créés, pas maintenus ou sauvés. Ce sont bien des emplois créés. En face, nous avons en numéro un Shanghai. Cela n'étonnera personne. Et nous avons Londres en numéro deux. En fait, on a quand même... Vous avez vu beaucoup de jaune. Sur les 10 grandes métropoles qui ont attiré le plus d'investissement et d'emplois, vous avez clairement 5 métropoles asiatiques. Rien aux États-Unis. Vous voyez donc qu'il y a une tendance d'un déplacement vers l'Asie.

Mais ce qui est beaucoup plus inquiétant, si vous me le permettez, c'est que l'on découvre dans ces études que Paris est maintenant quatrième en 2009 pour les fonctions stratégiques. Et les fonctions stratégiques, ce sont les quartiers généraux, les centres de recherche, et les centres de décision. Et pendant longtemps, on a pensé que l'Asie était un réservoir de main-d'oeuvre à bas coûts. Regardez les chiffres. Regardez qui est en compétition avec Paris maintenant. C'est tout récent. Ce sont les deux dernières années. C'est Shanghai, Pékin, Hong Kong, et bientôt Mumbay. Concernant la vieille Europe, il n'y a plus que Londres et Paris. Concernant les États-Unis, désolée pour ceux qui pensent que c'est toujours la grande nation. Ce n'est pas là où vont les investissements. Donc en fait, même pour les fonctions stratégiques, la compétition est globale, et il faut donc maintenant

faire très attention à la manière dont on peut se rendre attractif par rapport à des villes beaucoup plus dynamique que nous.

Même chose pour les quartiers généraux. Je ne reviendrai pas. On est toujours quatrième en 2009. Même chose pour les centres de recherche, où nous avons par contre une meilleure position. Nous sommes les premiers en Europe, et les troisièmes au monde. On doit probablement beaucoup cela au crédit impôt recherche. C'était vraiment ce que l'on appelle la magic tax, parce que cela nous a quand même permis de garder beaucoup d'activités de recherche, et d'en attirer beaucoup d'autres. Voilà l'état des lieux.

Paris s'en sort pas mal. Nous sommes quand même très attractifs, puisqu'il se nous sommes actuellement la quatrième au monde. Ce n'est pas mal, mais la crise a complètement changé les critères d'investissement. Monsieur RANQUE en a rappelé quelques-uns. Jusqu'à il y a deux ans, on peut dire que ce qui importait aux investisseurs étaient les marchés et la qualité de la main-d'œuvre. Et puis les infrastructures. Maintenant, regardez. Le premier critère est la stabilité politique et économique. Jusque-là, tout va bien pour nous. Ensuite, infrastructures. Croissance et marché. Accessibilité au marché. Et c'est là que les choses changent, parce que pour l'instant, la croissance n'était pas un critère essentiel. Et là, vous voyez bien que cela devient indispensable d'être à la hauteur des villes qui connaissent une croissance de 12 à 13 % par an. Suivez mon regard. Vous voyez donc que les critères ayant changé, il faut que nous nous adaptions.

Nous avons dit que nous avons beaucoup d'atouts. C'est la raison pour laquelle nous sommes restés aussi attractifs. Nous avons notamment une économie très diversifiée qui reste notre grande force. Le fait que l'on soit encore une métropole industrielle est vraiment une des grandes chances, notamment dans les périodes de crise. Mais vous voyez bien qu'il faut que nous fassions attention, et qu'il faut donc faire un effort important pour augmenter la croissance. Sinon, nous ne serons plus dans la course. Il faut faire un effort important pour avoir des infrastructures qui soient à la hauteur des autres métropoles, et puis tout ce qui concerne l'innovation, qui comme vous le savez est un facteur essentiel de notre activité.

Voilà maintenant le futur. Le futur est extrêmement inquiétant. Il y a deux ans, en 2008, nous avons fait une enquête au niveau mondial pour demander aux investisseurs du monde entier, une enquête faite avec un panel de 500 décideurs du monde entier, pour leur demander où est-ce qu'ils voulaient investir dans les trois années à venir. Premier, Moscou. Deuxième, Paris. Troisième, Pékin. Regardez maintenant. Nous ne sommes même plus sur la carte. Nous ne sommes même plus dans les 10 destinations favorites dans trois ans. Qui est en premier ? Mumbai. Deuxième, Pékin. Shanghai, etc. Londres toujours. Et nous, nous sommes 19^e. Pourquoi tout cela ? Parce qu'en fait, vous savez mieux que moi que Londres a bénéficié des jeux olympiques, que l'Amérique du sud va bénéficier à nouveau des jeux olympiques, et que Shanghai a bénéficié de l'exposition universelle. Pourquoi Mumbai est première ? Vous pensez que le projet du gouvernement indien de dépenser 500 milliards en infrastructures n'y est pour rien ? 500 milliards d'euros pour les infrastructures en Inde.

Nous, on pense que 35 milliards ici, c'est beaucoup. C'est à une autre échelle, et c'est dans les 10 prochaines années.

En fait, en conclusion, d'une façon très objective, si on ne fait rien, on va se faire complètement dépasser au niveau planétaire par les autres concurrentes. Une fois de plus, on voit arriver Sao Paulo. On voit Rio. On voit arriver Istanbul. On voit arriver des villes que l'on considérait autrefois comme des villes secondaires, et qui sont en fait des villes qui attirent de la richesse...

Christine URIBARRI : si vous pouviez faire plus vite...s'il vous plaît.

Chiara CORAZZA : Je conclus. Juste pour dire effectivement que les grands projets sont indispensables, parce que les capitaux, les talents et les investissements vont là où ça bouge, où il y a des projets. Pour nous, nous sommes une association qui réunit plus d'une centaine de grandes métropoles. Elle est très active pour attirer les investisseurs étrangers. On estime que c'est absolument nécessaire de mettre en valeur les grands pôles économique de la région pour continuer à jouer dans la cour des grands, et afficher une ambition qui est digne de Paris île de France.

Applaudissements

Christine URIBARRI : merci beaucoup. Maintenant nous allons laisser la parole à Monsieur Cathelin, auprès duquel je m'excuse. J'ai très mal dit votre nom tout à l'heure, je l'ai très mal écrit.

Bernard CATHELAIN, Directeur général adjoint d'Aéroport de Paris (ADP) : Pas de problème ? Je vais donc aborder la question des transports du Grand Paris au travers de la problématique des transports aéroportuaires, et des infrastructures aéroportuaires. On ne l'imagine pas, on ne s'en rend pas suffisamment compte, mais nous avons en région Île-de-France un atout considérable avec l'implantation aéroportuaire qui est la nôtre. Nous avons sur le territoire de la région Île-de-France la chance d'avoir des grands aéroports internationaux. Nous avons d'abord évidemment Roissy qui est le sixième aéroport du monde, et le deuxième aéroport d'Europe. Nous avons aussi avec le Bourget le premier aéroport d'affaires. C'est donc un complément qui est évidemment très important. Et Roissy, c'est le siège de l'une des premières compagnies aériennes mondiales, Air France KLM, le premier hub de très loin, avec des capacités de correspondances qui sont tout à fait considérables pour Air France KLM. Mais c'est aussi le hub d'Europe d'une entreprise comme Fedex, donc une infrastructure de base qui est un atout pour la région évidemment très fort. Pourtant, quand on regarde comment ceci s'inscrit dans le panorama international, cela rejoint un peu l'exposé réalisé par Chiara Corazza, on s'aperçoit que cet atout est loin d'être acquis *ad vitam aeternam*, et est menacé par la concurrence. Il est menacé par la concurrence d'autres hubs comparables. Francfort, avec Lufthansa, a une croissance qui est importante, et nous voyons cette concurrence s'inscrire de plus en plus. Il est menacé aussi de façon plus lointaine par l'implantation de hubs internationaux comme Doubaï. Et quand

on regarde comment se situe Paris en termes d'infrastructures autour de ses aéroports, on s'aperçoit au contraire que l'on a un retard qui est absolument considérable par rapport à tous nos comparables, qu'il s'agisse de Londres, de Francfort, de Hong Kong, ou de Tokyo. Nous avons un système de transport pour rejoindre nos aéroports qui est aujourd'hui plus que succinct. Cela se traduit d'ailleurs très directement dans les chiffres, puisque 8 à 9 passagers sur 10 prennent aujourd'hui un véhicule particulier pour se rendre à l'aéroport. C'est même pire pour les employés, compte tenu des horaires décalés. Il y a moins d'un employé sur 10 qui utilise les transports en commun pour venir travailler.

Donc aujourd'hui, si on ne sait pas corriger cet élément très structurant, il est certain qu'en termes de compétitivité, on sera très vite distancés par les autres qui n'ont pas ce type d'inconvénients. Et puis des aéroports comme Roissy où le Bourget, c'est aussi l'occasion de développer autour des aéroports des territoires avec des activités à forte valeur ajoutée. Et là, il faut bien reconnaître que nous avons un retard important par rapport à des comparables, par rapport à ce qu'ont su faire des villes-aéroport comme Atlanta, comme Memphis, ou comme plus près de nous, Schiphol avec Amsterdam, où l'on a su développer dans ces secteurs-là des activités à forte valeur ajoutée, parce que l'on a un réseau qui est très bien maillé et structuré autour de l'aéroport pour le relier à tout ce qui entoure, à tout le tissu urbain qui l'entoure.

Nous en sommes très loin aujourd'hui sur Roissy, et sur Orly où le Bourget. Sur Roissy, pour donner le chiffre aujourd'hui, il y a tout juste un emploi sur deux qui est issu des départements d'emprise, donc une très grande difficulté pour rejoindre l'aéroport et pour se mailler dans le tissu urbain. C'est un élément très fort en termes de développement, parce que le développement aéroportuaire ne peut être compris par les riverains qui perçoivent cette activité que si en même temps ils savent bénéficier de cette activité, et donc s'ils savent y accéder de façon simple.

Le projet du Grand Paris ne permet pas de tout régler. Il y a des problématiques de transport de rocade qui existent. Mais en reliant les aéroports aux grands autres centres d'activité, au parc des expositions, en reliant les aéroports entre eux, en les reliant à des zones qui sont plus difficiles en termes de ressources et de débouchés de travail, on participe à répondre à ces questions, et on donnera à ce système aéroportuaire toute la dynamique à laquelle il peut prétendre. Je pense qu'il y a un très grand enjeu derrière cela. Et si on veut continuer à faire la course en tête en matières aéroportuaires, le projet du Grand Paris est un élément tout à fait essentiel à cela.

Applaudissements

Christine URIBARRI : Merci, nous allons passer aux questions de la salle, Monsieur.

Bernard LHUSSIEZ, Chambre des métiers de l'Essonne, représente Monsieur MEYNIEL : je ne sais pas si c'est le lieu, l'endroit, ou le bon débat. Néanmoins, je sais que c'est le bon endroit parce que l'on est à la PCM. J'ai l'impression parfois que les 350 000 entreprises

artisanales qui sont sur le territoire du Grand Paris, et excusez du peu les 2 millions d'actifs qui gravitent autour, sans compter nos amis commerçants qui représentent à peu près la même chose, plus les libéraux, constituent quand même le maillage du cadre de vie. Vous parliez fort justement de polytechnique, et de l'arrivée sur le plateau de Saclay. Nous faisons partie de la Communauté d'agglomération du plateau de Saclay. Le désert ressenti sur le plateau de Saclay vient beaucoup du fait qu'il n'y a pas d'activités artisanales. Il n'y a pas d'entreprises artisanales. Je voulais juste lever ce point. Je ne sais pas si c'est une question ou un témoignage. Je vous laisse le régler.

Christine URIBARRI : peut-être monsieur Ranque ?

Denis RANQUE : je ne puis que confirmer que vous avez raison. L'artisanat ne pullule pas sur le plateau de Saclay. Mais je pense qu'en y amenant des milliers d'étudiants, leurs résidences et leurs moyens de vie, les choses devraient aller mieux.

Christine URIBARRI : Merci, Monsieur ?

Vincent PICHOUX, SNCF Géodis : mon intervention porte sur la logistique multimodale. C'est un des sujets que nous développons dans notre cahier d'acteurs. Nous avons vu le Grand Paris avec des ambitions économiques, et de croissance dynamique durable. Nous avons vu également les ambitions en termes d'entraînement de l'activité de l'économie nationale, et puis l'attractivité européenne et mondiale. Simplement, la croissance est aussi une croissance des échanges de marchandises, au moins en partie. Et puis l'entraînement de l'économie nationale, l'attractivité au niveau européen, c'est aussi pour les entreprises la capacité à commercer et à échanger des marchandises avec les grandes zones économiques nationales bien sûr, mais européennes également. C'est donc être relié efficacement. On parle de densifier la ville. C'est aussi trouver le meilleur moyen pour l'approvisionner, pour nourrir, équiper, vêtir, etc. ses habitants, et permettre la respiration de ces entreprises. Tout cela en cohérence avec les objectifs du Grenelle de l'environnement.

Derrière ces ambitions là, il y a donc un besoin de logistique multimodale avec plus de fleuves et de plus de fer. En quelques mots, notre sentiment est qu'il faut que la logistique suive dans tout cela, c'est-à-dire qu'elle soit un réel soutien à l'activité économique, notamment pour absorber la croissance, mais également pour contribuer à la compétitivité. C'en est également un soutien. Il faut donc absorber la croissance, et gagner en compétitivité. Nous avons parlé de densité économique, et également de maîtrise des coûts de cogestion. Ces sujets-là sont également des sujets de logistique. Si on veut une économie diversifiée, c'est aussi de la production. Si on veut un accès à un marché, il y a derrière des sujets de logistique qui sont importants. Ce que l'on constate aujourd'hui, c'est que c'est bien évidemment en lien avec les réseaux de transports en Île-de-France. On constate qu'aujourd'hui en Île-de-France, la logistique est globalement pénalisée, et à plus forte raison la logistique multimodale, avec des axes routiers qui sont saturés 4 à 6 heures par jour, par exemple. Ce sont des données de l'IAU. Des plateformes multimodales qui sont

exigües. Des itinéraires ferroviaires qui sont peu performants, et finalement un éloignement de la logistique par rapport à sa zone centrale.

Dans le dossier du débat public, on aborde bien évidemment des sujets de logistique. On les aborde à travers du déclaratif. Il y a notamment le sujet de l'itinéraire performant entre les ports de la Normandie et l'Île-de-France. On parle de la zone de Roissy, Roissy-Villepinte-Tremblay, avec là légalement un pôle d'activités logistique. Et puis on évoque également le sujet à travers l'utilisation éventuelle du réseau de transport public du Grand Paris, sur des sujets de logistique, où on est quand même très à la marge.

Les questions sont donc les suivantes. Est-ce qu'à côté des projets liés aux voyageurs, il n'y a pas l'opportunité à travers le Grand Paris de définir également des projets de logistique qui sont importants pour sa respiration. Et une question à la Société du Grand Paris. La Société du Grand Paris a-t-elle vocation à contribuer, aux côtés d'autres acteurs institutionnels, à promouvoir certains projets qui seraient structurants pour la respiration du Grand Paris ?

Christine URIBARRI : merci, Monsieur Cathelain ?

Bernard CATHELAIN : je ne vais pas répondre sur l'ensemble de l'aspect logistique. Simplement sur la complémentarité des systèmes de transport et sur l'intermodalité, je ne peux que souscrire à ce que vous avez dit sur l'intérêt du sujet. Il me semble que nous sortons un peu du débat.

Christine URIBARRI : on sort du débat, il y aura un débat spécifique là-dessus.

Bernard CATHELAIN : nous sommes effectivement très partisans de cette intermodalité. Il y a des choses qui sont prévues au niveau d'Orly. Il y a des choses qui existent, ou qui sont en cours d'étude au niveau de Roissy pour créer une gare de fret en complémentarité avec l'aéroport. Tout cela ne me paraît pas du tout contradictoire. Maintenant, sur le Grand Paris en tant que tel, je ne suis vraiment pas le mieux placé pour répondre.

Christine URIBARRI : monsieur, on vous laisse la parole.

Guy LE BRAS, Directeur général du groupement des autorités responsables de transports : Merci beaucoup. Je représente 278 collectivités territoriales dans le pays, dont bien évidemment la région Île-de-France avec le Syndicat des Transports d'Île-de-France. Néanmoins, notre activité est représentée à près de 80 % si je puis dire sur les transports en province. Et je voudrais simplement poser la question sur l'intérêt économique du projet de transport du Grand Paris auquel nous sommes bien évidemment très attachés, mais que nous voudrions mettre en face de quelques données pour vous aider à réfléchir sur l'équilibre qu'il devrait y avoir entre la capitale et le reste du pays.

Dans le cadre du deuxième appel à projets lancé par le Gouvernement, il va y avoir la proposition par un ensemble d'agglomérations représentant environ le même montant d'habitants de la région Île-de-France, autour de 11 millions, ce que l'on a dit tout à l'heure,

il va y avoir la proposition, rien que pour cet appel à projets, de 5 milliards d'euros d'investissement des collectivités territoriales créant 400 kilomètres de transports en commun en sites propres, tout cela à mettre en face des 155 kilomètres du projet de transport du Grand Paris, avec 25 milliards d'euros de dépenses. C'est-à-dire que grosso modo, on va faire 2,5 fois plus de kilomètres avec 5 fois moins d'argent.

C'était simplement pour faire une comparaison, et vous demandez de ne pas oublier le fait qu'effectivement, il existe aussi le reste du pays en dehors de l'Île-de-France. Et bien évidemment, comme nous sommes très attachés à ce que ce projet aboutisse, pour qu'il aboutisse encore mieux dans une ambiance de consensus national, j'aimerais que cette réunion de ce soir nous montre en quoi effectivement, le développement de ce projet, au plan économique, va pouvoir aussi rejaillir sur le reste du pays.

Christine URIBARRI : merci monsieur. Peut-être que Monsieur Véron du Grand Paris peut répondre ?

Marc VERON: c'est une question que nous avons beaucoup débattue au Parlement, de savoir en quoi la province était intéressée par le projet du Grand Paris. Il y a deux observations liminaires simples. D'une part, tout ce qui est ouverture, à travers notamment des liaisons par train à grande vitesse, et par aéroport, permettant des interconnexions simples avec le cœur de la capitale et l'ensemble du dispositif économique francilien, est un élément qui plaide fort en la faveur du projet. Il y a un deuxième élément. Jean-Claude Prager vous l'a dit tout à l'heure. C'est qu'au travers du développement économique induit par les politiques publiques dont nous avons parlées, il y a un clair effet de redistribution sur la province. Il y a quand même un quart du PNB qui est redistribué sur les différentes provinces. C'est donc également un élément très fort.

François LEBLOND : Réseau Ferré de France pourrait peut-être s'exprimer là-dessus.

Christine URIBARRI : merci, madame à gauche.

Lise MERMILLOD, Réseau Ferré de France : simplement pour compléter votre propos, c'était pour dire que Réseau Ferré de France travaille au développement de son réseau, et de son réseau à grande vitesse. Pour l'Île-de-France, nous avons plusieurs projets qui sont à l'étude. Certains sont plus avancés que d'autres. Dans un horizon à très court terme, il y a un projet d'une nouvelle interconnexion Sud en Île-de-France qui va rentrer en débat public à la fin de l'année, juste à la fin de ce débat public du métro du Grand Paris. Et à plus long terme, sur l'année prochaine...

François LEBLOND : nous tiendrons une réunion commune sur ce sujet au mois de janvier.

Lise MERMILLOD, Réseau Ferré de France : à Orly ? Et sur d'autres territoires, et à une échelle de temps un peu plus lointaine, il y a aussi des projets de nouvelles pénétrantes en Île-de-France qui irrigueront l'ensemble du territoire national, de lignes nouvelles Paris-

Normandie, et de lignes nouvelles Paris Orléans, et Clermont Lyon. À plus long terme encore, c'est vers une véritable rocade à grande vitesse que l'on aimerait s'orienter, avec de nombreux points d'accès pour l'ensemble des franciliens, des gares nouvelles TGV, qui seront interconnectées au métro automatique du Grand Paris.

Christine URIBARRI : merci, madame, une personne, puis nous irons dans le fond de la salle.

Corinne BORD, Administratrice du centre francilien de l'innovation : je suis administratrice du centre francilien de l'innovation, et j'ai été fortement intéressée par vos propos qui sont plutôt encourageants sur ce que nous pouvons mettre en place pour encourager l'innovation en Île-de-France, et les dispositifs de liens entre les chercheurs et les entreprises. Le travail est encore devant nous. Vous l'avez fortement bien exprimé. Quelques questions de deux natures. En fait, deux questions. Peut-être une première à la Société du Grand Paris. J'ai bien essayé de suivre votre propos. Je me disais que votre présentation était assez claire sur le besoin de productivité et de désenclavement, et de maillage territorial. Et je ne me retrouvai pas ces caractéristiques dans le projet qui nous était présenté, puisqu'il polarisait sur huit centres, alors que dans le même propos, vous valorisiez l'ensemble des pôles de compétitivité, ce qui me semblait être source de diversité, d'encouragement et d'innovation comme les entreprises le disaient. Donc là, je ne me retrouvai pas bien dans le tracé qui nous était présenté, limitant selon moi un peu la diversité, ce qui fait la force de notre économie. Et vous l'avez très bien présenté.

La deuxième question est plus simple. Vous en avez évoqué un petit peu les tenants Monsieur le représentant d'ADP. C'est en fait que nos entreprises fonctionnent avec des salariés, ce qui va bien de soi, et je rencontre régulièrement des chefs d'entreprise qui nous sollicitent en disant que nous avons un vrai problème de ponctualité sur telle ou telle ligne de RER, qui nous met en grande difficulté pour que nos salariés arrivent à l'heure dans nos entreprises. Comment améliorer les choses ? Je trouve que la desserte présentée se soucie très peu des lieux d'habitation, et dessert principalement les lieux d'activités, faisant abstraction que nos salariés viennent dans nos entreprises le matin, et repartent le soir, ce qui est un peu normal, et ne se soucient pas de ce maillage de proximité qui fait aussi la qualité de la vie que vous signaliez Madame. Il y a une proximité entre habitat et travail. Comment optimiser la productivité des uns et les autres sans qu'ils passent deux heures dans les transports dans des conditions que l'on connaît parfois, d'où l'amélioration des services éventuellement nécessaires. Et je n'ai pas compris dans ce projet comment ces deux questions étaient abordées, et comment ce projet y répondait. Je vous remercie

Christine URIBARRI : merci, madame. La Société du Grand Paris, on va vous laisser répondre ?

Marc VERON : sur la question de la polarisation du maillage, c'est une question extrêmement importante. Il faut arriver à tirer les bénéfices de la polarisation qui présente de formidables avantages économiques, et en même temps de bien mailler ce qu'il y a de

meilleur dans les pôles de compétences, pôles d'activité et pôles d'excellence, pôles de compétitivité dont on n'a cessé de parler, et d'en faire profiter l'ensemble du tissu économique, y compris les artisans dont on parlait tout à l'heure. Ce sont des politiques qui sont en train d'être construites, qui passent en partie par le centre francilien de l'innovation qui est en train de bâtir ceci, c'est-à-dire en fait de permettre à l'ensemble des entreprises de la région de bénéficier des compétences les meilleures où qu'elles soient dans la région, mais en particulier dans ces centres polarisés. Ce qui est important, c'est que le réseau de métro Grand Paris est un réseau qui contribue à la polarisation économique et à l'amélioration de la performance des scientifiques et économiques dans les grands pôles.

Corinne BORD : Alors que les pôles de compétitivité sont nettement plus nombreux en Île-de-France, donc il y a un choix là, qui me semble difficile à articuler.

François LEBLOND : On va donner la parole à Monsieur Anghert qui a quelque chose à ajouter.

Patrick ANGHERT : je crois qu'il y a un point important dans l'innovation, c'est l'innovation technologique, mais aussi l'innovation sociale. Dans cette innovation sociale, je parle de ce que je connais, 48 % de la population Cisco en France ne vient pas au bureau en moyenne. Le travail à distance. Et en étant à 48 %, nous sommes les derniers d'Europe, et les derniers mondiaux. Donc le débat est comment on innove socialement, et comment on rapproche des zones d'habitation ce que l'on a appelé les éco-centres et télé-centres, donc complémentaires de l'infrastructure, et permettant entre autres à Amsterdam d'avoir ce débat de travail à distance d'une manière professionnelle, puisque l'on offre du haut débit, on offre de la vidéoconférence. On offre donc du désenclavement temporaire, le temps que la commutation puisse se faire avec d'autres zones de service. Je crois que l'on va en discuter, et que c'est très complémentaire. Mais quand on regarde ces débats-là, Amsterdam, c'est une centaine. En France, on réfléchit. La Corée est partie pour 500 types de télé-centres hubs multiservices dans les trois ans à venir. Cela veut dire que l'on a cette innovation sociale qui passe aussi par un contrat de confiance avec les employés, et une autre forme de contrat avec les salariés, puisque l'on retombe sur d'autres rubriques. Mais globalement, on peut ne pas être 8h-12, 14-h 18h, boulot dodo, et on peut avoir une innovation sociale bien meilleure pour déstresser les gens, et ne pas avoir d'empreinte carbone.

Christine URIBARRI : Merci monsieur. On passe à une autre question, vers le milieu de la salle. Monsieur Levez-vous.

François LABROUILLE, Conseiller régional : j'aurais beaucoup de choses à dire sur le discours en amont sur la conception du développement économique et la nature des défis auxquels nous serons confrontés, mais je centre mon propos sur la relation entre le réseau de transport et le développement économique. Ce qui m'a quand même énormément frappé dans les exposés, c'est que les pôles de développement sont justifiés par des zones de

transport, la triple boucle. Et en même temps, le réseau de transport est lui-même justifié par les pôles. C'est-à-dire que la construction de l'ensemble tient bien si les pôles sont bien des lieux d'innovation et de forte croissance. Et ce qui permet de développer le réseau de transport, c'est l'existence des pôles. C'est donc cette construction sur l'aller et le retour, sur ces deux hypothèses, et la pertinence de ces deux hypothèses que nous nous sommes vraiment interrogés. Première question, l'effet Cluster, qui est au cœur du propos qui a été développé : potentiel de croissance ; de gains de productivité ; d'accélération de la croissance économique par rapport aux 15 dernières années. Est-ce qu'il n'est pas surestimé ? Par rapport aux évolutions passées constatées, les dynamiques d'innovation et de croissance de développement ont-elles procédé en région parisienne sur des effets Cluster de ce type ? Est-ce qu'il n'y a pas un credo un peu artificiel à Paris ?

La pertinence des hypothèses au niveau des scénarios en termes de projection d'emplois et de croissance. Si j'ai bien compris le passage de 700 000 à 1 million d'emplois, cela suppose quand même des hypothèses extrêmement ambitieuses par rapport au train du passé, et cela suppose, vu ce qui est dit sur les gains de productivité par ailleurs, un niveau de croissance économique de l'ordre de 3,5 à 4 % sur une période qui est quand même d'au moins 15 ans. Donc quelle est la crédibilité de tels scénarios ? Sans me faire le chantre d'une vision victimiste, quelle est la crédibilité d'un tel scénario qui conditionne le bouclage du point de vue des financements entre rythme de croissance et des investissements importants en matière d'infrastructure.

Troisième et dernière question. Nous avons donc ce pari d'un grand réseau de transport relativement éloigné quand même de la zone dense, et qui porte en lui-même quand même plus qu'une vision du développement économique. En matière de développement urbain, est-ce que les objections qui sont faites sur l'étalement urbain, sur une distance prise par rapport aux dynamiques de métropoles qui prévalent actuellement, est-ce qu'il n'y a pas des risques de passer à côté de ce qui est pourtant l'intitulé... De ce que j'ai entendu de la présentation Marc VERON, nous sommes sur une vie durable et solidaire. Est-ce qu'il n'y a pas finalement un risque de schizophrénie entre cet affichage et puis des dynamiques qui peuvent être extrêmement dangereuses du point de vue d'une diffusion urbaine très excessive. Je voudrais donc revenir sur la dimension du projet urbain qui est derrière la dimension transport et la dimension économique.

Christine URIBARRI : Merci monsieur, on va peut-être demander à monsieur Ranque de répondre.

Denis RANQUE : je me sens un peu compétent pour la première question, mais pas du tout pour les autres. Sur l'effet Cluster, vous avez raison de souligner que notre pays s'est développé assez peu selon cette logique, à l'exception notable tout de même de la région grenobloise. Si nous avons encore en France et en Europe un fabricant mondial de semi conducteurs, c'est grâce à l'effet Cluster. Sans cela, il aurait depuis longtemps disparu. Grâce tout simplement à la connectivité qui s'est créée entre le Leti du CEA à Grenoble et la société

STMicroelectronics, et d'autres qui ont rejoint ensuite. Je crois que ceci nous démontre que l'effet Cluster existe. Qu'il ait été sous-employé en France, c'est tout à fait exact. Qu'est ce qui fait penser qu'il ne le sera plus à l'avenir ? À mon avis, deux choses. D'abord, la première est que cela a mieux marché ailleurs, et que nous n'avons plus les moyens aujourd'hui de faire moyennement. Il faut que nous fassions très bien. La compétition mondiale est très sévère, et les élèves moyens ne passeront pas dans la classe supérieure si je puis dire. Nous avons donc intérêt à être des bons. Donc le fait que les autres l'ait fait et le fassent mieux ou plus vite que nous doit nous inspirer.

Deuxièmement, et peut-être plus profondément, je crois que le temps de l'entreprise isolée sur elle-même est terminé. L'entreprise est aujourd'hui beaucoup plus interconnectée avec son environnement de toute nature que par le passé. C'est bien sûr la chaîne des fournisseurs. C'est d'ailleurs un effet indirect de la mondialisation. Les fournisseurs sont dans le monde entier. C'est rendu possible par toutes les merveilleuses technologies de communication dont Cisco et quelques autres, mais beaucoup Cisco, nous abreuve. Et c'est rendue également souhaité par l'évolution des mentalités. Regardez comme les jeunes vivent aujourd'hui bien mieux que nous en réseau, sans doute parce que l'outil est entre leurs mains, mais aussi parce que cela correspond je crois à un mode de développement. Nous vivons dans un village global, et nous avons envie d'avoir des relations à ce niveau-là. Je crois donc que l'innovation de l'entreprise isolée appartient largement au passé. L'innovation future, on appelle cela l'*open innovation*, c'est l'innovation faite en réseau entre une entreprise et un réseau. Je vais prendre l'exemple que je connais. Je vais prendre comme exemple Thalès ou Technicolor, que je préside aujourd'hui. Mais prenons Thalès.

Thalès a découvert il y a en gros une dizaine d'années que bien que ce soit une grande entreprise qui fait pour un peu plus de la moitié de la Défense nationale, et qui aurait donc peut-être plus de raison que d'autres de se claquemurer dans ses laboratoires, qu'au contraire, nous n'avions pas les moyens de tout faire, que beaucoup de choses existaient en dehors, et que la largeur de notre palette de compétences ne suffisait pas à nos besoins. Nous avons donc décidé, c'est un peu symbolique, de nous implanter au beau milieu de Saclay notre laboratoire central, mais surtout de multiplier les coopérations. Il y a donc chez Thalès 400 doctorants qui font leur thèse chez Thalès, et qui sont docteurs dans Thalès pour la plupart, ou à l'extérieur. Il y a de nombreuses coopérations avec des laboratoires publics. Donc je crois que sur l'effet Cluster, nous en découvrons simplement aujourd'hui la nécessité. Il y a beaucoup à en tirer à l'avenir.

Christine URIBARRI : La Société du Grand Paris va compléter ?

Marc VERON: le premier élément est que nous n'avons jamais prétendu résumer au travers les 8 ou 9 territoires de projets tous les territoires potentiels de création de la région parisienne. Je vais citer un exemple qui est en dehors du tracé du métro. Le territoire de la confluence entre Cergy-Achères-Chanteloup est manifestement un territoire d'expansion extrêmement intéressant. Pour autant, il n'est pas question de le desservir par métro. Il y a

d'autres moyens de les ramener vers le Grand Paris. On pourrait également faire la même observation s'agissant d'un territoire qui n'est plus au sud, Evry Corbeilles. Dès lors qu'Evry, Corbeilles, Sénart et peut-être Melun pourraient un jour former un projet, cela peut être également extrêmement intéressant. Donc de ce côté-là, ce n'est pas une liste fermée.

Maintenant, s'agissant des 8 ou 9 territoires, nous avons considéré qu'au fond, il y avait là des atouts, mais une politique extensive de valorisation. Je vais prendre un exemple extrêmement frappant pour sortir du cadre de Saclay, c'est celui de la plaine Saint-Denis. Et là, je rejoins une observation qui a été faite tout à l'heure sur les PMI. Une extraordinaire prolifération de petites et moyennes entreprises, entre 10 et 50 salariés. Cela représente 9 000 emplois dans le domaine de la création numérique. Quand on regarde les liens tissés entre l'ensemble de ces entreprises, il est tellement ténu qu'il disparaît quasiment à l'observation. Et on se dit que c'est extraordinaire. Il y a un gisement qui permettrait de créer un véritable cluster de la création sous toutes ses formes, artistique, artisanale, industrielle, notamment au travers de la création numérique. Eh bien, cet élément n'existe pas. Nous pensons donc qu'il y a là un véritable gisement qu'il faut absolument travailler, et qui concourrait à la croissance. Donc quand on parle de ces 8 ou 9 pôles, encore une fois on n'a rien inventé. Les atouts existaient partout, préexistaient partout. Notre constat, c'est qu'il y a une sous valorisation de ces pôles. Si je prends un exemple que je connais bien, en l'occurrence Saclay, par mon antériorité, quand on considère le nombre d'entreprises qui se créent chaque année à Saclay, nous sommes sur les deux doigts d'une main dans les bonnes années. C'est quand même quelque chose qui frappe extraordinairement. Est-ce que par rapport au potentiel de chercheurs, le développement qui existe sur cette vaste zone de Saclay, il est légitime de s'accorder sur une création aussi faible d'entreprises. Bien entendu, non. C'est cela le sens que nous mettons derrière les propos que nous avons tenus. Il faut absolument passer d'une politique extensive à une véritable valorisation des atouts que contiennent ces territoires.

Christine URIBARRI : merci, une dernière question pour cette première partie. Madame, vous pouvez vous lever et vous présenter s'il vous plaît ?

Laurence DESMETTRE ; Consultante territoriale ARD : ce n'est pas une question, mais une observation. J'interviens pour l'agence régionale de développement. Nous avons pour mission de travailler sur l'attractivité des territoires, et donc sur les investissements étrangers. Nous réalisons à peu près une centaine d'implantations par an. Sur les localisations, ce qui revient constamment, c'est la question de l'accessibilité des sites, et bien évidemment de la connexion entre les bassins de vie et les bassins d'emplois. Derrière cela, on pense aussi au trajet de banlieue à banlieue le plus souvent. Et la deuxième chose qui revient également, c'est l'accès aux grands équipements que sont les gares et les aéroports. C'était juste pour faire ces observations. Nous pensons donc que ce qu'il y a de plus important, c'est le maillage des territoires pour les connexions entre les bassins de vie et les bassins d'emplois, et le maillage du territoire pour les liaisons aux grands équipements.

Christine URIBARRI : merci.

François LEBLOND : il faut savoir que dans la loi votée par le Parlement, le terme de maillage est expressément employé.

Christine URIBARRI : une dernière question, monsieur ? il nous reste cinq minutes sur la première table ronde.

Michel CANTAL DUPARC , architecte et professeur au conservatoire national des arts et métiers : je voudrais dire que l'on a beaucoup parlé de compétitivité et de rayonnement, et j'ai l'impression d'être dans la galerie des glaces dans notre débat, où chacun se regarde dans sa glace, et où je cherche désespérément la glace qui va répondre à la question : suis-je belle ? C'est en effet réellement le problème. Ce que je voulais dire, c'est comment justement on peut entraîner un rayonnement à travers les projets qui sont présentés ? Moi, je pense que l'on a beaucoup parlé de recherche, et que l'on a beaucoup parlé de chercheurs. Or, il est vrai qu'il y a une recherche compétente, même si elle est dans un état sur lequel je ne m'étendrai pas. Mais il y a quand même une chose que l'on a constatée, à savoir que peu de chercheurs et d'universitaires viennent faire des recherches en France. Peu, trop peu. Il faut donc profiter d'un certain nombre de choses, et profiter de ce qui est en train de se passer en ce moment.

Il y a eu l'exercice des architectes qui, lancé de cette façon, a eu un retentissement international. C'est une première chose. Deuxièmement, il y a tout le travail qui a été fait en parallèle par la région, par l'État, et qui se traduit troisièmement par ce débat qui est extraordinaire, et qui est de mon point de vue unique au monde, ce qui va se passer pendant quatre mois, et que vous allez conduire sur l'ensemble du territoire. C'est quelque chose qui mérite d'être observé. Je pense que c'est une très bonne base de rayonnement, tout ce qui va se passer. Les débats pro domo et les débats contradictoires. Parce que c'est la première fois que ça se passe, et que cela se passe à ce niveau-là. Et je pense qu'il faut faire un effort. Il faut imaginer, car je n'ai plus assez de temps pour pouvoir le développer. Je pense qu'il faut véritablement en profiter pour avoir une attractivité forte de chercheurs internationaux. On est en début de l'année universitaire. Je sais que ce n'est pas très facile, mais pour qu'un certain nombre de chercheurs viennent, observent, et écrivent, et donc les attirer avec un certain nombre de fruits mûrs qu'ils aimeraient déguster dans les futurs restaurants qui seront bien sûr implantés sur le plateau de Saclay, afin qu'il devienne un lieu d'art de vivre.

Christine URIBARRI : Merci monsieur, encore une question.

François LEBLOND : De toute façon, ceux qui n'ont pas pu poser de questions tout de suite les poseront dans un deuxième débat.

Alain LEIKINE, Vice-président du conseil général du Val-d'Oise, et Président du comité d'expansion économique : Même si le Président VERON vient de faire allusion à Cergy, nous

avons entendu ce soir qu'il fallait que l'Île-de-France soit en état d'être en compétition face aux métropoles mondiales. Comment peut-on avoir cette volonté, et en même temps exclure, le mot est peut-être un peu fort, mais il est en tout cas ressenti comme ça, un territoire de 1,2 million d'habitants qui comporte une université qui est la deuxième université d'Île-de-France avec actuellement 25 000 étudiants, et qui a un objectif de 40 000 étudiants, une ville comme Argenteuil-Bezons qui vient d'accueillir quelques 5 000 cadres et ingénieurs. Ce département n'est pas desservi par les moyens de transports qui sont évoqués dans le cadre du Grand Paris. J'ai entendu que l'on pourrait y réfléchir. Mais quand on voit le calendrier ne serait-ce que du Grand Paris, je pense que la réflexion est quand même pour quelques décennies. On ne peut donc pas être satisfait de ce débat si on exclut un département comme celui du Val-d'Oise. Je suis désolé de venir troubler un peu cette soirée qui était fort sympathique, mais je voudrais que l'on puisse nous apporter une réponse. Peut-être pas spécialement ce soir. Mais en tout cas qu'il soit bien pris en considération qu'il ne peut pas y avoir une ambition de cette importance si à côté on laisse à leur propre destin tous ces acteurs économiques, industriels et sociaux que sont les Val-d'oisien.

Christine URIBARRI : merci monsieur.

François LEBLOND : je voudrais dire un mot là-dessus. La Commission du Débat Public vous a entendu, puisque vous savez qu'au départ, il n'y avait qu'une réunion prévue dans le Val-d'Oise, et que nous sommes montés à trois réunions, justement pour pouvoir réfléchir à tout ce qui se passe dans ce département. C'est un de nos objectifs. Je crois que nous allons passer à la deuxième table ronde.

Christine URIBARRI : Nous allons passer à la deuxième table ronde. Merci messieurs et dames pour vos interventions.

DEUXIEME TABLE RONDE :

Les différents scénarios de développement du Grand Paris, et la compétitivité des entreprises.

Christine URIBARRI : vont participer à cette deuxième table ronde : Sylvie MARCHAND, qui est la Directrice régionale de l'INSEE ; Jérôme DUBUS, qui est délégué général du Medef Île-de-France ; Renaud HAMAIDE, Directeur général VIPARIS ; et Pierre SIMON, Président de la Chambre de commerce et de l'industrie de Paris.

Sylvie MARCHAND, Directrice régionale de l'INSEE : je vais vous donner quelques chiffres. Ce qui m'ennuie, c'est que beaucoup de questions ont été abordées. Je vais essayer de donner un éclairage différent. L'Île-de-France est la première région économique française, et se classe au tout premier rang des régions européennes. Cela a déjà été dit. Elle compte 11,6 millions d'habitants, soit 19 % de la population française. Mais elle concentre encore

plus emplois, puisqu'elle représente 22 % de la France pour l'emploi. Et surtout la valeur ajoutée, puisqu'elle représente 25 % du Produit Intérieur Brut de France métropolitaine. Elle regroupe ainsi la moitié des emplois métropolitains supérieurs. Cette notion a déjà été abordée. Et elle regroupe également la moitié des dépenses de recherche-développement. Nous voyons donc le poids qu'elle occupe dans le territoire français.

Un autre élément est son revenu disponible brut par habitant - on a parlé de l'aspect social des choses tout à l'heure - dépasse de 20 à 40 % celui des autres régions françaises. Cependant, l'Île-de-France est la région où les disparités de revenus sont les plus fortes. Elle concentre en effet les hauts revenus, mais aussi les bas revenus. Un francilien sur neuf vit dans une zone urbaine sensible. Et les disparités entre territoires sont également très fortes entre l'est et l'ouest de la région, mais également entre la périphérie et le centre.

Quelques éléments sur le modèle de développement de la population et de l'emploi. Je vais parler des évolutions passées, et quelques pistes pour l'avenir. Depuis 10 ans, la population progresse de 80 000 personnes par an, beaucoup plus que dans la décennie antérieure. La croissance est tirée par le solde naturel, +100 000 personnes par an, en raison de la jeunesse de la population. En revanche, le solde migratoire de l'Île-de-France est négatif par des échanges déficitaires avec les autres régions. L'Île-de-France attire des étudiants et des jeunes actifs. Elle est déficitaire pour les actifs à partir de 35 ans, et surtout pour les retraités. Le solde migratoire avec l'étranger est positif, l'Île-de-France étant la première région d'installation des personnes venant d'autres pays. Ce mode de fonctionnement, solde naturel et solde migratoire externe positif, solde interne négatif, est celui des grandes métropoles internationales. Il fait tenir à l'Île-de-France un rôle central dans les échanges migratoires des régions françaises.

La croissance de l'emploi. Depuis 20 ans, elle est supérieure à 10 %, et a été comparable à l'évolution nationale. Les cycles ont cependant été très différents de ceux des autres régions. Ainsi, l'Île-de-France a-t-elle été très touchée par la crise du début des années 2000, l'éclatement de la bulle Internet. Elle a mieux résisté à celle de 2008-2009, car elle est spécialisée dans les activités tertiaires supérieures, et beaucoup moins dans l'industrie. Un chiffre : l'industrie représente 10 % de la valeur ajoutée en Île-de-France, et 14 % en moyenne française. Pendant cette crise de 2008-2009, l'Île-de-France a néanmoins perdu plus de 100 000 emplois.

Quelles évolutions sont possibles dans ce contexte ? L'INSEE réalise des projections qui s'appuient sur les tendances passées, avec des variantes selon différentes hypothèses. Nous ne faisons pas de projection d'emploi en raison de la difficulté à prévoir la croissance à long terme. Les chiffres que je donne ici sont des ordres de grandeur pour les raisons que j'évoque. D'ici 2030, l'Île-de-France pourrait compter environ 1 million d'habitants supplémentaires, avec le scénario prolongeant les tendances passées. Cette croissance pourrait être plus importante en prenant des hypothèses fortes de fécondité et de migration. En ce qui concerne les actifs, on pourrait avoir 450 000 actifs de plus en 2030,

qu'ils aient ou non un emploi, soit un actif pour deux habitants. Là aussi, cela implique des hypothèses hautes de taux d'activité des jeunes et des seniors, le taux d'activité des 60-64 ans rejoignant celui des autres actifs dans ce scénario, et des flux migratoires élevés. Par construction, ces hypothèses de projection n'intègrent pas l'impact des investissements dans de nouvelles infrastructures de transport. Pour conclure, je voudrais vous livrer quelques pistes d'analyse pour un scénario complet de développement économique de la région. Je les cite rapidement :

- étudier les conséquences pour les autres régions d'une forte croissance économique de l'Île-de-France, et une concentration accrue du potentiel de recherche et d'innovation ;
- analyser la capacité des territoires à accueillir les nouvelles activités, l'emploi, la population et les logements ;
- mesurer les dynamiques économiques à l'œuvre dans ces territoires, avec les services induits ;
- définir les besoins en formation et en qualification générés par les activités et les entreprises.

Applaudissements

Christine URIBARRI : merci madame Marchand, maintenant nous allons laisser la parole à Jérôme DUBUS, délégué général du Medef Île-de-France.

Jérôme DUBUS, délégué général MEDEF Île-de-France : merci tout d'abord à la Commission d'avoir invité le Medef Île-de-France qui représente 200 000 entreprises en Île-de-France. Je rappelle qu'en Île-de-France, nous avons 610 000 entreprises. Nous avons un tiers de la richesse nationale. Nous avons 5,5 millions d'emplois. C'est donc un gisement énorme. Et nous avons une région qui reste riche malgré tout ce qui a été dit, puisque le PIB par habitant est d'environ 42 000 € annuels, ce qui en fait l'une des 4 régions les plus riches d'Europe.

Alors je voudrais organiser mon intervention en deux parties très rapides, la première partie étant le constat que nous portons sur l'économie de la région Île-de-France, et la deuxième partie étant de savoir si ce projet du Grand Paris, qui n'est pas seulement un projet de transport, et qui est bien autre chose, va permettre finalement de rendre plus compétitive notre région. Nous verrons que sous certaines conditions, la réponse sera oui.

D'abord, quel est le constat que les entreprises portent sur l'économie en Île-de-France ? Nous avons vu que l'Île-de-France restait extrêmement attractive. Nous sommes numéro 2 derrière Londres. De ce point de vue là, nous sommes bien placés. Mais est-ce qu'en matière non pas d'attractivité cette fois-ci, mais de compétitivité, nous sommes restés finalement bien classés ? La réponse est assez contrastée pour plusieurs raisons. Tout d'abord, lorsque

nous regardons les taux de croissance que nous avons enregistrés depuis une dizaine d'années - j'exclue les années de crise qui ne sont bien évidemment pas très significatives - nous arrivons à un taux de croissance de 1,5 à 2 % par an, qui est inférieur à un certain nombre de régions françaises, et qui est surtout inférieur à un certain nombre d'autres régions européennes. Je pense notamment à la région du Grand Londres, à la région de Milan, à la région de Barcelone, ou même à la région de Madrid. Ces régions ont fait entre 3 et 7 % de croissance par an, c'est-à-dire parfois le double voir le triple de ce qu'a fait la région Île-de-France.

Et ceci s'explique par un certain nombre de raisons. Tout d'abord, ce qui s'est passé dans l'économie francilienne, c'est un phénomène de tertiarisation. À savoir que l'industrie, même si l'Île-de-France reste la première région industrielle française, et même la première région agricole, nous avons perdu du terrain en matière industrielle, et notamment dans l'industrie haut-de-gamme. Je pense à l'informatique. Je pense à l'électronique. Je pense à l'industrie des hautes technologies. Nous avons pris beaucoup de retard par rapport à nos concurrents. En matière de valeur ajoutée, en pourcentage de valeur indice ajoutée, l'industrie garde son poids. Mais en matière d'emploi par exemple, nous avons eu une véritable saignée de l'emploi industriel en Île-de-France. Bien évidemment, cela nuit à l'ensemble de l'emploi globalement parlant.

Le deuxième point, c'est que nous avons bien évidemment un problème en matière d'innovation. Comme cela a été dit tout à l'heure, nous avons 40 à 45 % de la recherche qui est concentrée en Île-de-France. Mais nous avons du mal à ce que cette recherche fondamentale et cette recherche appliquée débouchent sur le marché. Et c'est toute l'ambition de ces Clusters ou de ces pôles de compétitivité que de rapprocher la recherche fondamentale, la recherche appliquée et la recherche qui peut déboucher sur des nouveaux produits innovants et compétitifs. Là, nous avons un problème qui est assez clair, puisque 25 % des établissements innovants seulement sont encore en vie en Île-de-France au bout de 3 ans. Vous voyez que la saignée est énorme.

Le troisième point est le problème des déplacements. C'est bien évidemment le sujet principal de ce soir. En 1980, un salarié passait 38 minutes dans les transports en commun en Île-de-France. Aujourd'hui, nous sommes à 85 minutes. Nous avons plus que doublé depuis 1980. 60 minutes pour la moyenne en France. Nous sommes à 25 minutes de plus en Île-de-France pour les déplacements des salariés. C'est énorme. Le deuxième chiffre que je voudrais donner en ce qui concerne les entreprises sur les déplacements, c'est que 55 % des emplois de proche couronne ne sont pas couverts par les transports en commun, et nécessitent un recours à l'automobile. 55 % des emplois de proche couronne ne sont pas couverts par les transports en commun. Cela nous amènera tout à l'heure à parler de l'autre boucle, qui est Arc Express, bien que ce soit le débat sur le Grand Paris.

Un autre point est la faiblesse du commerce extérieur d'Île-de-France. Nous avons aujourd'hui un taux de couverture qui est de 65 % seulement. Cela signifie que notre

balance commerciale, comme la balance commerciale française d'ailleurs, est extrêmement déficitaire. Ce taux de couverture de 65 % ne cesse de baisser année après année. Nous avons du mal à mettre nos PME à l'exportation, et à engager de ce que les Allemands appellent des grappes d'exportation autour des grands groupes, de manière à entraîner ces PME franciliennes vers l'exportation, vers plus de croissance, et vers un rééquilibrage au nom de notre balance commerciale française.

Je pourrais parler du logement. Je pourrais parler bien évidemment de la fiscalité en Île-de-France

Deuxièmement, qu'elle est finalement la réponse du Grand Paris à ce problème de compétitivité de l'Île-de-France. Finalement, le Grand Paris est la réponse que nous attendions, nous entreprises, à l'acceptation de la mondialisation. C'est très important. Ce n'est pas seulement un projet de transport. C'est bien autre chose. C'est un véritable projet de développement économique et d'aménagement du territoire. Et nous nous souhaitons... Je conclus en disant que nous avons nos réponses dans notre cahier d'acteurs. Nous avons deux cahiers d'acteurs à votre disposition. Nous souhaitons qu'avec le Grand Paris, cette Grande boucle, et avec Arc Express, nous n'ayons au service des entreprises qu'un seul et même chantier, qu'un seul et même projet.

Christine URIBARRI : Merci monsieur, excusez-moi, mais les temps sont un peu courts. Nous allons passer au troisième intervenant qui est Monsieur Renaud Hamaide, de Viparis.

Renaud HAMAIDE, Directeur général de Viparis : je vais complexifier un peu les choses, je suis en charge des activités des congrès expositions chez Unibail Rodamco et je dirige à cet effet Viparis, dont j'expliquerai l'activité juste après, et Comexposium. Viparis est le premier propriétaire gestionnaire de sites d'exposition à Paris. Nous sommes leader français européen et mondial sur la taille des sites que nous gérons, mais également sur le nombre d'événements, d'exposants et de visiteurs, ce qui nous permet de dire que Paris est la première destination mondiale de congrès exposition aujourd'hui.

Mais à ce titre aussi, je dirige une société qui organise les grands salons franciliens que nous connaissons, que sont l'agriculture, la foire de Paris, et le SIAL qui va démarrer bientôt. Et quand on regarde un petit peu tout le projet du Grand Paris, je ne peux pour ma part qu'y être favorable, et dire que c'est une excellente chose pour notre métier pour maintenir le leadership que nous avons aujourd'hui. Pourquoi ? En regardant tout le dossier qui est présenté, il ne vous a pas échappé que toute la zone de Roissy qui recouvre Villepinte-Roissy fera l'objet d'une amélioration des transports, ainsi que le Bourget, et La Défense. En tant que professionnels des métiers de congrès exposition, c'est une excellente chose. Je vais expliquer la raison.

Tout salon quel qu'il soit, ou tout événement quel qu'il soit, se trouve toujours en compétition avec un autre événement dans une autre destination étrangère, une autre capitale, qui à Munich, qui à Berlin, qui à Milan, qui à Barcelone. Et tous les exposants

parlaient de mondialisation. Un exposant qui attire plein de visiteurs - aujourd'hui, nous accueillons 11 millions de visiteurs sur nos différents sites - va dire combien ai-je fait de clients et de contacts quand j'étais à Munich, quand j'étais à Berlin, ou quand j'étais à Francfort. Et il compare. Il dit que s'il en a fait 65 à Munich, 40 à Paris et 81 à Milan, quand il a des problèmes de coût, il abandonne Paris. Il n'a plus besoin de venir à Paris. Ce qui l'intéresse, c'est d'avoir un nombre de clients. Un nombre de contacts. Il faut savoir que le temps de transport est un élément de la mesure du contact. Quand vous passez une heure sur un salon, sur un événement, sur un congrès quel qu'il soit, à chaque heure est associé un nombre de contacts, comme à chaque heure passée dans un lieu est associée une dépense moyenne. C'est le même raisonnement. Si on améliore les moyens de transport, on améliore mécaniquement l'attractivité d'une destination. On améliore l'attractivité d'un salon. Je veux juste rappeler une petite chose : 70 % des salons franciliens sont des salons professionnels. Je veux juste rappeler encore une dernière chose. Dans 40 % de notre choix d'une destination pour l'implantation d'une société étrangère qui souhaite s'installer dans un pays, le salon qui constitue le leader participe au choix de la décision.

En synthèse, on parlait beaucoup de recherche. On parlait beaucoup d'industries. Tout ce qui est fait est une excellente chose. Il faut savoir qu'un grand événement qui attire énormément de monde avec des retombées colossales, avec des retombées directes et indirectes absolument colossales, un grand salon n'existe que s'il y a l'innovation, et un grand salon n'existe que s'il y a un bassin industriel qui est derrière lui. À défaut de quoi, nous perdons tous. Donc globalement, je dirais que si l'on fait le maillage du tout, pour les transports, le projet du Grand Paris est excellent. C'est une bonne chose. Il constituera un facteur d'attractivité de la destination Île-de-France pour toutes les entreprises que nous représentons dans nos métiers.

Applaudissements

Christine URIBARRI : merci monsieur le Directeur général. Maintenant nous allons laisser la parole au président Simon, Président de la CCIP.

Pierre SIMON, Président de la CCIP : énormément de choses ont été dites. Moi je pense que la nécessité d'accélérer le développement économique de la région Île-de-France est une évidence, et nous savons tous qu'il faut le faire dans un contexte qui vient d'être rappelé à de nombreuses reprises, qui est un contexte de compétition mondiale. Là aussi, cela a été largement dit. Nous avons de vrais atouts. Les atouts sont notre potentiel de recherche. C'est également la grande diversité des activités de ce territoire. Nous avons des handicaps. Là aussi, cela a été dit largement. Ces handicaps sont, ce qui n'a pas été complètement dit, peut-être une promotion internationale qui est encore un peu faible par rapport à toutes celles de nos grands concurrents. Et puis le deuxième handicap est très fort. C'est la difficulté à transformer la recherche en innovation, et l'innovation en développement économique. De ce point de vue, je partage ce que disait Denis Ranque tout à l'heure. Il y a d'ores et déjà des Clusters, des grappes, les territoires économiques majeurs prioritaires. Ces territoires

existent aujourd'hui. Il s'agit de créer sur chacun de ces territoires les conditions d'une accélération du développement. C'est donc l'approche dite Cluster.

De ce point de vue là, et je reviens tout de suite aux questions de transport, je crois que si l'on veut attirer les entreprises françaises et attirer les entreprises étrangères, il nous faut trois choses. Premièrement, il faut que nous soyons en mesure de présenter un projet lorsque les uns et les autres nous parlons à l'étranger. Pour ma part, je passe une partie significative de mon temps à vendre cette région capitale. Je peux vous dire que depuis que j'ai le dossier Grand Paris, j'ai été amené à faire des présentations du dossier Grand Paris à Pékin, à Sao Paulo, au moyen Moyen-Orient, à Riyad, et que je dois le faire dans peu de temps en Inde. Je peux vous dire que c'est un discours qui marche, et que vous avez une vraie écoute et un vrai intérêt des investisseurs.

Deuxièmement, mais cela a déjà été dit, si on veut attirer à la fois les entreprises étrangères, mais également attirer les entreprises françaises autour de ce pôle, on ne peut pas ne pas les relier les uns aux autres, et surtout les relier aux grandes infrastructures de transport. C'est une évidence. Quand on regarde tout ce qui se passe à l'étranger, c'est ce que l'on voit. De ce point de vue là, je me sens donc très à mon aise avec le dossier du Grand Paris.

Je crois qu'il y a un troisième objectif qui est très important pour les entreprises, c'est qu'il faut aussi désaturer les transports qui passent par Paris. Il faut aussi assurer une liaison rapide des salariés vis-à-vis de leurs entreprises. C'est également un dossier important, et les entreprises le demandent. De ce point de vue, je suis très clair et je conclus. Je pense que le dossier Paris est un dossier qui comprend une boucle intérieure que nous avons vue, mais qui est beaucoup plus large que la boucle intérieure. Mais il y a une boucle intérieure. Il y a par ailleurs un débat public sur Arc Express. Ce débat public porte lui simplement, par rapport au Grand Paris, sur les parties boucle intérieure du Grand Paris. Quand on prend les deux tracés, la boucle intérieure du Grand Paris et Arc Express, on voit qu'à 70-80 %, nous sommes à peu près en convergence. Mon souhait le plus vif est donc que nous arrivions de front à conduire une étude qui permette à la fois de relever le défi du Grand Paris, et à la fois du développement économique, et en même temps de résoudre la question des transports de banlieue à banlieue, qui est également un problème majeur. Je suis convaincu que si les uns et les autres le veulent bien, nous *arrivons à cette convergence*.

Applaudissements

Christine URIBARRI : Nous allons passer aux questions, si des personnes souhaitent poser des questions. Monsieur ?

Vincent LE POITLEVIN, SNCF : je voulais rebondir sur ce qui a été dit et sur la nécessité du maillage avec un réseau existant. Nous avons exprimé dans notre cahier d'acteurs un certain nombre de propositions. Il nous semble évident que le métro du Grand Paris est une grande chance pour le territoire dès lors qu'il est alimenté avec le réseau de transport actuel qui doit être en effet modernisé et restructuré. C'est tout l'enjeu sur les RER, les schémas

directeurs qui sont menés actuellement, le RER Nord plus qui est un exemple pour la desserte, et pour l'amélioration de la desserte de Villepinte, mais également la mise en place de nouveaux matériels type francilien pour remplacer les trains de banlieue.

Par ailleurs, on observe que dans le projet de métro du Grand Paris, sur les 40 gares prévues, 25 seront interconnectées avec le réseau ferré, qu'il soit RER ou tangentielle. Pour nous, c'est là aussi un enjeu de renouvellement et de repenser nos gares. C'est assurer de bonnes interconnexions avec la tangentielle Nord, donc je rappelle que les travaux débutent très prochainement, qui seront menés par le Réseau Ferré de France. Cette ligne entrera en service dès 2014 entre Épinay et le Bourget. Enfin une dernière dimension qui est celle de l'ouverture sur la France et l'Europe via le réseau TGV. C'est en effet une belle opportunité qui nous est offerte d'améliorer la desserte en Île-de-France par le TGV. On sait tous que l'Île-de-France est un territoire de 11 millions d'habitants, et finalement très concentré sur les gares parisiennes. Il y a bien évidemment un enjeu d'articulation entre le métro du Grand Paris, les TGV, au travers de futures gares, qu'elles soient en Seine-Saint-Denis ou à La Défense.

Christine URIBARRI : Merci monsieur. Est-ce qu'il y a des questions ? Il n'y a plus de questions. Monsieur ?

Carmelo PICCIOTTO : je voulais poser quelques questions, parce qu'il m'a semblé que ce projet allait à l'encontre du traité de Rome, parce qu'il n'aborde pas l'interopérabilité. C'est-à-dire que je vois que l'on parle d'un métro à petit gabarit sur pneumatiques. Est-ce qu'il ne serait quand même pas plus judicieux de concevoir des galeries qui pourraient accueillir des trames de taille allemande ou russe, puisque nous sommes pour l'instant dans l'ignorance de l'opérateur. Mais il doit être possible d'y faire circuler plusieurs compagnies

D'autre part, n'aurait-il pas été plus simple, au lieu de contourner l'agglomération et de répéter l'erreur d'Hausmann avec le chemin de fer de ceinture, de créer de nouvelles traversées de Paris centrales pour relier notamment certaines gares, et donc de créer en fait le Paris tunnel. C'est-à-dire qu'il a en fait été plus de faire un tunnel sous la Manche que de faire traverser Paris par les trains de grandes lignes régionaux ou de fret.

D'autre part, avant la question de l'environnement, il serait souhaitable de le faire de façon moins convenue. Je vous remercie.

Christine URIBARRI : très bien, merci Monsieur. Monsieur Véron ?

Didier BENSE : il y a eu une première intervention sur la question des gabarits et de la compatibilité européenne. Sans être un spécialiste de la question, je pense que tous les règlements européens ont laissé le choix aux Etats membres de s'inscrire ou pas dans l'interopérabilité européenne. Je pense que la France s'est empressée d'exclure le transport urbain des questions d'interopérabilité. Nous n'avons donc pas de problème de compatibilité européenne.

Ensuite, concernant la question du gabarit, ou vous nous avez dit du métro pneumatique. Ce n'est pas une vraie question. Une vraie question, c'est : est-ce que l'on veut effectivement relier les aéroports au centre de Paris par une liaison rapide ? Ce que propose notre schéma, c'est d'utiliser une infrastructure qui existe, la seule qui soit disponible pour cela et un peu rapide dans la traversée de Paris, qui est la ligne 14. De ce fait, l'inconvénient est que l'on exporte les contraintes de la ligne 14 qui sont son gabarit et son roulement. Et si cette contrainte fonctionnelle forte... Je pense qu'après ce que l'on a entendu aujourd'hui, on est tous assez d'accord sur le fait que c'est important pour notre région d'avoir une liaison qualitative supplémentaire entre l'aéroport et les différents pôles économiques. C'est cette contrainte fonctionnelle forte qui nous amène à proposer ce choix technique.

Sur la dernière partie de l'intervention, je n'ai pas tout à fait entendu la question

Sur la nouvelle traversée de Paris que vous exposiez, je crois que le diagnostic que tout le monde a posé - il y a deux projets en débat, que ce soit Arc Express ou Grand Paris - est qu'il faut arrêter de faire converger les réseaux vers la zone centrale. Il faut contourner. Il faut proposer du banlieue-banlieue, parce qu'aujourd'hui, les gens habitent en banlieue et travaillent en banlieue. C'est 80 % des déplacements de la région. Il faut donc répondre impérativement à ce besoin. Et on répond quand même d'une façon relativement élevée, puisque l'on a sur notre réseau deux millions de voyageurs, ce qui est quand même tout à fait honorable. C'est 20 % d'augmentation par rapport au trafic actuel. Il y a donc une véritable offre supplémentaire, et une vraie reconfiguration des transports à l'échelle régionale, à travers un système de transport rapide et maillé. C'est 85 % des gares qui proposent un maillage avec les lignes existantes. L'accessibilité de la gare et du métro Grand Paris, ce n'est pas seulement les gares. C'est toutes les possibilités de connexion que ce réseau offre. Et quand on va à Versailles et que l'on montre aux gens de Rambouillet qu'ils ont des gains de temps jusqu'à 20 minutes dans certains pôles... L'autre jour, on était à Melun. On a montré aux gens de Moissy-Cramayel qu'ils gagnaient effectivement des temps supérieurs à 20 minutes sur certaines destinations. Il y a donc un effet de démultiplication de l'impact de ce réseau sur l'ensemble de la région Île-de-France grâce aux connexions qui existent avec un réseau qu'il faut néanmoins moderniser, parce que c'est ce que demandent les gens.

Christine URIBARRI : merci beaucoup, il y avait une autre question, dans le milieu. Un monsieur avec un chapeau. Si quelqu'un pouvait lui tendre le micro, s'il vous plaît.

Sylvain CONTY : c'est une question pour rebondir sur la réponse qui vient d'être faite, pour être sûr de bien avoir compris. Il est donc envisagé avec le projet de transport en commun du Grand Paris, si j'ai bien compris la réponse qui vient d'être faite, que le prolongement de la ligne 14 pour relier les aéroports Orly et Roissy était la solution pour apporter une liaison rapide et directe des aéroports au centre de Paris. Je voulais savoir quelle était la cohérence ou le paradoxe avec les autres projets de type CDG Express, ou amélioration du RER B+ ?

Christine URIBARRI : merci monsieur, la Société du Grand Paris ?

Didier BENSE, membre du Directoire de la société du Grands Paris : le projet CDG express est effectivement un projet de liaison qualitative, avec un contrat de partenariat entre Liaison directe, avec une tarification spéciale entre Roissy et à ma connaissance Paris-Est. C'est une liaison qui ne s'adresse pas du tout aux travailleurs par exemple de la plate-forme, ni d'ailleurs aux habitants qui seraient aux alentours des gares de la ligne. C'est une liaison destinée à un certain type de voyageurs, qui est une liaison estimée comme importante pour le développement de l'aéroport. Ce que nous avons compris, c'est que les discussions continuaient autour de ce projet. Le résultat est attendu à la fin de l'année.

Quant au RER B, c'est une liaison que vous connaissez, avec un projet de modernisation qui doit se terminer quelque chose comme 2012, à l'issue duquel nous espérons tous avoir une ligne beaucoup plus fiable que ce qu'elle est aujourd'hui. Effectivement, aujourd'hui, en termes de performance et en termes d'image, et en termes de destinations accessibles à travers ce RER B, c'est quelque chose de différent de ce que nous propose le métro Grand Paris, où là nous avons une liaison très rapide non seulement vers Saint-Lazare et le quartier central des affaires, mais également à Pleyel, le centre de développement autour du stade de France, et vers La Défense.

Christine URIBARRI : merci, est-ce qu'il y a une autre question ? Oui Monsieur, c'est vous que je cherchais tout à l'heure.

Jean-Philippe DAVIAUD, Conseiller régional : je voudrais revenir sur un point qui a été évoqué plusieurs fois ce soir, qui était finalement la nécessité de combler un vide qui apparaît pour l'instant en tout cas entre le tracé tel qu'il est présenté, et puis les réseaux existants. Messieurs DUBUS et SIMON y ont fait allusion, en demandant comment en pouvait articuler ce choix de ce tracé du Grand Paris, et puis des contraintes qui existent à deux niveaux quand même. Elles existent d'abord au niveau géographique. Il y a la nécessité de développer, comme on le voit sur certaines zones, tout un maillage de transport, parce que les économies que l'on développera grâce à ce tracé, l'innovation etc., c'est évidemment nécessaire. Et puis il y a aussi l'économie qui existe d'ores et déjà dans un certain nombre de zones de banlieue actuellement, et qui nécessite vraiment une amélioration très sensible des transports. Il faut aussi combler ce vide pour une question de délai. Nous sommes là sur une réflexion finalement sur un relativement long terme. Nous aurons un tracé qui sera effectif dans une quinzaine-vingtaine d'années. Or, nous avons dès aujourd'hui un certain nombre de problèmes qui se posent sur les transports, sur lesquels je ne reviens pas en détail, parce que cela a été évoqué. Et finalement, je me demande comment on peut quand même, malgré ce projet, répondre dès aujourd'hui à ces questions.

Christine URIBARRI : merci monsieur. Pardon, monsieur le Président.

Pierre SIMON : j'ai compris qu'entre le moment où on appuie sur le bouton d'une décision d'investissement et le moment où l'infrastructure existe, il s'écoule souvent de l'ordre de

10 ans. Donc en tout état de cause aujourd'hui, nous ne sommes pas en train de parler de quelque chose qui résoudra dans les six mois qui viennent ou dans l'année qui vient des problèmes de transport. Nous sommes sur des projets qui vont durer des années.

Peut-être un deuxième commentaire. Il ne faut surtout pas opposer les deux. Je pense que les décisions ont nous avons à prendre, et qui seront prises cette année, vont engager ce que seront nos infrastructures de transport pour les 30 ou 40 ans qui viennent. Nous vivons sur un RER qui a 40 ans. Nous vivons sur un métro qui a un siècle. Je pense qu'il faut que nous nous posions la question nous-mêmes. Je suis à un âge où on pense aux petits-enfants. Mais il faut se poser la question de ce que l'on va laisser à nos enfants. Qu'est-ce que nos enfants, dans 30 ans, diront que la génération actuellement aux commandes leur a laissé comme infrastructures de transport pour assurer le développement du pays dans les années qui seront venues ?

Christine URIBARRI : Le maître d'ouvrage, vous avez quelque chose pour compléter ?

Marc VERON: le maître d'ouvrage ne saurait mieux parler que le Président SIMON. J'ai dit récemment... La question revient sans arrêt. J'ai dit récemment que notre défi, le défi de tout le monde, État et régions, était à la fois d'absorber un retard phénoménal du point de vue des infrastructures de transport, qui est un retard sur les 20 dernières années, dont nous voyons bien aujourd'hui le solde en termes de commodité et en termes de services, et en même temps de préparer l'avenir. Assurément, on ne prépare pas l'avenir en 2020 ou 2025. On le prépare aujourd'hui. Nous sommes donc effectivement à devoir absorber une boule imputable à ce retard dû à des sous investissements pendant 20 ans, et en même temps à devoir affronter l'avenir dès aujourd'hui, en prenant des décisions dès aujourd'hui.

Je ne vais pas me lancer dans un détail pédant sur ce qui est en cours actuellement, de projets dont on voit bien qu'ils ont été lancés évidemment il y a plusieurs années, pour pouvoir arriver à maturité en 2011, 2012, etc. Il y a sur tout ce qui n'est pas Arc Express et tout ce qui n'est pas le réseau spécifique du Grand Paris 12 milliards d'euros d'investissement répartis à la fois sur des tramways, sur des prolongations de lignes de métro, sur Eole, sur des transports en sites propres. Tout cet ensemble est bien entendu totalement à considérer à côté des deux projets qui sont en débat. Mais j'abonde dans le sens de Président SIMON. Que ce soit un projet Arc Express ou que ce soit un projet métro du Grand Paris, de toute manière, l'échéance d'étude et l'échéance de travaux fait qu'aucun des deux - j'ajoute même d'ailleurs peut-être un petit privilège dû à la loi du 3 juin dernier en faveur du schéma de métro du Grand Paris - ne peut prétendre arriver avant l'autre. Les délais sont totalement incompressibles.

Christine URIBARRI : j'ai une question écrite qui a été posée dans la salle : Concernant la visibilité mondiale et européenne, est-il prévu de s'aligner comme les capitales mondiales avec un réseau ouvert 24 heures sur 24 ? Monsieur Bense, je sais que vous êtes un spécialiste de cette question.

Didier BENSE : il y a finalement assez peu de capitales qui ont décidé cela. New York l'a fait dès l'origine. À ma connaissance, il y a Copenhague qui, beaucoup plus modestement, vient de le faire. D'abord un rappel. Le réseau actuel n'est pas du tout exploitable 24 heures sur 24. On a des limites. Il faut faire des interventions toutes les nuits pour l'entretenir. On peut peut-être espérer, comme l'ont fait nos amis espagnols, pouvoir l'ouvrir du vendredi matin au lundi soir. Mais de toute façon, il faut interrompre. Et ça ne répond pas jour après jour pendant la semaine aux besoins notamment des travailleurs en horaires décalés. C'est quelque chose qu'il faut avoir en tête.

Deuxième élément, c'est qu'envisager d'ouvrir un service ferroviaire 24 heures sur 24 est quelque chose qu'il faut considérer dès le début, dès la conception. C'est pour cela que nous souhaitons en parler. Si on rate cela, ce ne sera en effet plus jamais possible. Donc a-t-on envie ou pas pour le futur d'envisager une exploitation 24 heures sur 24 d'un réseau à l'échelle d'un métro régional ? Évidemment, les considérant sont combien ça coûte. Ce n'est pas gratuit, parce qu'il y a quelques dispositions constructives à faire. Et quel service cela rend dans une période de nuit où on sait bien que le métro, même rapide, devient de moins en moins compétitif par rapport à la voiture individuelle, puisque les voiries sont alors totalement dégagées. Néanmoins, cela a une utilité sociale que l'on peut essayer d'estimer, qui est quand même un trafic relativement faible par rapport au trafic des heures de jour. Voilà ce que je peux dire là-dessus, mais ce sont des choses qu'il faut traiter maintenant et tout de suite. Vous avez compris à travers ce que j'ai dit que la motivation ne peut être que politique. On ne trouvera pas de justification économique. Cela ne peut être qu'une justification politique de rendre un service de cet ordre aux franciliens.

Christine URIBARRI : Y a-t-il une autre question ? Monsieur, levez-vous !

Pierre ZALAY : en tant que citoyen, je m'interrogeai sur les chiffres qui sont présentés concernant le PIB sur la région parisienne, et leur signification. Après tout, qu'est-ce que veut dire faire 30 % du PIB de la France ? Peut-être qu'une société a son siège ici. Si le chiffre d'affaires est fait sur toute la France, il est enregistré sur la région parisienne. Je ne sais donc pas si tout cela est vraiment aussi significatif qu'on vient de le dire.

Deuxièmement, je me pose des questions sur cette volonté de faire des Clusters, qui n'est pas une espèce de politique de zoning, de concentration ? Bien sûr, il en faut. Mais j'ai l'impression que c'est poussé à l'excès, et que ce genre de politique urbaine et industrielle a ses limites, et risque de provoquer une espèce de collapsus urbanistique. Quand on voit ce qui va se produire à La Défense avec la fusion de l'EPHAD et de... Peut-être 150 000 à 200 000 m². Le nombre d'emplois va passer va peut-être passer à 300 000 ou 500 000, etc.

Bien sûr, on va dire que c'est pour la synergie entre ces différentes entreprises, que c'est pour ceci ou cela. Mais est-ce qu'à l'époque où on travaille en réseau avec Internet, avec des communications de documents, où la coopération interentreprises qui sont à des centaines de kilomètres est tout aussi peut être efficace... Construire une ville sur un tel mode ne me

paraît pas forcément un gage de compétitivité pour l'avenir, mais peut-être une nuisance. Il faut des centres. Bien sûr, on peut construire une ville sur un réseau ou sur une boucle. C'est très bien pour ceux qui sont sur la boucle. Mais ceux qui n'y sont pas vont mettre un quart d'heure pour rejoindre un pan prolongé sur la boucle. Cette pratique des transports va tout simplement peut être amener à aller plus loin en moins longtemps, mais avec une durée de transport tout à fait équivalente. Et finalement, ce sera une vie peut être pas si vivable que cela. Nous sommes donc un peu dans les schémas du passé.

Maintenant, tout n'est pas négatif. En ce qui concerne ce réseau du Grand Paris qui a été imaginé dans un secrétariat d'État peut-être avec des spécialistes, mais avec quelle concertation ? Je ne sais pas. Et pourquoi après tout n'y aurait-il pas, au lieu d'imaginer toujours un Paris qui est au centre, et que l'on doit tourner autour ou le traverser, faire de grandes tangentielles telles que cela était prévu dans le SDRIF de 1994, où il y avait des très grandes tangentielles qui faisaient Cergy, Saint-Denis, Roissy, Marne-la-Vallée et Melun. Et une autre tangentielle SUD. Il suffirait de compléter avec un ou deux barreaux pour monter jusqu'à Roissy, ou Saint-Quentin, etc.

Je m'interroge donc sur l'ensemble de ce projet. Mais c'est vrai qu'il y a urgence, et qu'il ne faut pas trop s'interroger. Y a-t-il eu des études sur les Clusters ? Je ne suis pas négatif mais je me pose des questions.

Christine URIBARRI : On va essayer de répondre à vos questions. Vous avez dépassé votre temps de 3 minutes. La Société du Grand Paris.

Jean-Claude PRAGER : il y a deux questions si j'ai bien compris. Il y a une question sur la signification du PIB et du PIB régional, la manière dont il est composé. Et la, je laisserai peut-être Madame MARCHAND, qui est la gardienne du temple, s'exprimer sur le sujet. Par contre, sur l'effet Cluster, il y a eu deux ou trois questions sur ce point. Ce que j'appelle plutôt l'effet densité économique que l'effet Cluster. Toutes les études qui ont été faites depuis une dizaine d'années convergent pour montrer la réalité de l'effet Cluster. Je ne vais pas vous abreuver de chiffres, mais il y a une réelle élasticité de la productivité par rapport à la densité économique. Elle est un petit peu moins forte en France qu'aux États-Unis. C'est pour reprendre une question qui a été faite tout à l'heure. Elle est même assez forte récemment aux États-Unis. Mais il est certain que si on fait quelques calculs pour voir ce que peut donner une plus grande polarisation de l'activité économique dans la région, on s'aperçoit que l'on peut gagner à terme environ entre 0,4 et 2 points de PIB, ce qui est considérable. Cela représente des gains de productivité très importants pour les entreprises. Sur la signification du PIB, je laisse la spécialiste s'exprimer.

Sylvie MARCHAND : la valeur ajoutée est répartie non pas en fonction des entreprises, mais en fonction des établissements. Il y a donc une clé de répartition qui tient compte de ce qui est réellement produit sur place. Votre remarque ne tient donc pas tout à fait par rapport aux indicateurs. Cela dit, le Produit Intérieur Brut a des limites. C'est un peu ce que j'ai

essayé d'exposer. C'est-à-dire que ce n'est qu'une partie du développement économique, et c'est pour cela que nous avons parlé également de revenus, et d'inégalités de revenus. On a parlé d'emplois. C'est toute cette gamme d'indicateurs qui permet de mesurer la croissance actuelle et la croissance future. Il y aurait peut-être à intégrer des effets environnementaux. C'est beaucoup plus difficile à faire au niveau régional qu'au niveau national, où ça n'est pas fait complètement non plus.

Christine URIBARRI : monsieur le Président Simon, pour compléter.

Pierre SIMON : je voudrais juste dire un mot pour dire que je pense que l'infrastructure de transport Grand Paris traduit une évolution très forte de la conception de la région Île-de-France, parce que comme le SRDE, le Schéma Régional de Développement Économique, l'a déjà mis en évidence, on est maintenant sur un développement de la région qui est un développement polycentrique. Ces pôles ne font pas qu'un secteur d'activité déterminé. Ils ont une certaine polarisation, mais il ne faut pas que cela. Ils ne font pas que le secteur qui est mis en évidence comme spécialité et comme Cluster. C'est donc une approche polycentrique qui me semble correspondre à la réalité économique de la région Île-de-France, avec une ville de Paris, je me permets de dire cela sous le contrôle de Christian SAUTTER, qui est concernée par quasiment tous ces pôles.

Je pense donc que nous avons une évolution très forte, qui se retrouve dans le schéma régional de développement économique, et qui se retrouve dans le schéma qui nous est présenté ici en matière de transport, donc une approche multipolaire.

Christine URIBARRI : Monsieur Dubus, vite car vous êtes long.

Jérôme DUBUS : simplement pour dire à notre interlocuteur que l'on est passé de 38 minutes de déplacement en 1980 à 85 minutes aujourd'hui. Avec le Grand Paris, on pourra vraisemblablement réduire ce temps passé dans les transports. Ce n'est peut-être pas du PIB, mais c'est du bonheur national brut.

Christine URIBARRI : Monsieur.

Renaud HAMAIDE : sur les Clusters, nous en avons évoqué un tout à l'heure. Roissy est un Cluster. Globalement, c'est une zone où vous avez un aéroport. Vous avez un Fedex, et vous avez une multitude d'entreprises qui tournent autour, qui forment déjà la base d'un Cluster. Je vous garantis qu'autour des parcs des expositions, vous avez un nombre d'entreprises qui viennent, qui coexistent ensemble, et qui s'alimentent entre elles. Elles constituent la base d'un Cluster.

Vous avez la même chose sur l'automobile. Quelle marque automobile ne demande pas à ses fabricants et à ses sous-traitants de se trouver désormais à côté ? C'est une constante. C'est de plus en plus quelque chose qui devient un incontournable. C'est le début des Clusters. C'est ce qui suscite de plus en plus.

CHRISTINE URIBARRI : Merci monsieur, peut-être une dernière question. Je voulais remercier les différents intervenants qui nous ont permis d'animer le débat aujourd'hui, et la société du Grand Paris. Monsieur le Préfet, je vous laisse la parole.

François LEBLOND : je ne vais pas prolonger ce débat de ce soir, mais je voudrais quand même dire que nous avons eu ce soir le témoignage des principaux acteurs économiques de la région. C'est un témoignage que nous leur avons demandé. Le Verbatim de la réunion reprendra fidèlement les propos qu'ils ont tenus.

Mais nous avons pris contact, j'ai vu certaines personnes qui le souhaitaient, également avec les syndicats de salariés pour leur proposer eux aussi de donner leur point de vue. Des réunions vont se tenir avec eux sur ce sujet au cours des prochaines semaines. C'est aujourd'hui notre quatrième réunion, et il y en aura encore plus de 50. Il y a donc en fait beaucoup de personnes qui vont encore pouvoir donner leur point de vue.

Ce que je voudrais dire, c'est que comme nous sommes 12, nous avons pu diviser ce groupe de 12 en 4 parties de 3. Comme nous avons donc cette possibilité de diviser par 4 le groupe, j'ai pu faire démarrer le débat dans toutes les parties de la région à la fois. Il n'y a pas une partie qui est favorisée par rapport à une autre. Il y aura des soirs où il y aura plusieurs réunions, puisque nous nous répartirons. Et il y aura à la fois une réunion dans le sud et dans le nord le même soir.

J'ai souhaité cela, parce que tout à l'heure la personne qui représentait le département du Val-d'Oise à exprimer le point de vue de son département. Il sera entendu, ce point de vue du département, comme celui des autres départements.

J'ai souhaité également que l'on s'adresse aux personnes qui sont relativement loin de la grande boucle telle qu'elle est présentée, pour que tous les habitants de l'Île-de-France, d'une manière ou d'une autre, soient en mesure de nous donner leur point de vue. C'est ainsi que nous nous sommes rendus à Melun il y a quelques jours, et que nous avons pu entendre des personnes qui se posaient la question de savoir si elles étaient vraiment concernées ou non. Il a fallu leur répondre qu'elles l'étaient. Elles n'étaient peut-être pas forcément convaincues, mais le débat s'est fait avec elles.

Nous aurons peut-être aussi quelques relations, je crois qu'une personne l'a dit, avec la province, parce que la province est importante. Elle regarde souvent Paris d'une façon un peu critique. Et je crois que ce qui a été dit par Madame au titre de Réseau Ferré de France est important. Nous souhaitons qu'il y ait un lien étroit entre la perspective des relations entre les différents TGV et le débat du Grand Paris. C'est un sujet que nous essaierons, en tant que Commission, de développer le plus possible.

Et il a été dit beaucoup qu'il fallait s'intéresser au réseau existant. Ce réseau existant, c'est celui de la RATP, mais c'est aussi celui de la SNCF. Et nous avons à cœur d'essayer de faire en

sorte que toutes les parties prenantes autour de la table puissent être entendues, qu'elles viennent d'une entreprise ou d'une autre.

Je voudrais à mon tour remercier naturellement les différents intervenants, et remercier aussi ceux dans la salle qui ont posé des questions. Vous savez que le débat est bien commencé, puisque nous avons déjà reçu 125 questions, que nous avons reçu 57 avis, que nous avons déjà reçu 10 cahiers d'acteurs, et que nous en attendons au moins une trentaine. Dans ces 10 cahiers d'acteurs, il y en a 8 qui sont des acteurs pour le Grand Paris, et 2 qui sont communs au Grand Paris et à Arc Express.

Ces cahiers d'acteurs sont à votre disposition sur les tables qui sont dans le couloir. Vous verrez qu'ils sont très riches et intéressants pour tout le monde. Je pense donc que nous sommes en train d'avoir un débat qui va commencer à prendre une réelle consistance. C'est notre souhait le plus cher.

Voilà ce que je voulais vous dire ce soir, en vous remerciant infiniment de votre patience, parce que 3 heures, c'est beaucoup. Je me dis parfois que c'est presque un peu trop. Je crois finalement que cela a été bien utile, et bonsoir à tous. À la prochaine fois.

Applaudissements

(Fin de la réunion à 22 h 53)