

## **VERBATIM DE LA REUNION PUBLIQUE**

*Réunion publique thématique :*

*« Réseau de transport public du Grand Paris et territoires de projets »*

*organisée et animée par la Commission Particulière du Débat Public*

—

**30 Novembre 2010**

**Jouy-en-Josas**

### **MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC**

**Réseau de transport public du Grand Paris :**

- François LEBLOND
- Didier SERRAT
- Laurence HENRIOT

### **MAITRISE D'OUVRAGE :**

**SGP (Société du Grand Paris) :**

- André SANTINI, Président du Conseil de surveillance de la SGP
- Marc VERON, Président du directoire de la SGP
- Florence CASTEL
- Jean-Claude PRAGER

### **INTERVENANTS DE LA TABLE RONDE :**

- Gérard LACOSTE, Directeur général adjoint de l'IAU Île-de-France
- Alain MOULET, DATAR
- Jacques TOUCHEFEU, Directeur de l'EPA Orly-Rungis-Seine amont
- Pierre VELTZ, Directeur de l'Etablissement Public Paris-Saclay
- Marc WIEL, urbaniste

*La séance est ouverte à 20 h 12 sous la présidence de Didier SERRAT et Laurence HENRIOT, membres 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 sur le Réseau de Transport Public du Grand Paris :** Mesdames et Messieurs, si vous voulez bien vous asseoir, je laisse de la parole à Monsieur le Maire de Jouy-en-Josas et Monsieur le Secrétaire général d'HEC pour une parole de bienvenue.

**Jacques BELLIER, Maire de Jouy en Josas :** merci Monsieur LEBLOND. Une parole, nous nous sommes disputés pendant quelques minutes avec Jean GOUEREC pour savoir qui ferait le mot introductif, puisque l'on est tous les deux dans nos territoires respectifs. Et puis finalement, nous avons décidé de parler ensemble. Alors, je crois qu'il faut dire, Madame le Ministre, Madame la Préfète, Messieurs les ministres, Messieurs les Présidents, Messieurs les directeurs, Messieurs les citoyens et concitoyens, par conséquent de Jouy, bienvenue à cette réunion forte intéressante sur le Grand Paris ce soir. Je regrette très fortement que vous ne puissiez pas bénéficier du charme de l'environnement Jouy-en-Josas pour apprécier à quel point Jouy-en-Josas est centrale dans la problématique du Grand Paris.

**Jean GOUEREC, Secrétaire général de HEC :** bonsoir à tous. Au nom de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris et au nom d'HEC Paris, je suis très heureux d'accueillir ce soir ici les Ministres, Madame la Préfète, Messieurs les Présidents, Messieurs les Maires et tous ceux qui ont fait le déplacement pour venir ici ce soir écouter ce grand débat public sur les transports en Île-de-France, et en particulier sur le territoire qui nous est très attaché au cœur. Le campus est sous la neige ce soir, et malheureusement, vous ne le découvrirez pas. Mais je vous assure que c'est un très beau campus. Je voudrais simplement vous dire que le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, Pierre SIMON, viendra nous rejoindre avec un petit peu de retard. En son nom, une fois encore, et au nom de Bernard RAMANANTSOA, le Directeur général d'HRC Paris, je vous souhaite la bienvenue pour ce débat public.

**François LEBLOND :** Madame la Ministre, Madame le Préfet des Yvelines, que je félicite, puisqu'elle vient d'être nommée Préfet de région, ce qui me fait bien plaisir parce que nous la connaissons depuis longtemps, Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs, ce soir, nous avons un débat d'une nature particulière. Vous savez que la Commission du Débat Public que je préside a décidé de réaliser plusieurs types de réunion. Elle a décidé d'organiser des réunions dites générales dans des chefs-lieux de département. C'est comme cela que nous avons été il y a quelques temps à Versailles, que nous sommes allés à Evry, que nous sommes allés à Cergy, et que nous sommes allés à Melun. Elle a décidé également de réaliser des réunions dites de proximité, les unes avec Arc Express, et les autres hors Arc Express, dans la mesure où les deux tracés ne coïncident, de temps en temps mais rarement, assez souvent, mais quand même pas toujours. Nous aurons une réunion de proximité proche d'ici à Saclay le 4 janvier prochain. Et la troisième catégorie, c'est ce que nous appelons des réunions thématiques. Nous en avons tenu déjà un

certain nombre. Nous en tiendrons encore une prochainement sur les questions d'environnement à Champs-sur-Marne, vendredi. Aujourd'hui, nous tenons une réunion thématique sur un sujet qui est important puisqu'il a été, il a fait partie de toutes les discussions qui sont intervenues au parlement après le discours du Président de la République sur la notion de cluster. Il a été dit dans la réflexion sur le Grand Paris qu'il fallait à la fois naturellement réaliser un réseau de transport qui corresponde aux besoins des populations qui, aujourd'hui, manquent de ce réseau de transport, et qu'il fallait également s'intéresser à l'avenir de la région d'Île-de-France, et que cet avenir de la région d'Île-de-France passait, c'est ce que dit le dossier qui nous a été soumis du maître d'ouvrage, que ce tracé devait desservir aussi ce que l'on peut appeler des clusters. Et c'est un des sujets qui seront débattus aujourd'hui, avec une série d'experts qui viendront apporter leurs concours à la société du Grand Paris.

Et ce que je voulais simplement vous dire, c'est que je rappelle que la Commission Particulière du Débat Public, est une émanation de la Commission Nationale du Débat Public qui est un organisme indépendant. Nous sommes tous indépendants du maître d'ouvrage. Nous assurons un débat qui soit suffisamment équilibré sur tous les sujets qui nous sont soumis. Et cette Commission que je préside, j'ai souhaité qu'elle soit une Commission de 12 membres. Elle comprend 6 hommes et 6 femmes, ce qui est une première. Et j'essaie de faire en sorte toujours que nos réunions soient organisées avec comme présidence des membres de la commission, et non pas seulement le président, que je suis, de la Commission. Ce soir, vous aurez un Président et une Présidente qui seront Didier SERRAT, qui est au milieu et Laurence HENRIOT qui est à côté de lui. Moi, je serai à côté, et bien sûr j'interviendrai s'il le faut. Et peut-être qu'à l'occasion des conclusions, je reviendrai un peu à cette tribune. Voilà ce que je voulais vous dire. Nous ne sommes pas dans une réunion de proximité, je le rappelle. Nous ne parlons pas aujourd'hui spécifiquement du plateau de Saclay. Nous parlons de toutes les parties du territoire qui correspondent à ce que l'on a appelé des clusters. Qu'est-ce que c'est qu'un cluster ? Qu'est-ce que cela représente ? En quoi un tracé de chemin de fer peut être utile ou non utile au développement d'un cluster ? Ce sont des sujets qui sont ceux de ce soir. Je vais laisser Didier SERRAT présenter plus spécialement le débat de ce soir, en me réjouissant déjà de toutes les questions qui vont être évoquées par la salle. J'essaie de faire en sorte que dans les salles, tout le monde puisse s'exprimer, qu'il soit particulier ou qu'il vienne d'une association, ou qu'ils soient des élus, mais qu'il y ait un bon équilibre entre toutes les parties prenantes de ce débat. Je crois que nous pouvons dire que jusqu'à présent nous avons réussi, puisque nous avons eu une moyenne, il y a 25 réunions qui se sont déjà tenues, de 3 à 400 personnes par réunion. Faites le compte. Cela fait quand même beaucoup d'habitants de la région d'Île-de-France qui ont participé à des débats. Et je pense qu'au-delà du 31 janvier, nous pourrions dire qu'il y a eu à peu près 15 000 personnes qui seront venues dans nos réunions, ce qui est quand même tout à fait satisfaisant.

Nous nous réjouissons également du nombre de cahiers d'acteur qui sont remis. Vous en avez trouvé beaucoup. J'ai vu que vous aviez du mal à les prendre tellement il y en avait. Il y

en a 60 sur la table. Il y en a 20 en préparation. Et nous pensons qu'à la fin du débat public, nous arriverons au chiffre de 130 ou 140, ce qui est là aussi un record dans tous les débats publics qui se sont produits en France depuis la création de cette institution. Voilà ce que je voulais vous dire. J'ai probablement été encore un peu trop long, et je laisse la parole tout de suite à Didier SERRAT.

**Didier SERRAT, Membre de la Commission Particulière du Débat Public "Réseau de Transport Public du Grand Paris"** : merci Président. Bonsoir Mesdames, Mesdemoiselles et Messieurs. Avec Laurence HENRIOT et Monsieur LEBLOND, nous avons le plaisir, j'ai le plaisir d'animer cette soirée de débat sur le thème plus particulier du réseau de transport et des territoires de projets du Grand Paris. Ce débat public s'inscrit dans l'organisation de démocratie participative en France qui a été prévue notamment par la loi de 1995, la loi dite loi Barnier, qui a été ensuite complétée par d'autres lois en 2002, et puis surtout la loi du Grand Paris du 3 juin 2010, qui a organisé plus spécifiquement le débat public sur ce projet de réseau de transport. Alors, ce débat public a deux principaux objectifs : informer ; et faire en sorte que chacun, les citoyens, puisse participer à la décision. Permettre à la population de s'exprimer sur le projet en formulant des observations, en posant des questions, en formulant des critiques également, et puis éclairer le maître d'ouvrage par de nouveaux éléments d'appréciation. C'est une opportunité pour le maître d'ouvrage d'ajuster son projet au plus près du terrain, des besoins.

Cinq principes que nous devons rappeler au début de ce débat. C'est celui de la neutralité. Comme l'a dit Monsieur LEBLOND, la Commission est indépendante et ne prend pas partie pour le projet en particulier. Elle est également indépendante, deuxième principe. Troisième principe, celui de la transparence. Nous veillons tout particulièrement à la qualité de l'information qui est transmise au public, soit en amont, à l'occasion de la confection du dossier du maître d'ouvrage qui vous a été remis, qui est disponible sur le site Internet, soit au fil de l'eau des débats sous toutes les formes bien évidemment, les réponses orales, les réponses écrites, les réponses sur le site Internet que vous pourrez voir. Quatrième principe, celui d'égalité, égalité de parole entre les élus, les citoyens. Toute personne a le droit de poser une question, de donner un avis et de faire une proposition. Nous y veillons tout particulièrement. Dernier principe, bien évidemment, celui du respect. Nous veillons à ce que les opinions exprimées soient argumentées.

Les règles du jeu : tout d'abord, le projet est présenté par la Société du Grand Paris, représentée ce soir par son Président, Monsieur André SANTINI, Président du conseil de surveillance, et Monsieur Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris, ainsi que Madame Florence CASTEL et Monsieur Jean-Claude PRAGER.

Puis, s'agissant d'un débat thématique, nous avons souhaité inviter 5 témoins à vous donner des éléments d'analyse et de questionnement de ce sujet qui est, nous le rappelons, celui du réseau de transport et des territoires de projets tels qu'ils sont prévus dans le projet du Grand Paris.

Le projet du Grand Paris, ce n'est évidemment pas qu'un réseau de transport. Le réseau de

transport est un outil au service d'une stratégie qui a de multiples facettes, facettes sociales, économiques, environnementales également. Je cite le dossier du maître d'ouvrage. Le Grand Paris propose de définir des stratégies par les territoires qui portent les vocations économiques, scientifiques et culturelles, indispensables au développement de la région capitale.

C'est un des objectifs du réseau de transport du Grand Paris que de répondre à cette ambition, que de développer, sur toutes ces facettes-là, la région Île-de-France. Pour aider à comprendre la portée de cette ambition, nous avons souhaité demander à 5 personnes d'éclairer ce projet et afin que vous puissiez questionner, tester, analyser les solutions qui sont présentées par la Société du Grand Paris, voire les critiquer bien évidemment.

Nous allons effectivement voir les différentes personnes que nous avons invitées ce soir : Monsieur Gérard LACOSTE, qui est Directeur général adjoint de l'Institut d'aménagement urbain Île-de-France ; Monsieur Alain MOULET qui est à la DATAR, et conseiller innovation compétitivité et aménagement numérique ; Monsieur Jacques TOUCHEFEU, qui est Directeur de l'établissement public administratif Orly-Rungis-Seine amont ; Monsieur Pierre VELTZ, qui est Président de l'établissement public Paris-Saclay ; et Monsieur Marc WIEL, urbaniste. Ces 5 personnes viendront faire un exposé de 10 minutes pour vous permettre ensuite de questionner la société du Grand Paris pendant 15 à 20 minutes environ.

De cette manière-là, nous pourrons aborder toute une série de thèmes sur les plans économique, développement, recherche scientifique, et également aménagement du territoire sur les différents aspects de ce projet.

Ensuite, il est important qu'à l'occasion des questions que vous puissiez poser, vous puissiez poser rapidement vos questions, de l'ordre de 3 minutes, de manière à ce que tout le monde puisse s'exprimer. Et puis nous veillons aussi à ce que tous les points de vue puissent s'exprimer. En particulier, nous veillerons à alterner des questions de citoyens, et également les questions d'élus.

En termes d'activité de débat public, si nous pouvons aller à quelques slides un petit peu plus loin, nous avons enregistré d'ores et déjà près de 90 000 visites sur le site Internet depuis son ouverture le 1<sup>er</sup> septembre. Nous avons reçu 470 questions. 357 réponses ont déjà été publiées sur le site. Ce soir, vous pouvez poser des questions oralement, mais également par écrit. Un certain nombre d'hôtesse passeront soit vous proposer le micro, soit vous proposer un papier pour poser votre question. Nous pourrons répondre aux questions directement ce soir. La Société du Grand Paris pourra répondre ce soir aux questions, ou bien en différé, via le site Internet si c'est nécessaire, en fonction du type de question.

225 avis ont été émis par le public et les élus. 22 contributions ont été publiées sur le site. Et 59 cahiers d'acteur.

Sur les questions qui peuvent venir à l'esprit ce soir, nous en avons identifié quelques-unes,

mais c'est juste à titre introductif. Est-il pertinent de réfléchir par exemple en termes de territoires de projets pour l'aménagement sur la région Île-de-France ? Et je pense que cette question-là sera illustrée par un de nos intervenants. Une telle stratégie risque-t-elle de renforcer les inégalités territoriales ? Autre question possible. Va-t-elle réellement favoriser la croissance, aussi bien régionale que nationale ? Faut-il relier ces territoires de projets grâce à des transports rapides et efficaces ? Si oui, quels territoires de projets doivent être prioritairement connectés les uns aux autres ? Qu'est-ce qui identifie les clusters, les territoires de projet ? Effectivement, un de nos intervenants précisera ce point. Nous parlons de pôles de compétitivité, de cluster, de territoires de projet. Nous allons essayer de clarifier ces différents concepts. Voilà quelques idées simplement à titre d'initiation du sujet.

Si vous voulez bien, nous passons maintenant la parole à la société du Grand Paris.

**André SANTINI, Président du Conseil de Surveillance de la Société du Grand Paris :**  
Madame le Ministre, Madame le Préfet, Mesdames et Messieurs les Membres de la Commission Particulière du Débat Public, mes chers collègues, chers amis, la vision doit précéder le projet, et le projet doit conduire au choix de l'organisation et de la gouvernance. C'est ce qu'écrivait le Président de la République en 2008, dans la lettre de mission qui marquait le début du projet du Grand Paris. Notre vision est claire et simple. Mais comme on a tendance à l'oublier, il nous paraît utile de la rappeler à nouveau.

Notre région a un potentiel considérable. Mais son fonctionnement économique reste médiocre. Les territoires, les entreprises et les chercheurs vivent d'une manière cloisonnée, avec peu d'échanges entre eux. Avec un fonctionnement plus efficace, nous aurions plusieurs centaines de milliers d'emplois en plus, et une qualité de vie bien meilleure.

Nous savons aujourd'hui que la productivité et la création de richesses sont liées à la densité d'acteurs entrepreneurs, qui multiplie les opportunités de contact et l'émergence de sources nouvelles de valeur économique. La productivité est renforcée aussi bien par la polarisation que par la mobilité des ressources. De ce point de vue, le cloisonnement des territoires et les cultures dans la région Île-de-France sont un handicap. Une infrastructure puissante favorisant à la fois le contrôle de l'urbanisation et la mobilité est donc cruciale pour la réussite d'une politique de croissance forte de l'Île-de-France. L'utilisation des points nodaux du système de transport rapide pour faciliter la concentration des acteurs innovants est à l'évidence aussi un projet porteur de productivité. Et comme notre région est la locomotive économique, sociale et culturelle de notre pays, c'est une priorité nationale que de lui donner les moyens d'une dynamique renforcée.

Le projet du Grand Paris est donc beaucoup plus qu'une infrastructure de transport. C'est d'abord un projet économique et une grande ambition pour la croissance et l'emploi. Le réseau du Grand Paris permettra une desserte rapide, la mise en relation des grands moteurs économiques de l'Île-de-France et des principaux bassins d'emplois. Le projet va permettre de donner une force nouvelle à des territoires qui ne disposent pas encore de visibilité internationale, ni des moyens de tirer davantage de bénéfices économiques de leurs ressources actuelles. Nous proposons de définir des stratégies pour chaque territoire,

la main dans la main, avec le Conseil régional et les collectivités locales. Parce qu'elle fait de la définition du projet commun un préalable, cette approche est novatrice. Cette démarche des territoires de projets privilégie une logique moderne d'ambitions partagées. D'abord, définir ensemble un objectif, ensuite travailler pour établir la feuille de route qui permettra de l'atteindre, et enfin déterminer collectivement le modèle d'organisation et de pilotage qui correspondra à l'histoire, aux particularités, aux difficultés spécifiques de chaque territoire du projet que celui-ci aura à affronter.

Chaque territoire de projet est unique. Aussi, plus qu'une définition globale des territoires de projets, je voudrais évoquer quelques repères qui sont les lignes de force des territoires. Chaque lieu a son histoire, sa géographie, ses légendes et son caractère. Nier le caractère du territoire, c'est aller immanquablement à l'échec. Le respecter, c'est donner au projet toutes les chances de grandir et d'éclore. Nous ne sommes pas dans un schéma dirigiste et planifié, dans lequel nous décréterions qu'ici, il faut un pôle d'excellence scientifique, là, une cité financière, là un territoire des biotechs ou encore un cluster de la ville durable. Les territoires de projets s'imposeront, et exprimeront toutes leurs forces et le rayonnement dont ils sont capables parce qu'ils auront eux-mêmes porté cette ambition, parce que cet objectif est le leur, parce qu'il correspond à leur caractère et leur destin.

Le repère essentiel est celui de la transversalité de la logique économique des territoires de projets. J'en reviens à ce qui fera l'objet de notre débat d'aujourd'hui, ce qui fait le caractère novateur du projet du Grand Paris, cette notion de cluster territorialisé, qui permet de conjuguer la dynamique de l'ensemble de la région Île-de-France et la force de pôles de développement. Un cluster, c'est la concentration et la mise en réseau, sur un territoire donné, des savoir-faire dans un domaine économique et technique, pour atteindre une masse critique et procurer un avantage compétitif. Le cluster offre à la fois la puissance de la grande entreprise et la souplesse des PME. Son émergence repose souvent sur des processus informels et circonstanciels. Les pouvoirs publics peuvent jouer un rôle précieux, en facilitant la coordination des acteurs économiques. C'est ce que nous aurons à faire dans les territoires de projet. C'est de bâtir un projet global dans lequel tous les domaines concourent à la réussite de l'objectif commun. Prenons l'exemple non loin d'ici de la Vallée de la santé et des biotechs pour illustrer la nécessité de cette approche globale. A partir de la réalité du territoire, celle d'une grande concentration d'établissements hospitaliers de premier rang, il faut mobiliser les transports pour ouvrir le territoire, avec les établissements du sud de Paris, avec le génopôle d'Evry, avec les centres de recherche de Saclay. Il faut organiser le logement pour développer une offre adaptée aux besoins des personnels hospitaliers, des chercheurs, des internes, des aides-soignants et des infirmières. Il faut mettre en œuvre des équipements, des services publics adaptés aux conditions spécifiques des travailleurs de ce secteur, notamment par rapport à des horaires difficiles. Il faut encourager les liens entre les secteurs économiques, là où il y a le plus grand marché alimentaire d'Europe, et la recherche médicale. Il faut encourager les liens entre la nutrition et la santé, là où il y a le deuxième aéroport de Paris, et une population médicale forte. Il faut encourager le développement de l'activité de congrès. Il faut aussi organiser la

formation, et cela à tous les niveaux, pour offrir des emplois aux habitants, dans les secteurs qui vont se développer, et pour garantir aux entreprises qui s'installent qu'elles trouveront ici les talents dont elles ont besoin pour se développer.

Je voudrais insister ici sur un point. L'excellence n'a rien à voir avec l'élitisme. L'excellence doit se trouver partout. Les entreprises de l'aéronautique trouvent sans grand mal de bons ingénieurs chez nous, mais elles ont aussi besoin de chaudronniers-soudeurs pour les tuyères. Et là, nous sommes beaucoup moins bons. Le territoire de projets, c'est la réussite des grandes écoles, des CFA, des BTS de l'apprentissage, des lycées professionnels tout ensemble. Cette approche globale suppose un périmètre large du territoire de projets, plus large que celui des communes. Il n'y a pas de nombre d'or en la matière. Pas de seuil ni de plafond. Pas d'élite, pas d'exclus. Le seul critère, c'est celui de la cohérence et de la cohésion. Pierre VELTZ ne m'en voudra pas de paraphraser le titre d'un de ses meilleurs ouvrages en disant que le seul critère, c'est l'alliance volontaire entre des lieux qui aient des liens.

L'organisation du territoire pour la réussite du projet doit permettre rapidement de marquer des points dans la compétition internationale, et de créer des emplois. Le fonctionnement décloisonné de la recherche fondamentale, de la recherche appliquée, des laboratoires publics et des laboratoires privés, de l'enseignement supérieur et technique, mais aussi avec les écoles de commerce, comme HEC qui nous accueille ce soir, doit permettre de valoriser la recherche par l'innovation. L'organisation totale d'un territoire dans une logique de projets et d'excellence, c'est-à-dire la réunion en un lieu donné de tous les éléments dans tous les domaines pour faire le meilleur écosystème possible autour du projet, est une puissance d'attractivité considérable. Au sein de la métropole, le projet du Grand Paris s'appuie pour l'instant sur 9 territoires de projets, et sur l'ensemble des ressources de la région. Chacun d'eux développe une signature économique très forte dans des domaines spécifiques, car c'est un atout formidable pour le Grand Paris que de ne pas être une métropole dépendant d'un secteur d'activité en particulier. L'équilibre et la diversité des activités au sein du Grand Paris, c'est une caractéristique exceptionnelle parmi les villes monde. En quelques sortes, c'est d'être aussi pluriels qui nous rend singuliers.

**Florence CASTEL** : je vous invite maintenant, après la locution introductive du Président SANTINI, à visionner un petit film de 4 minutes avant de poursuivre l'exposé.

#### *Projection d'un film*

Je vous propose maintenant, pour introduire le débat à suivre, de revenir sur les fondements du projet du Grand Paris et de montrer en quoi les transports en sont un élément déterminant. En effet, demain, le métro Grand Paris articulera les pôles de développement de la métropole et élargira les opportunités offertes à chacune et chacun d'entre vous qui résidez, travaillez, ou étudiez sur les territoires du projet. Quels sont les grands principes du projet global ? Pourquoi n'est-il pas possible de tout dématérialiser ? En quoi le métro Grand Paris porte-t-il une ambition stratégique ? Quels seront ses effets concrets sur les territoires ? Ce sont les 4 questions qu'il m'est apparu utile de porter au débat dans cette introduction. Nous sommes ici ce soir sur le premier des territoires d'intervention présentés



dans le cadre du Grand Paris, celui qui a en quelque sorte fondé le projet. Il en demeure en tout cas le symbole, et ce d'autant plus qu'il est le seul à avoir fait l'objet d'un traitement spécifique dans la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Sa vocation naturelle est scientifique et technologique, compte tenu de son histoire et de son potentiel. Mais il est tout aussi essentiel de l'inscrire pleinement dans l'ensemble plus vaste de ce que nous pourrions appeler le super cluster de la métropole du Grand Paris, mis en cohérence par une infrastructure puissante.

Sept autres territoires de projets reliés par le métro ont été identifiés en collaboration avec les collectivités, comme cela a été montré dans le film introductif. Je les rappelle brièvement : Roissy-Villepinte-Le Tremblay, autour du développement industriel et de la logistique ; Paris-Le Bourget et l'aviation d'affaire ; La Plaine Saint-Denis, territoire de la création et des arts numériques ; La Défense, cité financière ; la cité Descartes autour de la ville durable ; l'Est de la Seine-Saint-Denis, territoire à ouvrir sur l'emploi et le tissu urbain et métropolitain ; le sud de Paris jusqu'à Évry autour des biotechnologies et de la recherche en science de la vie. Que l'on utilise le terme de cluster, pôle de compétitivité, pôle de développement, territoire de projets, ce qui compte au fond, c'est la logique d'ensemble qu'exprime cette citation, que j'aime emprunter à Georges Bernard Shaw. Celle du Grand Paris s'appuie sur des pôles au sein desquels l'innovation peut se déployer grâce à des échanges démultipliés entre chercheurs, créateurs et entreprises, également entre disciplines. La complémentarité de leurs objectifs, avec des spécialisations économiques et technologiques tournées vers l'avenir, doit permettre de renforcer notre résistance aux chocs conjoncturels et structurels. Il faut toutefois un système nerveux central à cette organisation économique et spatiale. Le métro Grand Paris confèrera ainsi une nouvelle échelle à la région capitale, redéfinissant un nouvel espace de vie sociale, économique et culturelle. Il ouvrira à la vie urbaine et à l'emploi des territoires qui, actuellement, n'évoluent pas aux rythmes de la métropole. Et je me range volontiers à la volonté des Maires de Sevran et Livry-Gargan qui nous ont accueillis la semaine dernière, et qui préfèrent parler d'ouverture plutôt que de désenclavement. Permettre à chacune et chacun de se rendre journallement en tout point depuis son domicile, mais également attirer et fidéliser les entrepreneurs en leur garantissant un accès rapide, aisé, efficace, tant au cœur de la capitale qu'à l'étranger grâce au renforcement des connexions avec les gares TGV et les aéroports, sont les conditions indispensables d'un développement économique durable, soucieux de l'intérêt collectif et de l'épanouissement des individus.

Et j'en arrive à ma deuxième question, pourquoi les liens physiques restent-ils déterminants ? Vous pourriez à ce stade objecter qu'aujourd'hui, une part croissante des échanges est dématérialisée. Nous échangeons en effet des courriers électroniques en quelques secondes d'un bout à l'autre de la planète, et pouvons travailler par visioconférence. Pourtant, cette capacité technologique à nous affranchir des distances physiques et des fuseaux horaires ne comble pas les fossés, voire elle en crée entre les individus, entre les générations, et entre les nations. Est-il faux de prétendre que les mots échangés oralement n'ont pas la même résonance que lorsqu'ils le sont par écrit ? L'orateur

et l'auditeur peuvent entrer en interaction, comme nous le faisons ce soir, alors que le lecteur restera parfois seul, confronté aux questions que suscite un texte. Il est donc important de favoriser le regroupement physique de structures au sein d'un vivier spécialisé favorable à l'innovation. Il est également essentiel de ne pas maintenir ce vivier en vase clos. Les deux niveaux d'échanges, intra et inter, sont indispensables. Et dans ce contexte, le métro Grand Paris porte une ambition stratégique à la mesure des potentiels des territoires de projets.

Au XIIe siècle, le plateau était une zone humide et marécageuse. Il s'est trouvé assaini par un réseau hydraulique remarquable composé de rigoles collectrices d'eau, d'étangs et d'aqueducs. Pour utiliser une image, un réseau de transport automatique de l'eau a permis, il y a plus de trois siècles, la mise en valeur de ce territoire et le développement d'une agriculture nourricière sur des terres limoneuses particulièrement fertiles. Ce réseau a également fait la renommée des jeux d'eau de Versailles et le prestige du roi soleil, bien au-delà des limites du royaume puisque Versailles inspira, nous le savons, toutes les cours d'Europe.

L'identification des territoires porteurs d'innovations est une condition nécessaire. Elle ne suffit pour autant pas nécessairement. Voilà plus de 20 ans qu'à peu près tout le monde semble s'accorder sur les potentiels du plateau de Saclay. Voilà plus de 20 ans que, jeune étudiante à l'agro, je traversais régulièrement le plateau en venant de Grignon pour aller soit à HEC, soit sur le campus de l'X, pour échanger avec mes camarades des bonnes pratiques en matière de soirées dansantes. Et cela s'arrêtait malheureusement là. Parfois, il est bon que le temps passe sans bouleverser l'ordre des choses. Reconnaissons aussi que parfois, cela l'est moins. Nous pourrions, de la même manière, regretter la valorisation encore insuffisante des potentiels de la Seine-Saint-Denis dans le domaine des industries de la création dont vous voyez ici une représentation du carrefour Pleyel. Alors, que manque-t-il donc pour que le ratio du nombre de jeunes entreprises innovantes créées chaque année pour 1 000 chercheurs soit enfin comparable à celui que l'on observe dans la *Silicon Valley*, ou si nous ne voulons pas aller jusqu'en Californie, à celui constaté sur le cluster scientifique et technologique de Grenoble où il est trois fois supérieur à celui d'ici. Des infrastructures de transport et de communication modernes sont, dans ce contexte, probablement déterminantes.

Le métro Grand Paris est donc un facteur essentiel du développement durable des territoires, et relève d'un véritable choix stratégique à plusieurs titres. Largement souterrain, il préservera les espaces à haute valeur patrimoniale du Grand Paris : espaces naturels ; agricoles ; forestiers ; paysages. Les interstations généralement longues permettront de garantir la vitesse de déplacement entre les territoires métropolitains. Elles réduiront également le nombre des gares, notamment aux zones faiblement urbanisées, dans le souci de ne pas favoriser l'étalement urbain. Le métro permettra enfin d'ouvrir des territoires aujourd'hui inaccessibles autrement qu'en voiture, car c'est économiquement, socialement et environnementalement essentiel.

Et j'en arrive à ma dernière question : quels seront les effets concrets du métro Grand Paris sur les territoires ? Pour ne pas allonger trop l'introduction, j'ai retenu deux points. Le premier, c'est l'accessibilité au quotidien pour tous. La problématique de la mobilité n'est pas nouvelle. La voiture, bien souvent, est le moyen le plus approprié pour se déplacer de banlieue à banlieue. Les incidences du métro Grand Paris sur l'accessibilité des territoires et leurs connexions au reste de l'Île-de-France ont été modélisées. L'évaluation stratégique environnementale, disponible sur le site Internet de la Commission Particulière du Débat Public, s'est en particulier penchée sur ce point. Il en ressort que l'accessibilité de territoires aujourd'hui enclavés sera fortement améliorée dans toutes les directions. Ainsi, en partant de pratiquement n'importe quel point du fuseau, le gain moyen en temps de transport sera de plus de 20 minutes. Ce sont les petits points verts foncés que vous voyez sur la carte. Plus de 20 minutes pour se rendre sur le plateau de Saclay, et vice et versa bien entendu. Les mêmes effets positifs sont observés pour le territoire du Nord-Est. Certes, sur les trois lignes de notre métro Grand Paris, la fréquentation apparaît aujourd'hui moindre sur une partie de la ligne verte. On nous dit que cette ligne serait peut-être superflue. Faudrait-il donc que l'histoire se répète ? Chacun a-t-il oublié les difficultés qui furent celles de Fulgence Bienvenue avant l'inauguration du 19 juillet 1900, sans tambour, trompette, ni aucune présence ministérielle de la première ligne du métropolitain ? Il aura fallu quelques 50 ans de tergiversation entre le premier projet de transport souterrain en 1855, Bienvenue avait 3 ans, et sa réalisation. La postérité rendra pourtant hommage à cette infrastructure majeure tellement décriée en son temps. De grâce, ne répétons pas l'histoire. Ainsi, en premier lieu, le métro Grand Paris sera l'occasion d'adapter l'offre de transport en commun au nouveau rythme de vie des Franciliens : nouveaux modes d'organisation du travail ; évolution des motifs de déplacement ; déplacements en dehors des périodes de pointe, j'en passe. Il sera en outre accessible aux personnes qui éprouvent, du fait de l'âge ou du handicap, des difficultés à se déplacer.

En second lieu, le regroupement géographique de grandes écoles, d'universités, de centres de recherche et d'entreprises, ne fera pas sens si les territoires de projets sont conçus comme des isolats, repliés sur eux-mêmes, où chacun est condamné à travailler entre soi, faute d'un transport puissant. A l'instar du métropolitain au début du XXe siècle, le métro Grand Paris, dans toutes ses composantes, est donc un investissement stratégique. Il permettra à chacun des territoires de projets d'être articulés avec les territoires qui lui sont contigus, comme avec les plus éloignés, donnant tout son sens au projet d'ensemble de développement de la Métropole que sous-tend le métro Grand Paris.

Demain, des liens pourront par exemple se développer entre le plateau et la cité Descartes dans le domaine de la ville et de l'environnement. Quelqu'un sait-il aujourd'hui, en transport en commun, mettre moins de 2 heures pour rallier la cité Descartes depuis le plateau de Saclay. Avec le métro Grand Paris, en moins de trois quarts d'heure, ce sera possible. Et je compte les correspondances.

Le dernier point que je souhaiterais aborder est celui de la préservation de la qualité de vie. Les infrastructures de transport sont en effet parfois susceptibles de créer des coupures

irréversibles au sein des territoires. Pour la première fois dans un tel cas, le métro Grand Paris a fait l'objet d'une évaluation stratégique environnementale préalable, afin de garantir que les choix que nous vous proposons en matière de tracés et de mode, permettront tout à la fois le développement des territoires de projets et la préservation de votre qualité de vie. Ce sujet sera spécifiquement traité vendredi prochain à la cité Descartes. Je sais que certains d'entre vous ont prévu d'y participer. Je ne donnerai donc ce soir que quelques rapides éléments de synthèse.

L'intégration en amont de tous les enjeux environnementaux, sur chacune des thématiques listées sur cette diapositive, a permis de faire de l'environnement un facteur de décision exactement au même titre que les critères socioéconomiques. Prenons rapidement l'exemple du choix entre les modes aériens et souterrains. L'analyse précise des enjeux, parfois des contraintes, nous a ainsi conduit à proposer un métro souterrain sur la très grande majorité de son tracé, alors même que le coût en sera supérieur. C'est à peu près 20 % de plus qu'il faut compter au kilomètre pour un métro souterrain par rapport à un passage en aérien. Par ailleurs, l'évaluation stratégique environnementale a permis de montrer que le métro Grand Paris sera au service d'un aménagement économe de l'espace et des territoires de projets. De manière générale, nous observons en effet que les emplois ont plutôt tendance à se concentrer sur les lieux les mieux desservis des pôles urbanisés. Par ailleurs, plusieurs études étrangères démontrent que la présence d'une offre de qualité en transport public favorise la densification de l'habitat et des activités autour des gares, lorsqu'elle est accompagnée par une politique volontariste en matière d'aménagement. C'est exactement ce que prévoit la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, et ce sera tout l'enjeu des contrats de développement territorial.

Ainsi, pour faire simple, une urbanisation gouvernée par la voiture, c'est à peu près 1 hectare pour 20 logements. Dans le cadre d'une urbanisation planifiée et raisonnée, ce ratio tombe à 1 hectare pour 35 logements. Ce sujet a du reste rapidement été évoqué très récemment pour ceux qui étaient à la réunion à Saint-Quentin-en-Yvelines. L'évaluation stratégique environnementale a ainsi estimé à quelques 13 000 hectares le gain de consommation d'espace naturel.

Quelques derniers mots pour conclure. L'accès aux pôles d'emploi et de logement, aux zones de commerce, de loisir, aux plateformes aéroportuaires et logistiques, est un élément fondamental des échanges, quel que soit leur degré de proximité. Cet accès conditionne notre capacité de développement. Peut-on être certains de garantir un développement économique totalement durable s'il n'intègre pas en amont les préoccupations sociales et environnementales et donc, leur profite ? Dans un contexte difficile, tant en raison de la conjoncture que des perspectives à plus long terme, le développement économique et social de nos territoires est lié à l'offre de transport et aux moyens de communication.

La préservation de nos territoires dépend également des choix que nous ferons en matière de transport. Le métro Grand Paris transportera les voyageurs de manière rapide, sûre et confortable, quel que soit l'objectif de leur déplacement, selon le calendrier que vous voyez

apparaître à l'écran. Il aura des effets globalement positifs sur l'environnement. Nous y reviendrons vendredi prochain. Les tunnels seront également valorisés pour faire circuler des moyens de communication dématérialisés.

Mesdames, Messieurs, soyez assurés que nous avons imaginé puis conçu le métro Grand Paris pour qu'il permette à nos territoires de relever les défis et de satisfaire les besoins de ce XXI<sup>e</sup> siècle. Merci pour votre attention.

### *Applaudissements*

**Didier SERRAT** : merci madame, et merci Monsieur le Président pour votre introduction. Maintenant, je propose à Monsieur Gérard LACOSTE de venir nous rejoindre au pupitre pour vous éclairer sur les équilibres démographiques et sociaux au sein de la région Île-de-France, cela en 10 petites minutes s'il vous plaît.

**Gérard LACOSTE, Directeur général adjoint de l'IAU Île-de-France** : merci. Bonsoir Mesdames, et bonsoir Messieurs. Après cette belle présentation d'un ambitieux projet, je vais m'efforcer de vous donner quelques éléments pour ouvrir le débat, puisque c'est ce qui m'a été demandé. Et pour cela, je vais aller droit au but et m'efforcer d'être synthétique en revenant sur 4 postulats qui me semblent sous-tendre le projet qui a été évoqué, et pour m'efforcer de vous donner quelques points de repère par rapport à ces postulats. Tout d'abord, premier postulat. Il a été évoqué tout à l'heure. C'est la question de l'ambition de la croissance économique. Cette ambition se résume par un chiffre : 1 000 000 d'emplois créés au cours des 20 années prochaines. J'y reviendrai dans une seconde. Deuxième postulat, c'est la question de l'organisation de cette croissance et sa concentration sur ce qui a été évoqué à plusieurs reprises, c'est-à-dire les territoires de projet, les pôles. Plusieurs termes ont été utilisés. Là aussi, il nous faudra y revenir une seconde. Le troisième postulat que je souhaiterai commenter, c'est la question de l'organisation de ces pôles. Et là, je ne serai pas le seul à l'évoquer, puisque d'autres intervenants viendront ici. Mais c'est cette notion de cluster, cette notion de fonction économique un peu spécialisée pour chacun des 8 ou 9 territoires de projet qui ont été identifiés dans le projet qui vous est présenté. Et puis quatrième et dernier postulat sur lequel je souhaiterai revenir également, et qui a été évoqué dans la présentation, c'est en quoi les transports sont un élément accélérateur ou un élément important dans l'accélération de cette croissance économique ?

Je reviens tout d'abord sur le premier postulat, et ces millions d'emplois. Je sais que cette question a été évoquée, mais elle a été évoquée notamment lors d'une séance qui s'est tenue au mois d'octobre. A quoi référait ce chiffre ? Je pense qu'il est utile d'avoir quelques points de repère, parce que c'est un chiffre qui ne va pas de soi. Je vous propose 3 repères. Le premier repère, c'est déjà comment situer ce chiffre, ce million d'emplois en rythme de croissance annuelle par rapport à ce qu'a connu l'Île-de-France sur les 20 années qui viennent de s'écouler. C'est un doublement du nombre d'emplois créés par an. Très bien. Ambition, ok.

Maintenant, deuxième repère : nous savons que cette ambition économique se passe dans un contexte démographique ou dans un contexte social qui ne sera pas tout à fait le même. C'est un point qui a été évoqué notamment par l'INSEE. Nous savons que le rythme de croissance de la population active sera au contraire deux fois moindre. Je pense que là, il y a matière à réflexion, et matière à débat. Personnellement, pour vous livrer un point de vue, je pense que ce chiffre du million d'emplois est un chiffre ambitieux et optimiste.

Et enfin, autre repère concernant ce chiffre d'un million d'emplois. Nous pouvons aussi le rapprocher des ambitions nationales qui sont données dans différents documents, et notamment le rapprocher des chiffres qui ont été utilisés dans le débat sur la réforme des retraites. Que nous disent les chiffres qui figurent dans le dossier de l'accord de la commission d'orientation des retraites ? Elle donne une fourchette. Elle dit : France entière, l'ambition et la perspective de croissance d'emplois, horizon 2030, se situera entre 700 000 et 1 400 000 emplois, France entière. Voilà quelques repères qui m'amènent à dire que cette ambition, et ce n'est pas un débat académique, mérite d'être réellement appréciée au plus juste, parce que c'est là-dessus que l'on va fonder ensuite des espérances de développement pour chacun des territoires, et que bien entendu, nous allons aussi dimensionner les choix publics et les investissements.

Deuxième postulat, puisque je vais m'efforcer de tenir dans le laps de temps qui m'a été donné, c'est la question de cette localisation. Je n'ai pas déroulé tout à fait au même rythme le diaporama. Voilà les trois points sur lesquels je souhaitais attirer votre attention. Deuxième postulat, où va se localiser cette croissance ? Nous avons beaucoup parlé des pôles. Nous avons évoqué la localisation de ces pôles, et vous avez dans le dossier, page 38 pour être précis, cette localisation. Que dit cette localisation ? Elle situe nos pôles, et elle les calibre. Aujourd'hui, ces territoires qui sont dessinés dans le document, représentent en gros, ou regroupent un tiers de la population et un tiers de l'activité économique francilienne. Et vous voyez ce tiers de l'emploi qui est représenté sur le diagramme de droite.

Voilà maintenant la répartition de la croissance. 93 % de la croissance envisagée, du million d'emplois supplémentaires envisagés, devraient se localiser sur ces pôles. En négatif, 7 % de la croissance se localisera sur le reste du territoire francilien. Je pense que là, il faut regarder un petit peu quelles sont les dynamiques économiques. Vous les connaissez, ils sont dans le dossier. Mais que peut-on dire maintenant des dynamiques observées sur la période récente, et sur la période un peu plus ancienne ?

Première carte, vous avez ici la localisation de la croissance et de la baisse de l'emploi au cours de la période royale des villes nouvelles, en gros 1975-1990. Qu'est-ce que l'on constate ? Effectivement, un développement périphérique, la montée en puissance des villes nouvelles, et une perte de substance au cœur de la Métropole. Mais qu'est-ce que l'on constate sur la période 1990-2007 ? Nous constatons au contraire une modification substantielle de la dynamique et de la géographie économique du territoire francilien. Autrement dit, le cœur de la Métropole est le lieu de concentration et le lieu d'arbitrage

préférentiel des investisseurs et des entreprises, et c'est là que se localise l'essentiel du développement.

On peut imaginer qu'il y ait une rupture de tendance profonde par rapport à cela. Mais là aussi, je vous livre des repères. Je vous livre des éléments de débat. Et si nous reprenons le même type de cartographie... Parce que les pôles, c'est comme il a été dit du développement économique, mais c'est aussi du développement de la population. Si nous regardons comment a évolué la répartition de la population et les dynamiques démographiques en Île-de-France. Première carte : évolution de la population, toujours pareille, même période 1975-1990. Nous constatons la montée en puissance, ce sont les taches rouges, le rouge j'ai omis de le préciser, mais le rouge, ce sont les territoires qui gagnent de la population. Tout à l'heure, c'était ceux qui gagnaient de l'emploi. Vous voyez la montée en puissance des villes nouvelles, et vous voyez la perte d'influence du cœur de l'agglomération.

Mais que se passe-t-il depuis 1990 et jusqu'à aujourd'hui ? Voici la carte qui vous montre que l'on est sur une période de regain de population comme il y avait un regain de l'emploi sur le cœur de la Métropole. Vous voyez que les tendances lourdes et actuelles sont celles effectivement d'une Métropole qui a un cœur qui est dynamique et qui se dilate, et c'est ça qui est en débat aussi dans le choix qui est fait de proposer un développement par des pôles qui vont essaimer aux marges de l'agglomération.

Je ne reviens pas là-dessus, le cœur de la Métropole est le moteur actuel de la croissance. Faut-il arrêter ou ralentir cette croissance ? Quelle place réaliste, la question, je l'ai formulé en ces termes, quelle place réaliste en termes de croissance et de développement pour les pôles ? 930 000 emplois, ce qui veut dire très peu pour les autres territoires, et dans une ambition très forte pour les pôles de l'Île-de-France, moins à quel niveau situer la barre. Je crois que c'est un élément de débat en soi.

Troisième postulat, la question de la dominante économique d'un pôle, et c'est la notion de cluster sur laquelle d'autres reviendront au cours de la présentation. Je prends un exemple qui a été évoqué tout à l'heure, la question des activités créatives et le territoire de la Plaine Saint-Denis qui est identifié dans le projet comme étant le lieu où cette filière devait trouver un essor particulier. Voici aujourd'hui la carte de la représentation de la localisation des activités créatives en Île-de-France. Et voici le positionnement du pôle. Nous voyons bien que le cluster, le pôle ou la filière est organisé non pas sur un territoire restreint, mais sur l'ensemble de la Métropole. Et si je prends l'exemple des activités financières et le secteur de La Défense, même représentation. La localisation aujourd'hui des lieux importants de localisation de l'industrie financière, vous les avez sur cette carte. Bien sûr, La Défense y joue un rôle essentiel. Mais le cœur de Paris également. Et le cluster qui est évoqué ici, rapprochons-le maintenant de l'évolution des dynamiques de ce secteur, de cette filière financière. Qu'est-ce que l'on constate ? Nous constatons que le développement se fait aujourd'hui bien sûr sur La Défense, mais aussi sur l'ensemble de la couronne parisienne. Vous voyez que cette notion de cluster, je pense, mérite d'être débattue, et encore une fois

je reviens par rapport aux ambitions quantitatives d'emploi sur les pôles, qui encore une fois sont liées à toute la dynamique de projet, il y a sur ce sujet matière à débat.

Pour conclure ce troisième postulat qu'il ne faut pas surévaluer, surestimer, cette notion de cluster. Aujourd'hui le cluster pour une Métropole comme l'Île-de-France, c'est l'ensemble de la région. C'est les liens. Il a été dit tout à l'heure qu'effectivement les liens sont des liens physiques, mais c'est aussi des liens immatériels. Et bien entendu, quand nous parlons des industries créatives, vous avez tous en tête que le fait qu'il se passe beaucoup de choses dans ce domaine du côté d'Issy-les-Moulineaux ou du côté de Boulogne, autant que dans d'autres secteurs. Les donneurs d'ordre de ce côté là de la Métropole... Penser un cluster sur la Plaine Saint Denis, c'est bien, et c'est nécessaire. En même temps, nous serons dans un fonctionnement métropolitain. Et de ce point de vue, je pense qu'il faut se garder d'une vision trop simplificatrice de cette logique de pôles. Et je voudrais ajouter un dernier point sur la création de l'emploi. Nous parlons beaucoup et nous allons parler beaucoup ce soir des clusters et de la création des activités de recherche, de l'université. Mais je voudrais rappeler aussi que la croissance de l'emploi en Île-de-France, c'est pour beaucoup ce que l'on appelle l'emploi résidentiel. C'est pour 50 % d'emploi résidentiel, et que cet emploi résidentiel se localisera là où seront les populations, c'est-à-dire un petit peu partout sur le territoire de l'Île-de-France.

Je termine sur cette question de logique de concentration et les questions que je me pose et que je souhaite vous faire partager. Et je voudrais revenir sur le quatrième postulat qui est celui de la relation entre un réseau de transport et la stimulation de pôles économiques. Trois questions pour cela : l'enjeu des échanges, comment est-ce que l'on peut qualifier et quantifier un peu l'enjeu des échanges pour développer ces pôles ?

Deuxième point, d'abord qu'est-ce que c'est qu'un pôle ? Comment le qualifier ? Est-ce que l'on peut donner quelques points de repère ? Et puis troisièmement, quel est le lien entre ces différents éléments et la dynamique que cela peut créer ? Les échanges moteurs du développement : c'est un point que vous avez peut-être déjà entendu, mais sur lequel je voudrais revenir pour que vous ayez ce repère en tête. Aujourd'hui, 3 % des déplacements qui sont faits par les Franciliens sont des déplacements qui conduisent une personne qui quitte son lieu de travail pour aller rencontrer une autre personne sur un autre lieu de travail. Autrement dit, une personne qui ne part pas de son domicile pour aller à son lieu de travail, ni de son domicile pour aller rencontrer quelqu'un pour des motifs professionnels.

Je vous invite à réfléchir à ce chiffre parce que la logique pôle à pôle, avoir besoin de relier les pôles, est étroitement corrélée à cette notion de : nous allons d'un pôle à un autre pôle pour le travail. En réalité, 3 %. Voilà la répartition des motifs de déplacement. Nous nous déplaçons bien entendu pour aller de son domicile au lieu de travail, mais aussi pour de multiples autres motifs. Et la partie travail-travail, qui est celle qui pourrait concerner les pôles, elle est ici. Vous l'avez vu à l'instant. Je crois que là aussi, le sens du réseau de transport en tant que booster d'un système de développement économique et de territoires mérite d'être réfléchi. Qu'est-ce qu'un pôle ? Aujourd'hui dans les 8 pôles, voire les 9 pôles



qui nous sont proposés, nous avons en réalité des objets qui sont des objets extrêmement différents. Que l'on en juge par leur superficie : nous allons de 30 à 250 kilomètres carrés. Juste un repère : Paris, c'est 100 kilomètres carrés. Qu'est-ce que c'est qu'un pôle à cette échelle-là ? Quel est le degré de densité ? Quel est le volume de population que cela regroupe ? Quel est le nombre d'emplois qui est regroupé dans ces pôles ? Quelle est la densité que l'on va y trouver en termes de population, en termes d'emploi ? Là aussi, cela fera bien entendu appel à des besoins de déplacement qui sont sans commune mesure. La nature de ces pôles est sans commune mesure. La question, c'est : quelle est la desserte efficace ? Est-elle la même ? Est-ce que la solution technique est la même pour tous ces territoires, ou y a-t-il matière à débat ? A mon sens, il y a matière à débat.

Le dernier point que je voudrais évoquer est que cette polarisation bien évidemment va se traduire par une localisation de l'emploi et de la croissance différenciée selon les territoires. Voilà le poids économique des pôles. Vous retrouverez tous ces éléments sur le site puisqu'ils seront mis en ligne. Mais voilà aujourd'hui, les perspectives de croissance par pôle. Mais juste une référence. Une référence, c'est le nombre d'actifs par rapport au nombre d'emplois par pôle. Vous avez ces petits chiffres. Je ne vais pas les commenter. Ce serait trop long. Mais sachez qu'avec le schéma qui est proposé, sur certains territoires, nous resterons à en gros deux actifs pour un emploi. C'est-à-dire que les actifs iront travailler ailleurs. Dans d'autres, nous allons passer à trois emplois pour un actif. Et nous avons effectivement un risque de développement des équilibres au sein de la région.

J'insiste aussi sur un dernier point : polariser avec des finalités économiques spécifiques, cela veut dire que l'on a un marché d'emploi très spécifique. Cela veut dire que les gens, il faut ramasser de la population et des actifs pour venir y travailler venant de plus en plus loin, ce qui veut dire allongement des déplacements et multiplication des déplacements. Cela pose la question des relations domicile-travail. Vous avez ici un exemple par cette carte de l'endroit d'où viennent les gens qui vont travailler à La Défense ? La logique de polarisation conduit pour chaque territoire à avoir des bassins de recrutement de plus en plus larges. Je vous remercie de votre attention.

**François LEBLOND** : merci Monsieur LACOSTE pour votre éclairage. La parole est à la salle pour une petite quinzaine de minutes.

**Laurence HENRIOT** : je vais juste rappeler trois petits points pour les interventions. Je voulais préciser que les interventions ne sont pas forcément des questions. Vous pouvez aussi exprimer un avis, une critique, à condition qu'il soit argumenté ou expliqué. Bien sûr, c'est une condition pour enrichir le débat concrètement et lui donner tout son sens d'intelligence collective active.

Pour écouter et respecter le point de vue de tous, 3 minutes sont le cadre de toute intervention. Tout sera enregistré, et nous vous demandons de vous présenter, le nom, et la fonction éventuellement. La parole est à vous, et je voudrais voir qui a des questions à poser. Si les hôtesse se mettent en bout de rang, cela facilitera les choses. Au fond de la salle, à droite.

**Frédérique FARAVEL, Directeur de cabinet du Maire de Guyancourt :** oui, bonsoir. Frédérique FARAVEL, Directeur de cabinet du Maire de Guyancourt. Je réagis à l'intervention du responsable de l'IAU, parce que l'on peut se poser la question de savoir si les trajets pôle à pôle, travail-travail, sont vraiment le postulat qui doit fonder réellement votre projet de Grand Paris. Cela remettrait quand même pas mal de choses en cause. Néanmoins, puisque l'on est là ici pour parler du cluster pôle universitaire Saclay, dans le cadre de ce projet Grand Paris, si tant est qu'effectivement la liaison Grand Paris entre les différents points du plateau de Saclay permette de développer les échanges universitaires et de booster le développement économique. J'aimerais rappeler quand même l'importance du pôle universitaire de Saint-Quentin en Yvelines.

D'abord parce que c'est un pôle universitaire multiple, diversifié, avec des sciences dures et des sciences humaines, avec de la recherche privée, le technocentre de Guyancourt de Renault, et avec l'Institut Pierre Simon l'Atlas pour le climat et l'environnement. Or jusqu'ici, les orientations qui sont données de manière assez forte sur le tracé du réseau de transport du Grand Paris ne sont pas franchement favorables à une implantation du réseau sur Saint-Quentin-en-Yvelines. Nous avons bien entendu à l'UGC de Saint-Quentin que l'on essayait d'orienter la salle vers le choix d'une gare à la Minière, présentée comme Saint-Quentin-Est, qui n'avait effectivement pas les faveurs de la salle parce que c'est en plein milieu d'un site environnemental remarquable, et sur des plateaux agricoles assez remarquables aussi.

Par contre, la salle, contrairement à ce qu'a dit Monsieur VERON ensuite sur la télé locale, TVFIL Ouest, était favorable à ce que le réseau de transport du Grand Paris prenne en compte l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Et si nous voulons effectivement prendre en compte ce pôle universitaire, ces liaisons et l'intermodalité qu'il peut aussi développer avec d'autres réseaux de transport plus maillés et plus diffus, il serait quand même fortement dommageable que soit du côté du Villaroy, soit du côté de la Gare de Montigny-le-Bretonneux, nous oublions le pôle de Saint-Quentin-en-Yvelines.

**Laurence HENRIOT :** Monsieur VERON, peut-être, pourriez-vous répondre ?

**Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris :** mais je n'ai pas à répondre sur ce point-là parce que précisément, nous avons laissé les options totalement ouvertes au cours du débat. Ce que nous avons constaté, c'est qu'en effet, il y avait des points de vue divergents. Par contre, la question précédente, évidemment, mérite un commentaire. Qu'est-ce que nous constatons concrètement ? Nous en sommes à la 25<sup>e</sup> réunion de débat public sur le Grand Paris ce soir. Il y a eu un nombre assez conséquent de réunions dites de proximité.

Je crois que ce qui est extrêmement frappant, c'est que dans toutes les communes, souvent grosses d'ailleurs, dans lesquelles des débats ont été organisés, ces collectivités locales avaient fait préalablement un important travail sur le terrain des transports, et pour cette raison, bien entendu, avaient des idées très précises sur le tracé, mais surtout sur la localisation des gares. Et à côté de ce travail très important sur les transports, pratiquement toujours, je n'ai pas en tête d'exception, un travail extrêmement fouillé et argumenté sur les

conditions du développement territorial. Là, nous rejoignons l'intitulé précis du débat de ce soir qui n'est pas du tout sur les clusters, qui est sur le développement des territoires.

Je suis très frappé de constater, puisqu'il y a à peu près une quarantaine de gares imaginées, et quelques-unes en plus parce qu'il y a eu des demandes additionnelles, que nous assistons en réalité aujourd'hui, je crois que cela va se poursuivre, à une compilation finalement assez cohérente de projets tout le long de ces tracés, autour de ces gares. Souvent, ces gares sont souhaitées dans des zones à espace foncier disponible important. Elles sont souvent l'occasion de mettre un terme à 15-20 ans de friches industrielles, notamment dans le cadre de reconversions en profondeur de certaines parties de département qui ont connu une gloire industrielle, mais qui s'est effondrée évidemment dans les années 70-80, et qui est une formidable opportunité de rebond pour ces territoires à partir du moment où elles vont en effet être desservies par un moyen puissant.

Je serai tenté de dire que la caricature que l'on fait habituellement du projet du Grand Paris, qui consiste à dire que c'est une réserve pour un certain nombre de territoires d'excellence, puis le reste est laissé à longterm, ce n'est pas du tout cela. La traduction réelle du débat aujourd'hui, c'est en effet une collection tout à fait intéressante de vrais projets de développements territoriaux autour des gares futures. Juste un commentaire, parce que l'on peut se dire : mais après tout, pourquoi intervenir dans des territoires où il y a des atouts pour se développer dans tel ou tel domaine ?

Ce qui m'a beaucoup frappé lorsqu'il a un peu plus de deux ans, nous avons fait du territoire, c'est-à-dire concrètement de la marche à pied et du porte à porte pour savoir comment cela se passait, je me rappelle très bien, j'ai tout à fait en mémoire ce que nous avons vu à la Plaine Saint-Denis, qui bien entendu ne résume pas toute la création de la région parisienne, bien entendu. Qu'est-ce que nous avons trouvé ? Nous avons trouvé 140, nous ne les avons pas fait toutes, mais nous avons trouvé 140 petites et moyennes entreprises qui travaillaient dans le domaine de l'image. Accessoirement, cela représente 10 000 emplois. Et la plupart du temps, ces petites et moyennes entreprises étaient arrivées là purement et simplement pour des raisons matérielles, parce que les loyers n'étaient pas chers, etc. Il y avait du disponible, bref, une raison d'opportunité. Et nous constatons que chacune vivait sa vie indépendamment des autres. Il n'y avait aucun élément fédérateur ou collectif qui leur permettait d'avoir au moins une mise en commun de savoirs, de connaissances, de portefeuilles de prospects, de clients, enfin que sais-je, rien.

C'est quand même extraordinaire. Cela doit nous interroger. Nous ne pouvons pas laisser tout à fait se développer, comme en quelque sorte des herbes folles, des entreprises qui sont localement implantées pour des raisons de pure opportunité, sans se soucier de ce que leur proximité de localisation permet par cross fertilisation, par rapprochement d'accès à des mondes nouveaux, des marchés nouveaux, etc. C'est très difficile à comprendre. Et ce que je dis concernant la Plaine Saint-Denis, nous pouvons le constater dans beaucoup d'autres endroits. Voilà. Alors pitié, ce n'est pas que des clusters. Et deuxièmement, les

clusters en eux-mêmes représentent une véritable interrogation de mise en rapport d'activités souvent arrivées là par pure opportunité.

**Laurence HENRIOT** : merci beaucoup, une autre question, à gauche.

**Olivier RECHAUCHERE, Président de l'association Citoyens actifs et Solidaires (Orsay)** : Oui, bonjour, je suis Olivier RECHAUCHERE. Je suis membre d'une association Citoyens actifs et solidaires, d'Orsay, qui a produit un cahier d'acteur dans le cadre de ce débat public. Et j'ai trouvé l'intervention de Monsieur LACOSTE très intéressante, parce qu'elle nous montre que quand nous parlons de territoires de projets, ou de projets de territoires, je ne sais plus ce qu'il faut dire maintenant, finalement, nous avons beaucoup d'idées reçues. L'emploi sera-t-il au rendez-vous ? Il ne faut pas une vision trop simplificatrice de ce qu'est qu'un cluster. On peut faire beaucoup d'erreurs sur les déplacements travail-travail, etc. Et alors finalement, qu'est-ce qu'il faut faire pour bien réussir ? Et bien nous, nous faisons partie d'un collectif d'associations qui a réclamé l'organisation d'un débat public sur le projet de territoire de Saclay. Et c'est sur le projet de territoire de Saclay que je vais intervenir. Et depuis 2006, nous réclamons...

**François LEBLOND** : pardon, je vous interromps une petite seconde, parce que concernant le territoire de Saclay, nous faisons une réunion sur Saclay le 4 janvier. Ce que nous voudrions, je ne vous empêche pas de parler de Saclay, mais vous voyez, ce soir nous parlons de l'ensemble de la région d'Île-de-France. Comme il y aura un débat sur Saclay le 4 janvier, je pense que si vous vous contentez de parler de Saclay, il faudrait peut-être reporter une partie de vos propos à la réunion du 4 janvier où nous vous écouterons avec beaucoup d'intérêt.

**Olivier RECHAUCHERE** : ce que je voudrais, c'est illustrer cette question de comment nous faisons pour organiser un territoire de projets bien pensé sur l'exemple de Saclay, parce que c'est l'exemple que je connais. Et je pense que la procédure de débat public, et c'est de la procédure de débat public que je veux parler, est très importante pour cela. Et il se trouve que depuis 2006, nous avons réclamé un débat public sur cet aménagement, et on nous a toujours dit : attendez que le projet soit plus avancé, car pour l'instant, nous n'avons rien à soumettre au débat public. Et pendant ce temps, le projet a avancé, et avec beaucoup d'incohérence. Et nous, nous pensons qu'il faut organiser un débat public. Or, finalement le débat public sur le plateau de Saclay, sur son aménagement, il va avoir lieu un petit peu aujourd'hui, un petit peu dans la réunion du mois de janvier à Gif, et puis ce sera tout. Et c'est très insuffisant. Et c'est pratiquement illégal, parce que la France s'est engagée au sein de la convention d'Aarhus, doit respecter ses engagements et organiser des débats approfondis sur des aménagements de ce type. Et qu'est-ce qui fait l'intérêt d'un débat public ? C'est que l'on va mettre ensemble tous les acteurs du développement territorial. C'est pour cela que je parle de façon générale du développement territorial. Dans le cas de Saclay, ce sont des scientifiques, des habitants, des élus, des agriculteurs, et des citoyens. Et les mettre tous ensemble, cela oblige les aménageurs, l'État, à parler d'une seule voix, à dire la même chose à tous les acteurs, à bénéficier de la richesse collective de l'ensemble des

acteurs. Et c'est ce qui ne se produit pas sur ce territoire de Saclay. Et c'est pour cela qu'il va y avoir de graves incohérences. Pourquoi l'ÉTAT ne veut pas de débat public sur ce projet de territoire ? Parce qu'il veut imposer sa vision des choses, parce qu'il veut faire une opération d'intérêt national, et l'intérêt national, dans notre cas, semble se résumer à une opération de prestige qui consiste à mettre un campus flambant neuf au milieu de rien, parce que l'agriculture, il semblerait que ce ne soit rien.

**Florence HENRIOT** : Monsieur, pourriez-vous rapidement conclure s'il vous plaît ?

**Olivier RECHAUCHERE** : oui, je vais conclure. Et ceci, au mépris des gens qui vont travailler sur ce cluster, parce que pendant près de 20 ans, ils vont être sans moyen de transport adéquat pour se déplacer, au mépris du bon sens urbanistique qui voudrait que l'on densifie les zones qui sont déjà urbanisées et qui sont proches des réseaux de transport, plutôt que de faire un cluster sur un plateau complètement isolé, et puis au mépris des engagements du Grenelle de l'environnement qui a stipulé qu'il fallait être le plus possible économe en terre agricole. Et Madame, vous avez très bien rappelé que les terres agricoles du plateau de Saclay sont des terres gagnées sur la nature grâce au génie humain. Et je pose ma question : quand aurons-nous un débat public sur l'aménagement du plateau de Saclay ? Je vous remercie.

**Florence HENRIOT** : merci beaucoup Monsieur. Votre réponse, si vous en avez une.

**Marc VERON** : c'est une question intéressante, mais vous m'accorderez que je ne suis pas particulièrement bien placé pour y répondre.

**Florence HENRIOT** : une autre question, au cinquième rang, encore une dernière question.

**François LERIQUE, Président de l'AMAD (Saclay), et Vice-président de l'association Terres et Cités** : bonsoir, François LERIQUE, Président de l'association des AMAD sur le plateau de Saclay, et de Terre et Cités, une autre association. Je suis un peu surpris entre la présentation qu'a fait Florence CASTEL où tout paraît cohérent, bien bouclé, avec des objectifs, avec des solutions, et puis l'exposé de Monsieur LACOSTE, où nous voyons des postulats et que des questions derrière, et il le dit lui-même, qui méritent débat. Où en est-on de ces questions-là ? Concernant le nombre d'emplois, il m'a semblé comprendre que l'on n'atteindrait pas un million d'emplois sur les pôles, puisque c'est... Ensuite, le déséquilibre qui va se produire entre 93 % de la croissance sur les pôles et pas sur le reste. Cela va être encore créateur d'inégalités dans la capitale puisqu'il va y avoir des domaines et des secteurs favorisés par rapport à d'autres. Et puis ce qui est inquiétant aussi, c'est que ce développement à partir de pôles spécialise des régions, polarise l'emploi spécifique à des métiers et donc augmente encore le besoin de déplacements. Nous créons un système qui, de lui-même, va créer le besoin de transport. Est-ce que l'on est bien dans le bon sens de la réflexion ? Est-ce qu'il ne vaut pas mieux des développements plus réguliers et plus étalés à travers une capitale que polariser sur certains centres ou certains points, quand nous voyons toutes les complications et tous les déséquilibres que peut générer ce centralisme au niveau des territoires.

**Jean-Claude PRAGER, Société du Grand Paris** : je vais répondre en quelques mots, et je vais en profiter pour répondre très brièvement à l'intervention de Monsieur LACOSTE. Je crois qu'il ne faut pas avoir, dans ce projet du Grand Paris, une vision trop mécaniste d'un État trop dirigiste, si vous voulez. Aujourd'hui, ce n'est pas l'État qui crée les emplois, mais ce sont les entreprises. L'État se contente de donner un environnement, de gérer les infrastructures et de donner des incitations, mais ce n'est pas lui qui localise directement les emplois, et ce n'est pas l'État qui localise les activités. Il faut avoir bien en tête ce qu'a dit le Président SANTINI tout à l'heure. C'est-à-dire que l'ambition première du projet du Grand Paris, c'est une ambition de caractère économique sur l'ensemble de la région par un maillage entre l'excellence que l'on trouve dans différents pôles de compétitivité, pôles territoriaux, dans Paris et dans d'autres régions, et l'ensemble du tissu économique de la région. Il y a un véritable effet d'entraînement qu'il nous appartient de gérer collectivement. Je crois que cela, il faut l'avoir bien en tête. Maintenant, sur les quelques chiffres qui ont pu être avancés. Concernant le million d'emplois, je rappelle quelques données. Le million d'emplois, c'est une ambition, bien évidemment une ambition importante, parce que nous avons besoin, particulièrement dans cette période difficile, de créer un maximum d'emplois. Le million d'emplois est un peu au-dessus de l'ambition qui avait été formulée par le conseil régional dans le projet de SDRIF qui est à 700 000 emplois. Il intègre d'ailleurs, depuis les premières études qui avaient été faites dans le SDRIF, des éléments nouveaux qui sont intervenus, à la fois l'élément de polarisation que peut représenter le projet du Grand Paris, mais également le fait que maintenant, le conseil régional et l'État ont décidé d'une stratégie de développement économique et d'innovation qui est un meilleur maillage entre les activités de recherche, les activités universitaires et l'économie, qui permet d'ambitionner beaucoup plus de création d'activités et d'emplois.

Deuxièmement, en termes de polarisation, de polarisation territoriale, il ne faut pas avoir une approche trop mécaniste de la polarisation territoriale. Les données qui figurent dans le dossier en termes de scénario d'emploi sont des indications. Les activités sont des références dominantes. Je prends un exemple d'un cluster territorial qui est une référence mondiale, qui est en Suède, qu'est l'exemple de Kista. Kista a été construit comme un cluster à vocation principale de TIC, comme nous disons, c'est-à-dire toutes les technologies du numérique. C'est un cluster qui a 25 ans à peu près. Quand nous regardons aujourd'hui les emplois qui ont été créés à Kista, il y a 4 771 entreprises, dont 624 de TIC. Il y a 70 000 emplois aujourd'hui dans le parc de Kista qui est au nord de Stockholm, dont 24 000 dans le secteur des TIC. Vous voyez qu'il n'y a pas un déterminisme mécanique entre la référence d'activité que représente, qui a été affichée au départ, et puis la réalité de ce que l'on constate en termes d'emploi. Et Monsieur LACOSTE a eu raison de dire que les pôles de compétitivité, je pense que Monsieur MOULET le dira tout à l'heure aussi, concernant l'emploi dans l'ensemble de la région Île-de-France Mais nous avons besoin d'avoir des repères et des signaux forts en termes territoriaux, notamment de point de vue de l'attractivité internationale. C'est très important.

Dernier point, c'est en quoi le réseau de transport a un effet bénéfique sur la croissance et sur l'activité de la région Île-de-France ? Il y a trois éléments qui sont extrêmement importants. Un, par les signaux forts qui sont donnés par cette infrastructure. Cela augmente fortement l'attractivité internationale pour les emplois étrangers. C'est fondamental. Si vous vous promenez dans le monde aujourd'hui, c'est peut-être ce que vous faites, vous pouvez constater qu'aujourd'hui, nous parlons du Grand Paris. Les entreprises se disent : je vais peut-être me localiser dans la région parisienne peut-être plus qu'avant parce que l'on sent que c'est en train de bouger par rapport à des périodes où nous ne le sentions pas de la même manière. C'est extrêmement important. Nous avons déjà un bon niveau en termes d'investissements étrangers, et nous nous sommes donné un atout supplémentaire avec un signal fort qui a été donné à l'étranger.

Deuxièmement, il y a eu un réel effet économique de ce que l'on appelle la densité. Quand nous augmentons un peu la densité dans certains pôles, dans une région, nous constatons un véritable effet en termes de développement de l'activité économique. C'est prouvé sur le plan économétrique. Je ne vais pas vous ennuyer avec ces références économétriques, mais elles sont constantes. Et le dernier élément est également prouvé sur le plan économétrique. Quand nous améliorons les déplacements dans une région, il y a un effet réel sur la productivité de l'ensemble de la région. C'est prouvé sur la France, et il y a des chiffres que je tiens d'ailleurs à votre disposition.

**Florence HENRIOT** : je vous remercie. Nous allons passer au deuxième intervenant.

**Didier SERRAT** : Monsieur Alain MOULET, conseiller innovation, compétitivité et aménagement numérique, qui va nous donner des éléments de compréhension sur les pôles de compétitivité en Île-de-France. Merci de respecter les 10 minutes s'il vous plaît.

**Alain MOULET, DATAR** : Mesdames, Messieurs, bonjour. Je fais une petite introduction. Ensuite, nous avons un problème de mots et de vocabulaire. Alors sans faire un cours, même si nous sommes à HEC, je donnerai quelques éléments sur ce que sont les pôles de compétitivité et d'autres types de cluster pour que l'on se comprenne bien. Et ensuite, le lien avec le projet de la Société du Grand Paris.

Une petite introduction : j'ai regardé ce que l'agence française pour les investissements internationaux mettait en avant auprès des étrangers pour la compétitivité du Grand Paris. Alors ça, c'est un extrait de leur page qui met en avant le Grand Paris comme ville monde du XXI<sup>e</sup> siècle. Quels sont les arguments qu'elle met en avant ? Elle met en avant l'innovation, la compétitivité et la croissance qui s'appuient notamment sur la capacité de recherche et les pôles de compétitivité. Et le deuxième grand point, c'est le réseau de transport du Grand Paris, et la notion aussi de territoires du projet. Nous sommes sur des sujets qui sont liés au moins en tant qu'arguments de développement de l'attractivité, de la compétitivité du Grand Paris et de la région Île-de-France. Je pense que là, aujourd'hui, nous sommes sur des sujets qui sont d'importance. Maintenant, j'ai dit qu'il fallait faire attention aux mots, nous sommes quand même à HEC. Les clusters, c'est un problème international. Il y a un modèle OCDE des clusters. C'est tiré d'une de leurs brochures qui dit que les clusters sont de type

très varié. Cela dépend de l'intersection que l'on considère entre trois cercles : la politique de la science et de la technologie ; la politique industrielle de l'entreprise ; et la politique régionale. Par exemple, des pôles de compétitivité sont exactement à l'intersection de ces trois cercles, alors que les grandes entreprises qui sont un autre type de cluster que l'on développe en France, sont plutôt l'intersection de la politique industrielle de l'entreprise et la régionale, la politique de la science et de la technologie n'étant pas au cœur du sujet.

Nous allons maintenant parler de la France. Il y a plusieurs types de cluster, et la politique des clusters n'est pas nouvelle en France. Nous avons commencé vers 1998 avec les systèmes productifs locaux qui sont plutôt des clusters de PME orientés marché. C'était fait plutôt au niveau national. Il y a eu des politiques territoriales qui ont brillé, qui se développent très fortement, puis des pôles de compétitivité qui sont arrivés en 2004, qui se développent très bien. Je vais le développer. Ils sont plutôt orientés R&D, et nous avons rénové la politique des clusters marché en les appelant grandes entreprises, ce qui n'est jamais que la traduction québécoise de cluster. Vous voyez que nous n'avons pas essayé de faire original.

Il faut dire aussi que ce n'est pas une politique qui doit être franco-française. Elle est territoriale et nationale, mais elle est aussi européenne, que ce soit pour des clusters de classe mondiale ou des clusters plus territoriaux. Chacun y va de ses idées, et je vais vous présenter ce que l'on fait au niveau national. Cela n'exclut pas d'autres modèles.

Un mot sur les pôles de compétitivité d'abord puisque c'est le sujet principal. Alors que sont d'abord des pôles de compétitivité ? Un pôle de compétitivité, c'est sur un territoire donné, l'association d'entreprises, de centres de recherche et d'organismes de formation qui sont engagés dans une démarche partenariale, et destinée à dégager des synergies autour de projets innovants. Avec deux missions principales, faire émerger des projets collaboratifs ; et ce que l'on peut appeler l'action cluster classique ou fondamentale, à savoir mutualiser des actions. Et notamment au niveau des pôles de compétitivité, il faut une stratégie collective. Finalement, je les résumerai en du travail collaboratif, de l'intelligence collective - ce sont deux choses complémentaires et différentes - sur un territoire à l'échelle humaine. Nous n'avons pas, je ne vais pas citer la taille du territoire. Le problème fondamental c'est qu'il y ait une relation entre les personnes qui sont dans ces divers organismes, que ce soit les entreprises, que ce soit les centres de recherche de formation et aussi les acteurs publics qui les soutiennent.

Le fonctionnement d'un pôle, c'est assez classique. En général à chaque fois, c'est typiquement une association avec une stratégie commune définie par les seules entreprises, laboratoires et universités. Cela doit venir des acteurs. Et le cœur du pôle. Sinon, cela n'existe pas. C'est une animation par une équipe permanente. Et l'État appuie cette dynamique, mais ne la gouverne pas. Il appuie aussi bien l'innovation que l'animation et les projets.

Je rappellerai que nous avons aujourd'hui en France 71 pôles labellisés. Cela a été fait sur la base d'appels à projets successifs, sans contrainte ni sectorielle ni géographique. C'est bien



la photographie des meilleures initiatives spontanées des acteurs sur le territoire. Cela n'a pas été décrété par l'État. C'est une sélection, et cela a donné ceci. C'est une photo très importante. Cela représente quand même plus de 5 500 entreprises, dont 85 % de PME, plus de 10 000 chercheurs publics, plus de 12 000 ingénieurs de R&D privés. C'est une dynamique qui aujourd'hui est très importante.

Je vais aller rapidement sur un autre type de cluster important, les grandes entreprises. Ça, c'est des clusters en pôle de compétitivité que l'on avait recensés en 2009 en France, qui sont des clusters au sens groupement de PME qui sont dynamiques sur un territoire justement, qui sont plus ou moins proches. Cela peut être très localisé, très centré sur une ville. Cela peut être à l'intersection de trois régions assez étalées. Cela peut être notamment dans le domaine agricole parce que les entreprises s'étalent. C'est assez naturel. C'est plus une proximité humaine en termes de capacité de relation qu'un problème de concentration physique, puisque tout cela est un problème humain. Je voudrais insister là-dessus.

Là-dessus, les chefs d'entreprises nous ont demandé un soutien de l'État pour reconnaître l'intérêt de leur action. Nous l'avons fait. Nous avons développé une politique qui est complémentaire aux pôles de compétitivité, parce que ces clusters vont souvent jusqu'au marché. Ils vendent de l'innovation au marché. Il y a de l'innovation commerciale. Il y a de l'innovation dans la gestion des compétences, dans l'organisation et dans la logistique. C'est complémentaire à la R&D plus technologique qui est faite dans les pôles. Nous les articulons. Et d'autre part, ils couvrent aussi des secteurs, nous les avons cités, l'industrie culturelle, les services, le tourisme, où là ils n'avaient pas de pôle de compétitivité, parce que le pied recherche aujourd'hui n'existe pas avec une dimension suivante pour faire des pôles. Il y a tout un pan de l'économie qui est très important, et qui repose là-dessus.

Aujourd'hui, nous avons sélectionné 42 grappes au niveau national. Nous allons en sélectionner encore une soixantaine vers fin janvier pour avoir des exemples d'entreprises les plus performantes ou les plus originales. Nous en avons dans la culture, dans les musiques du monde, dans les services, mais aussi dans la mécanique et dans l'éthique. Voilà. Cela vous donnera une idée d'autres clusters.

Ensuite, tout cela est en devenir, parce qu'il ne faut pas oublier qu'il y a des forces à l'œuvre. Alors là, je me recentre sur les pôles de compétitivité. Tout le monde a entendu parler du grand emprunt et des investissements d'avenir. Ils vont changer le paysage, notamment sur les pôles de compétitivité, parce que les instituts de recherche technologique et les initiatives d'excellence, ce sont beaucoup de mots barbares peut-être pour ceux qui ne sont pas au courant, je ne peux pas trop développer là, mais les investissements d'avenir vont investir des milliards dans les lieux d'excellence en France, et renforcer les excellences notamment liées aux pôles de compétitivité en leur donnant des moyens, en renforçant les campus scientifiques et technologiques dans lequel ils sont. Là, nous allons avoir des concentrations d'excellence, notamment dans le Grand Paris, ce qui va vraiment changer le tissu sur lequel nous travaillons. Et des décisions vont commencer à être prises dans le

courant de l'année 2011. Je ne peux pas prévoir ce qui va se passer, mais il faudra en tenir compte.

Je vais passer maintenant aux relations avec le Grand Paris. A Paris, nous avons 7 pôles de compétitivité, et 4 grandes entreprises. Les grandes entreprises, je cite juste, parce que je ne vais pas le développer : Optics Valley qui est dans le plateau de Saclay avec 170 membres dont 140 entreprises sur les technologies optiques, électroniques, et logiciels ; et puis le réseau Mesure du Val d'Oise, autre exemple dans les Yvelines, sur la Mesure, là il y a 22 membres. C'est une petite grappe, mais ce n'est pas forcément sans importance économique. Je vais plutôt développer les pôles de compétitivité. Les pôles de compétitivité s'appuient d'abord sur l'enseignement supérieur et la recherche. Ça, c'est un extrait d'une planche du Ministère de la recherche qui met en évidence les pôles de recherche de l'enseignement supérieur. Je voulais juste rappeler, mais ça, nous le savons, où sont les universités et les centres de recherche. Nous voyons que les universités sont dans les territoires de projet. Mais il y a aussi des territoires de projets sans université. Leurs caractéristiques seront donc forcément différentes. Jusque-là, je ne suis pas allé très loin. Ce qui est plus original et que l'on n'avait jamais fait jusqu'à présent, c'est la carte suivante, voilà. Là, vous avez les établissements d'entreprises membres des pôles de compétitivité qui sont en Île-de-France. Vous avez 7 pôles qui se recouvrent. Voilà. La taille du point dépend du nombre d'établissements d'entreprises. Nous voyons où ils sont répartis. Évidemment, Paris est au cœur. Et ensuite, nous voyons la répartition essentiellement, comme vous le voyez, dans l'Ouest, l'axe Nanterre Créteil, Tour de Versailles, Saclay, La Défense et Évry, avec un point sur Évry. Le périmètre d'un pôle de compétitivité, fondamentalement, est sur une échelle territoriale typiquement régionale. Il y en a même qui sont interrégionaux. Les entreprises, honnêtement, sont là où elles sont. C'est-à-dire que ça, c'est la photographie. Aujourd'hui, voilà la situation. C'est plus un stock qu'un flux. C'est donc la situation comme je dis actuelle. Les pôles recrutent, et donc les entreprises ne cessent de s'y associer. Et le vrai besoin aujourd'hui de ces entreprises avec des universités, c'est de pouvoir travailler ensemble. Évidemment, se relier à travers le numérique, c'est évident, et aussi des rencontres physiques à l'intérieur des pôles, entre les pôles, et aussi avec des entreprises et laboratoires qui ne sont pas dans les pôles, qui sont même d'ailleurs hors d'Île-de-France. Voilà la situation.

Après, j'ai des planches pour chacun des pôles que je pourrais vous fournir, qui montrent que la situation des pôles est très différente. Je peux en présenter un peut-être. Je veux juste présenter Cap Digital, parce que l'on a beaucoup parlé d'eux. C'est sur le numérique, l'image et son, l'éducation, le jeu vidéo, l'ingénierie de la connaissance et la vie numérique. Nous avons beaucoup parlé de création. C'est le grand pôle de compétitivité. Il y a 550 entreprises, 50 établissements d'enseignement supérieur regroupant 170 laboratoires. Et nous voyons où ils sont répartis. Il y a des territoires de projets, mais ils sont aussi hors des territoires de projet. Et malheureusement, ils ne sont pas forcément là où nous avons identifié d'autres entreprises. Alors l'un n'empêche pas l'autre. Ce n'est pas forcément en opposition, mais je pense qu'il faut tenir compte de tout cela pour assurer une synergie et

une efficacité au niveau de la région qui me paraît nécessaire pour avoir la compétitivité mondiale que l'on attend de ces structures, et qui sont vues au niveau mondial comme étant exemplaires, merci.

**Laurence HENRIOT** : des questions dans la salle. Monsieur ?

**Thomas LAMARCHE, Économiste - Université Paris 7** : bonjour, je suis Thomas LAMARCHE. Je suis économiste. J'habite à Orsay. Et en fait je ne sais pas si c'est une question ou pas, mais peut-être que j'ai besoin d'être rassuré sur la façon dont nous utilisons la notion de proximité dans les clusters, parce que moi je crois que pour travailler ensemble, il faut effectivement être proche du point de vue géographique, mais il faut aussi être proche dans la même organisation, et puis être proche dans le sens avoir un peu le même vocabulaire, avoir de la confiance, etc. Alors par rapport à ce que vous nous avez présenté, du coup j'ai un certain nombre de questions, c'est que l'on nous propose par exemple, pour ce qui est du plateau de Saclay, de déplacer l'université depuis la vallée jusqu'au plateau. Je ne sais pas si cela va être beaucoup plus intéressant pour les universitaires d'être à 3 kilomètres plutôt que 6 kilomètres, de Supelec par exemple. Alors est-ce que c'est ça la géographie ? Est-ce que c'est la vision de la géographie qui est la plus importante ? Cela m'étonne un petit peu. Il me semble que ce qui est intéressant c'est d'avoir la possibilité de travailler ensemble, et du coup que ces acteurs aient confiance alors que par ailleurs, ils sont assez fortement mis en concurrence dans les stratégies d'excellence puisque l'accès au fonds, comme vous l'avez évoqué, où il n'y a pas mal de fonds qui interviennent, notamment en lien au grand emprunt, et c'est systématiquement des politiques qui mettent en concurrence les universités entre elles ou les laboratoires entre eux. Et du coup, une partie de la communauté universitaire, vous le savez peut-être, est un peu froissée par ces pratiques de mise en concurrence qui vont un peu à l'inverse de la citation de Shaw que vous avez évoquée tout à l'heure, c'est-à-dire que ce n'est pas du partage. C'est du brevet. Nous sommes donc un peu chacun mis les uns contre les autres à éviter que les idées circulent. Cela m'étonne donc un petit peu.

Et puis, j'ai beaucoup apprécié l'intervention de Monsieur LACOSTE qui nous montrait les différentes polarisations, et il serait intéressant de ne pas oublier trop les habitants parce que relier les pôles entre eux c'est bien. Mais il y a quand même toute une série d'habitants qui ne sont pas forcément reliés par l'ensemble des pôles. Et puis il y a notamment une infrastructure que je n'ai pas vu du tout dans les dessins, c'est le RER B. Puisqu'il y a un RER qui est le B, et puis un RER C. Peut-être que cela vous a échappé, mais le RER B est dans un état de sous-investissement assez radical. Et peut-être simplement densifier autour de l'université d'Orsay plutôt que d'aller prendre des territoires agricoles pourrait être une des perspectives. Je ne sais pas comment vous avez perçu cela. Et du coup, cela éviterait une très intense spécialisation, en permettant un espace agricole à un endroit et un espace spécialisé de l'autre.

**Laurence HENRIOT** : Monsieur VERON ?

**Marc VERON** : nous sommes à nouveau ramenés à Saclay. Bien sûr que Pierre VELTZ pourrait en parler plus savamment que moi. Je pense qu'il y a un élément clé dans tout ce que vous avez dit, c'est que l'on ne déplace évidemment pas géographiquement pour le plaisir de déplacer géographiquement. Ce sont les mises en facteur commun qui sont totalement indispensables entre l'université d'Orsay et un certain nombre de grands établissements de recherche actuels, où qu'il est prévu d'installer. Mais plus fondamentalement, au-delà de cet aspect *stricto* limité dans le temps, la question de la réussite du plateau de Saclay, c'est celle - au-delà des implantations de grands établissements d'enseignement et de recherche - de l'attraction que ce plateau pourra représenter pour l'entreprise privée. S'il n'y a que des décisions d'ordre étatique qui consistent à déplacer des établissements d'un secteur géographique à l'autre, que ce soit interne au plateau de Saclay ou de Paris vers Saclay, nous n'aurons pas atteint l'objectif qui est poursuivi. L'objectif est bien dans une proportion incomparablement supérieure d'attirer l'investissement privé dans l'orbite des grands outils de recherche et de développement qui existent aujourd'hui, et demain *a fortiori*, sur le plateau de Saclay. C'est ce qui va constituer le véritable tissu. Et comme il a été dit à plusieurs reprises tout à l'heure, dans l'intervention du Président SANTINI ou de mon collègue Jean Claude PRAGER, la réussite se mesurera au-delà au nombre d'entreprises nouvelles qui seront créées à partir du fond technologique de ces grands établissements, encore une fois, publics ou privés.

Or, ce que l'on constate depuis très longtemps... Pardon de citer un cas personnel. J'ai été moi-même en charge d'un établissement de recherche à Orsay il y a 25 ans. Nous avons déjà cette insignifiance de création d'entreprise à partir du fonds considérable de recherches qui s'effectue à Saclay. Nous avons déjà cette insignifiance. Aujourd'hui, elle est la même. Structurellement, les clauses de développement du plateau de Saclay en 25 ans n'ont pas changé d'un iota. Nous sommes au rendez-vous de savoir si en effet, demain, nous sommes capables de tirer un parti de ce potentiel par la création de nouvelles activités, évidemment par des activités qui vont déboucher sur le marché, qui seront créatrices de développement et d'emploi. C'est la véritable question qui est au cœur de cette affaire de Saclay, comme d'autres d'ailleurs, mais particulièrement à Saclay.

**Laurence HENRIOT** : monsieur, est-ce que vous êtes satisfait de la réponse du maître d'ouvrage ?

**Thomas LAMARCHE** : c'est-à-dire qu'effectivement, je suis en partie satisfait. Ce qui me semble, c'est qu'il y a des éléments de l'ordre de la géographie, qui sont en place, c'est-à-dire le déplacement sur le plateau de Centrale, de l'Agro, etc. Et de ce point de vue là, il y a un élément très fort de concentration. Il n'est pas évident que cela réponde vraiment à la question. L'autre aspect, c'est comment est-ce que l'on fait travailler une communauté scientifique et le lien avec les formes de mise en concurrence qu'il y a dans les LRU. Ce n'était pas l'objet de la réponse. Sur cette partie-là, il n'y a pas eu directement de réponse, et je peux le comprendre. Mais je n'ai pas en tant que tel, à être satisfait.

**Laurence HENRIOT** : question suivante. Monsieur au sixième rang ?

**Emmanuel JOLIVET, INRA** : Emmanuel JOLIVET, je suis délégué régional de l'INRA pour l'Île-de-France, et je travaille à Jouy-en-Josas. Sur 37 ans de vie professionnelle, j'ai travaillé 32 ans à Jouy. Je suis aussi localisé ici. Et en fait, d'une certaine façon, Madame CASTEL m'a fait rêver parce que le jour où je pourrais aller en trois quarts d'heure de Saclay, puisque l'on n'a pas parlé de Jouy à Marne-la-Vallée, ce sera vraiment très bien. Ce que je voudrais savoir quand même, c'est que vous avez beaucoup parlé du grand métro automatique, mais il y a aussi la question des transports locaux autour des grandes stations, que vous n'avez pas évoquée. Pour Jouy, c'est une question très importante. Que ce soit pour HEC ou que ce soit pour l'INRA, c'est un point sur lequel j'aimerais avoir quelques éclaircissements. Qu'est-ce que vous pensez faire ? Dans ma vie professionnelle, à plusieurs époques, j'ai été plusieurs fois par semaine à Polytechnique, plusieurs fois par semaine à Orsay. A chaque fois, c'est en voiture. Il n'y a pas moyen de faire autrement. Quelles sont vos perspectives dans ce domaine-là ?

**Laurence HENRIOT** : Monsieur VERON, vous pouvez répondre ? Madame CASTEL ?

**Florence CASTEL** : *a priori*, il faut bien voir que le métro Grand Paris s'accompagnera d'une mise en réseau d'infrastructures de surface qui seront nécessaires, et qui devront être adaptées en fonction des gares qui seront définies. Ce sera tout l'enjeu notamment des contrats de développement territorial puisque dans ce cadre partenarial, les contrats de développement territorial sont prévus par la loi du 3 juin relative au Grand Paris. Et dans le cadre de ces contrats de développement territorial, le Préfet de région qui est en charge de leur élaboration et les collectivités territoriales se mettront d'accord sur un certain nombre de choses qui seront incluses dans le contrat. On parle beaucoup de la question du logement. C'est loin d'être la seule, même si cela focalise toutes les attentions. La question des transports de surface, les mécanismes de systèmes de rabattement, les parkings éventuels, les modes de circulation doux organisés, font partie de ces nouvelles organisations qu'il faudra mettre en place.

**Laurence HENRIOT** : Monsieur SIMON, vous avez la parole. Est-ce que vous pouvez vous présenter ?

**Pierre SIMON, Président de la CCI de Paris** : oui, Pierre SIMON. Je préside la Chambre de Commerce de Paris et la Chambre régionale, et puis une association qui fait la promotion de la région parisienne dans son ensemble, qui s'appelle Paris Île-de-France, capitale économique. Je voudrais juste faire quelques remarques. C'est peut-être moins des questions que des remarques. Premièrement, je voulais souligner que la remarque de Monsieur MOULET est tout à fait exacte. C'est-à-dire que la présentation sur l'ambition du Grand Paris, cela marche à l'étranger. Je passe une partie significative de mon temps à faire des présentations aux quatre coins du monde sur les ambitions de Paris, et comment arriver à développer cette ville capitale. Je peux vous dire que ça marche, et il est très important que ça marche. Je voudrais simplement rappeler que 20 % des emplois d'Île-de-France sont le résultat d'investissements internationaux, vous rappeler que si vous regardez dans le rétroviseur, sur les quatre dernières années, nous sommes le troisième ou quatrième en

termes de nombre d'investissements dans le monde. Mais par contre, lorsque vous vous projetez sur le futur et que vous demandez aux entreprises, à 1 000 entreprises dans le monde, où est-ce que vous envisagez d'investir dans les trois ans qui viennent, la ville capitale, la région capitale est, tenez-vous bien, 19e, loin derrière par exemple des villes comme Istanbul. Voilà. Si nous n'avons pas une ambition, une forte ambition, une grande ambition, si nous ne sommes pas très volontaristes... Après, c'est un problème de civilisation et de choix de société. Mais il faut savoir ce que l'on veut, si nous voulons de l'emploi ou pas.

Et en second lieu, Denis RANQUE n'est pas là, mais si Denis RANK avait été là, il vous aurait dit ce qu'il a dit lors d'une réunion que vous avez tenue à Paris : si nous voulons fidéliser l'industrie que nous avons, et Dieu sait que l'on en a besoin, et si nous voulons attirer de nouveaux industriels, il est vrai qu'il faut leur proposer un écosystème. Denis RANQUE n'est pas là ce soir, mais je me permets de répéter ce qu'il a dit. Il parlait pour la maison qu'il avait dirigée, qui était Thalès. Il nous a dit : « si vous voulez me fidéliser, il faut que j'aie autour de moi des centres de recherche. Il faut que j'aie autour de moi des PME. Il faut que j'aie autour de moi des grandes écoles. Il faut que j'aie autour de moi des universités. C'est un des motifs, une des raisons, un des moyens de me fidéliser, voilà. » Je dis cela parce que je crois qu'au-delà du cluster, l'idée d'un regroupement est certainement très important.

Je voudrais dire en troisième lieu que tous les grands pôles que l'on voit ne sont pas exclusivement concentrés sur une seule activité. Mais quand nous les regardons, ils sont quand même tous très complémentaires les uns des autres. Nous n'avons pas le temps de le voir, mais je pourrais parfaitement reprendre tous ces secteurs, et voir en quoi chaque grand pôle est utile à tous les autres, d'où la justification des déplacements. Voilà. Et je termine juste en évoquant peut-être l'école dans laquelle nous sommes pour dire - je partage tout à fait la remarque qui a été faite par Monsieur JOLIVET - que nous sommes tout à fait sensible ici à ne pas être écartés du campus qui sera créé sur le plateau. Mais ça, c'est de la desserte de proximité. Et je voulais simplement faire aussi, et je termine par là, je crois qu'un monde universitaire, dans le monde des écoles dans l'ensemble, dans le monde académique, il nous faut vivre ce que nous vivons dans l'entreprise tous les jours. C'est la co-compétition. Nous sommes à la fois concurrents et nous coopérons. Et c'est la vie quotidienne. Tous les jours, c'est les deux en même temps. Il faut se faire à l'idée, même sur un grand plateau comme celui-ci, qu'il y a la fois de la concurrence, mais également énormément de coopération.

**Laurence HENRIOT** : merci Monsieur Simon. Comme troisième intervenant, non pas le dernier.

**Didier SERRAT** : nous demandons à Monsieur Jacques TOUCHEFEU s'il veut bien rejoindre la tribune. Monsieur TOUCHEFEU est Directeur général de l'établissement public administratif Orly-Rungis-Seine amont, un des membres au cœur du territoire de projets Sud de Paris.

**Jacques TOUCHEFEU, Directeur de l'EPA Orly-Rungis-Seine amont** : Mesdames et Messieurs, bonsoir. Effectivement, je travaille sur l'opération d'intérêt national Orly-Rungis-Seine amont, dont je dirige l'établissement public d'aménagement Orly-Rungis-Seine amont, qui est d'ailleurs un épique en termes de statut industriel et commercial. Peut-être avant

d'aborder quelques illustrations de la question entre infrastructure et territoire et projet, peut-être deux mots sur le territoire depuis lequel je vais parler, simplement pour le repérer dans la région Île-de-France. C'est ce qui est en rouge à l'intérieur du Val de Marne, à l'intérieur de la petite couronne. C'est le tiers du Val-de-Marne et c'est un territoire qui est construit... Simplement, c'est un territoire qui est dans le Val-de-Marne, le long de la Seine d'un côté, et qui prend la partie Nord du pôle Orly-Rungis, autour de l'aéroport, élément structurant dont nous en avons parlé tout à l'heure, et du marché d'intérêt national de Rungis qui est un des grands marchés mondiaux, en fait, de ce genre-là sur les produits frais. Mon intervention d'illustration porte sur trois aspects : territoire de projets ; projets de territoire, ce qui n'est pas tout à fait pareil, et je vais l'illustrer ; et puis la dimension infrastructure. Je reviendrais sur un point qui est la question des temporalités. Territoires de projets. Là, nous apercevons une photo d'un des secteurs près de la Seine qui est le secteur des Ardouanes. Et pour illustrer le thème territoire de projets, je vais reprendre effectivement la dimension dont nous avons beaucoup parlé aujourd'hui, qui est la manière d'organiser une charpente économique à l'échelle des enjeux de positionnement internationaux et mondiaux de l'Île-de-France, mais simplement aussi pour dire que territoires de projets, cela dépend de quels projets nous parlons. Là nous allons parler effectivement, dans mon intervention, dans la première partie, je vais parler de cette question de la puissance internationale et mondiale économique de l'Île-de-France. Mais nous pouvons parler de tout un tas d'autres sujets. Et donc, le territoire de référence dont nous parlons quand nous parlons de ces sujets-là n'est pas forcément le même.

Sur le territoire de projets qui concerne ce Sud de l'Île-de-France, qui a été repéré dans les cartes que nous avons montrées jusqu'à présent, qui est le territoire, la vallée des biotechnologies. Nous l'appelons aussi le cône sud de l'innovation. Nous l'appelons aussi Paris Biotech Vallée, puisque c'est l'institution qui s'est créée pour porter ce territoire. A l'intérieur de ce territoire, nous voyons bien que l'on a un système, effectivement, de chaînage territorial qui va du Nord, depuis Paris, jusqu'au Sud à Évry, et qui dans une certaine épaisseur, va du plateau de Saclay jusqu'à Créteil. Et pour illustrer cette dimension de manière un petit peu plus précise, sur cette carte en particulier, nous avons effectivement, très fortement repéré que Orly-Rungis-Seine amont, dans sa partie Nord et dans le secteur des Ardouanes, vous avez vu une photo juste avant, ce secteur-là se situe dans un chaînage Est-Ouest dans lequel nous retrouvons effectivement ces centres de recherche que sont l'institut Gustave Roussy, que sont le CHU de Mondor et l'université Paris Est, mais aussi l'entreprise SANOFI, dont c'est le premier centre de recherche au monde à Vitry-sur-Seine. C'est 11 % de la recherche privée francilienne. Et il y a donc une synergie à développer entre ces ingrédients très importants et très puissants pour en tirer le maximum de bénéfices. Et quelque part, l'idée de mettre cela en synergie et de générer sur ce territoire des potentialités qui permettent d'organiser ces synergies, c'est ce qui permet justement d'augmenter la charpente dans ce domaine des biotechnologies.

Et deuxième élément, cet aspect est aussi très important pour le développement économique, c'est le passage de la recherche à l'entreprise. Sur SANOFI, toujours à Vitry,

nous avons le centre de recherche, mais nous avons aussi un centre de production qui investit en ce moment 200 millions d'euros dans une plateforme de lancement, qui est à la charnière de la recherche privée et du développement industriel. Cet élément également de valorisation, du passage de la recherche à l'industrie courante, est un élément extrêmement important également de mise en synergie et de développement économique. Et là-dedans, le transport, puisque c'est le sujet d'articulation que l'on essaie de traiter aujourd'hui, et bien tout simplement l'IGR, l'institut Gustave Roussy à Villejuif, Créteil, Mondor et SANOFI à Vitry, c'est très exactement trois stations de la ligne rouge du réseau du Grand Paris. C'est ce métro en rocade qui fera que quand il sera réalisé, nous serons quasiment dans une *walking distance* en prenant le métro, en sachant que ces stations sont positionnées, en tout cas dans les projets, aux portes de ces entités que sont SANOFI à Vitry, projet que je connais mieux, mais aussi aux portes de Gustave Roussy par exemple à Villejuif. C'est une première illustration territoire de projets. Là, nous parlions encore une fois du projet de développement économique à l'échelle de la puissance mondiale, un positionnement mondial de l'Île-de-France.

Et puis il y a la notion de projets de territoires. Et ce n'est pas simplement histoire de faire du style, mais ces projets s'incarnent dans des territoires, dans des lieux. Ils s'incarnent dans des lieux, et c'est là que l'on retrouve la notion de projet de développement territorial, dont le Président du directoire Marc VERON évoquait des illustrations à travers son propos sur des projets qui sont développés autour des gares. C'est la manière dont nous créons un écosystème urbain qui permet d'accueillir ces dimensions, notamment de développement économique, mais de tous les autres aspects qui sont nécessaires à la vie de l'Île-de-France, à la vie des salariés aussi, que ce soient les services urbains, que ce soient les grands équipements, que ce soit le logement, que ce soient les loisirs, tout ce qui fait la chair du lieu, de l'écosystème dans lequel tout cela pourra se nicher en quelque sorte. Dans le territoire qui est le mien, je vous le situais tout à l'heure dans la petite couronne, cela vient croiser aussi une autre dimension qui est l'enjeu contemporain de développement durable des agglomérations, et en particulier l'agglomération de l'Île-de-France. Et le développement durable, il est vrai que c'est un mot un peu à la mode. C'est un mot un peu valise, mais il correspond bel et bien à un enjeu absolument majeur, qui est à l'interface de l'économique, du social et de l'environnemental, et qui se traduit très concrètement dans la petite couronne par une véritable question de démultiplier les transports en commun, véritable alternative au mode voiture qui est quand même extrêmement prédominant, ou aux modes doux aussi. Mais cela signifie de créer les conditions urbaines de confort pour les modes doux. Quand je dis transport en commun, c'est transport en commun aux différentes échelles. Aux échelles métropolitaines, c'est le réseau du Grand Paris, ce que pose le réseau du Grand Paris. Mais aux échelles plus locales, nous avons parlé aussi des déclinaisons en termes de moyens de transport de surface, des TCSP, des tramways, qui démultiplient à toutes les échelles l'offre de transport en commun. C'est un enjeu majeur de la petite couronne, de la banlieue qui, effectivement, a aujourd'hui une offre de transport extrêmement insuffisante dans le contexte des enjeux du développement durable.



Et puis deuxième élément qui se traduit très concrètement sur les territoires de la petite couronne, c'est l'enjeu majeur de resserrer la ville sur elle-même pour éviter le trop grand étalement très loin. Et dans la petite couronne, c'est effectivement la question d'intensification, de restructuration de la ville sur elle-même et d'intensification, de compassification de cette ville. Et à ce titre, nous avons sur ce territoire, qui est dans le cœur de l'agglomération d'Orly-Rungis -Seine amont, identifié à travers les potentiels fonciers qui existent... Parce que c'est construit partout, mais c'est construit de manière relativement extensive et relativement lâche. Et sur le secteur des Ardouanes dont vous avez vu une photo tout à l'heure et où est implanté SANOFI, mais aussi sur le pôle d'Orly Rungis, nous avons identifié des secteurs de polarisation de la ville de petite couronne sur ces lieux-là, et d'intensification urbaine avec des programmes tout à fait significatifs. Cela couvre plusieurs centaines d'hectares, et cela correspond à des potentiels de projets sur plusieurs décennies qui sont de plusieurs millions de mètres carrés. Et quand je dis plusieurs millions de mètres carrés, je mélange la dimension économique mais aussi la dimension des équipements et la dimension du logement. Sur le pôle des Ardouanes que vous voyez dans la partie Nord-Est, nous sommes plus avancés que sur le pôle d'Orly aujourd'hui. Et nous avons un développement de ce territoire qui correspond à plusieurs dizaines de milliers d'emplois, mais aussi 13 000 logements. Et tout cela, dans un système qui vient de faire l'objet d'une délibération de la ville de Vitry sur ces objectifs-là et cette ambition-là.

Alors la je fais aussi le lien avec les dimensions infrastructurelles : c'est que ces pôles-là, qui sont affichés au titre du développement urbain, de la fabrication d'un écosystème plus durable, urbain plus durable de la petite couronne, ces pôles-là, étant donné leur intensité, fonctionnent effectivement à l'échelle locale, à l'échelle du territoire que vous voyez sur cette carte, mais ont évidemment besoin d'être reliés au reste des pôles structurants métropolitains, d'où la nécessité qu'ils se trouvent bel et bien situés sur le réseau de transport métropolitain. Et il se trouve que sur les Ardouanes, il y a une station de connexion avec le RER C, dont vous pouvez d'ailleurs voir une image. C'est donc la gare d'interconnexion avec le RER C qui est au cœur des Ardouanes, et qui devrait effectivement aller avec ce développement intense, puisqu'il y a aussi à la fois un besoin de desservir et de relier ces grands pôles métropolitains par le réseau du Grand Paris. Mais à l'inverse, le réseau du Grand Paris ne se justifie que s'il y a une capacité de développement importante polarisée autour des gares. Voilà ma deuxième partie. Et simplement pour aller très vite, ça, c'est une autre illustration de la récupération d'une grande halle...

**Laurence HENRIOT** : merci Monsieur d'accélérer votre conclusion.

**Jacques TOUCHEFEU** : ... qui dans une grande halle ferroviaire. L'idée est de réutiliser un patrimoine ferroviaire qui fait partie de l'histoire aussi du lieu. Cela a été évoqué tout à l'heure. Simplement, mon dernier sujet est l'effet d'entraînement. Nous voyons bien l'intérêt de ce réseau et de ces gares, et qu'en même temps, nous avons besoin d'une temporalité qui est relativement tenue, parce que l'effet d'entraînement de ce réseau de transport et de l'arrivée de ces gares sera bel et bien effectif s'il intervient dans les dix, quinze ans. S'il intervient beaucoup plus tard, il sera beaucoup plus compliqué d'obtenir les

effets du développement, notamment par rapport au développement économique, parce que les actes, les décisions d'investissement du monde économique se réfèrent quand même à des temporalités relativement courtes. Et donc si nous voulons démultiplier l'effet d'entraînement sur la dimension économique le plus vite possible, il faut le faire le plus vite possible.

**Laurence HENRIOT** : merci Monsieur. La parole est à la salle. Monsieur au quatrième ou cinquième rang, qui a levé le doigt le premier ?

**Laurent SAINTE FARE GARNOT, Secrétaire général de l'Association des amis de la Vallée de la Bièvre** : Laurent SAINTE FARE GARNOT, Secrétaire général des Amis de la Vallée de la Bièvre. J'avoue que j'ai un petit peu de mal à faire la synthèse entre les discours qui nous sont tenus et ce qui se passe sur le terrain. On nous parle de croissance, de croissance qui ne serait possible que grâce à un nouveau réseau de transport. Or, une étude de l'Observatoire national des territoires parue en 2009 a montré que la région Île-de-France est déjà la région qui a le plus gros PIB de toute l'Europe. On nous parle de nécessité d'accroître la densité. C'est également la région la plus peuplée. On nous parle d'accroître la densité de population. C'est la région qui est la plus dense. Et enfin, on nous parle de la nécessité de mieux la relier. Or, une étude de la DATAR, que Monsieur MOULET doit bien connaître, a déjà montré que Paris était la ville la mieux reliée de loin devant toutes les autres capitales européennes. Donc si la croissance n'est pas là, est-ce vraiment bien parce que nous manquons d'un réseau de transport supplémentaire, d'autant que ce réseau de transport est très onéreux. Pensons simplement que pour le petit tracé qui nous concerne, d'Orly jusqu'à Versailles, il faudra environ 3 milliards d'euros, alors que la somme d'1,5 milliard est estimée suffisante par la SNCF pour rénover toute la ligne B, y compris doubler le tunnel sous le centre. Je me pose donc quelques questions à propos de ce qui nous est annoncé, et je me pose les mêmes questions à propos de la notion de cluster.

On nous donne de très belles notions d'ailleurs. Le cluster serait quelque chose qui nécessiterait le volontariat des acteurs, une démarche partenariale et une synergie. C'est d'ailleurs ce que l'on a trouvé dans la Silicone Valley où les acteurs qui ont fait la réussite de ce lieu se sont connus sur les bancs de l'université, ont appris à travailler ensemble, et ont créé une dynamique à partir de l'échange de la créativité d'entreprises. Pourtant, ce que l'on voit déjà ici se mettre en place sur un cluster très voisin ne me semble pas à voir avec le volontariat. En quoi la mutation obligatoire de Paris XI sur le plateau de Saclay, de l'ENS Cachan sur le plateau de Saclay, de la Fac de Droit de Sceaux sur le plateau de Saclay, de la Fac dentaire, a à voir avec le volontariat ? En quoi la synergie se trouvera-t-elle sur le plateau entre l'ENS Cachan et SUPELEC ? Où sera la synergie entre Dentaire et l'Agro ? Où sera la synergie entre la Fac de Droit et Paris XI ? Voilà mes questions. Merci Monsieur VERON d'y répondre.

**Laurence HENRIOT** : Monsieur VERON.

**Marc VERON** : C'est une question à multiples entrées. En vous écoutant, j'ai essayé de rapprocher deux dates. En 1983, j'étais en charge du centre de Thomson SNCF situé juste en

face de La Martinière, à Corbeville à l'époque. Il n'y avait absolument aucun moyen de transport en dehors des RER distants et de cette départementale qui va d'est en ouest. Et les points d'engorgement étaient parfaits le matin comme le soir. En 2008, lorsque j'ai refait un tour complet, même situation à très peu de choses près, même situation. Il y a eu un peu d'aménagement sur la route départementale. Et que constatons-nous sur les 25 ans ? En dehors du cas de Danone qui est venu s'implanter collée à Polytechnique, aucun investissement privé. Aucun investissement privé. Alors, je me dis qu'il doit bien y avoir là une relation de cause à effet. Voici un territoire où s'est implanté un certain nombre de grands établissements d'enseignement et de recherche que nous connaissons bien, au fur et à mesure de l'histoire depuis la deuxième Guerre Mondiale, et par défaut d'infrastructures majeures, pas un investissement privé. Alors, est-ce que nous pouvons considérer, eu égard à ce qui se passe chez nos grands voisins, sans aller aux États-Unis, prenons la Grande Bretagne, est-ce que nous pouvons considérer qu'il est satisfaisant qu'un tel réservoir technologique soit en partie inexploité tout simplement parce que l'investissement privé ne vient pas en concours, et je répète, très probablement en concours dans des proportions incomparablement supérieures par rapport à l'investissement public. Voilà, c'est une réflexion que je me suis fait en regardant la manière dont les choses avaient bougé. Elles n'avaient pas bougé.

Et comme j'ai complété ma visite par un certain nombre de pérégrinations, par exemple dans la Faculté, l'université de Paris Orsay, aussi bien dans certains laboratoires que s'agissant de la cité universitaire qui héberge des étudiants, pardon, parce qu'il y a eu beaucoup de modernité aussi, mais j'ai été réellement atterré par les conditions dans lesquelles fonctionnaient certains laboratoires, et en tout cas, aux normes qui étaient celles d'hébergement des étudiants. Rien n'avait bougé du côté de la cité étudiante, rien en 25 ans. Je me suis dit qu'il y avait là quelque chose de parfaitement blessant eu égard à ce que nous ambitionnons en tant que France, eu égard à ce que nous ambitionnons, que l'un des secteurs qui figurent au classement de Shanghai quand même encore aujourd'hui, même si nous pouvons souhaiter mieux, était dans un état de souffrance par rapport à l'investissement. Il n'y a donc rien, me semble-t-il, de choquant que l'État tout à coup considère qu'il y a là un enjeu majeur et que l'État souhaite créer les conditions d'un effet d'entraînement pour sortir de cette stagnation. Encore une fois, l'observation est d'expérience. Je n'invente rien, d'expérience. C'est cela que j'avais en tête en vous écoutant. Je ne crois pas que l'on puisse en rester là.

**Laurence HENRIOT** : vous souhaitez un complément de réponse ? Oui ? Très rapidement Monsieur VERON, vous pouvez apporter un complément de réponse à une question.

**Jean-Claude PRAGER** : un complément donc de chiffres à propos des investissements simplement. Ne pas oublier que ce qui fait le succès de la recherche, ce sont d'abord les moyens. Cambridge, c'est 1,2 milliard d'euros. Le MIT, 1,7 milliard d'euros investi par les États. En France, Paris XI, c'est 450 millions.

**Laurence HENRIOT** : une autre question. Monsieur ?

**Flavien BAZENET, président de l'association « Pour Jouy »** : Flavien BAZENET, Président de l'association Pour Jouy. Je voudrais prolonger la question de Monsieur SAINTE FARE GARNOT concernant les finances. Je sais bien que quand on aime, on ne compte pas. Nous parlons souvent dans une entreprise de ROI, Retour sur Investissement. J'aimerais que vous nous présentiez le vôtre. Merci.

**Jean-Claude PRAGER** : Je vais répondre. Sur la dernière question, nous sommes en train de faire les études qui permettent d'avoir un calcul qui sera présenté à la Commission, qui sera présenté au public. Et notamment, nous allons faire une réunion de grand débat le 5 janvier, « Coûts et financements », au cours de laquelle nous allons donner les premiers calculs qui sont en train d'être faits, parce que ce sont des calculs assez compliqués. Je voudrais reprendre la question précédente parce qu'elle est très importante quant à la vision du monde qu'elle sous-entend. J'entends bien que la région Île-de-France est la première région en Europe la plus riche, la plus peuplée, la plus dense, la mieux reliée, etc. Mieux reliée, nous pouvons avoir une petite discussion autour de cela. Il y a un point sur lequel il faut insister. Ce n'est pas parce que c'est la première région que ce n'est pas celle où il y a des inégalités d'accès à la santé, des inégalités d'accès à l'éducation, fortes, qui personnellement me choquent beaucoup. Et je considère que nous nous devons collectivement de faire notre meilleur effort pour pouvoir continuer de financer un haut niveau de vie moyen, et résorber ces inégalités, continuer de financer un haut niveau de protection sociale. Et la seule manière, c'est d'avoir une croissance qui soit la meilleure possible bien évidemment à la fois pour la région Île-de-France, mais également pour l'ensemble du territoire national, parce qu'il ne faut pas oublier que c'est la région Île-de-France qui tire l'ensemble du territoire national. Je vous rappelle que la région Île-de-France représente un peu moins de 30 % du PIB national, mais qu'il y a un système redistributif sur le reste des autres régions qui fait qu'elle redistribue un quart de sa production aux autres régions. Cela signifie que les autres régions ont besoin d'une région Île-de-France très puissante.

**Laurence HENRIOT** : et une dernière question dans le fond de la salle.

**Arnaud CAZES, Chef de projet informatique** : Bonsoir Mesdames et Messieurs. J'ai une question à vous poser sur le tracé...

**Laurence HENRIOT** : Est-ce que vous pourriez vous présenter monsieur, s'il vous plaît ?

**Arnaud CAZES** : Oui, donc je m'appelle Arnaud CAZES. Je suis résident des Loges-en-Josas, donc à côté d'ici. Je suis venu en voisin en quelque sorte. J'entends parler ce soir... Depuis le début du débat, j'avais déjà assisté à la réunion de Versailles, la première réunion du débat public, j'entends parler de transport. Donc pour ne pas faire hors sujet, nous parlons de transport en commun. Et le but d'un transport en commun, c'est quand même de servir les besoins en transport des usagers. Nous l'avons vu lors des précédentes présentations. L'essentiel des trajets correspond à des trajets domicile-travail, et les pôles d'emploi à desservir essentiellement sur l'Ouest parisien sont comme nous l'avons vu dans un autre schéma, essentiellement les pôles de Vélizy et de Saint-Quentin en Yvelines. Quand nous prenons en compte l'aspect enseignement supérieur, nous voyons qu'il y a également les

pôles universitaires de Saint-Quentin-en-Yvelines, le campus de Saclay, et le campus de HEC où nous sommes ce soir. Et quand je regarde le tracé tel qu'il est à ce jour, nous voyons clairement que c'est une double occasion manquée. C'est-à-dire que l'on dessert Versailles, cela paraît effectivement utile si ce n'est indispensable, mais nous oublions de desservir Saint-Quentin-en-Yvelines, au moins pour l'instant. Nous oublions de desservir Vélizy-Villacoublay, et le Maire de Vélizy-Villacoublay l'avait rappelé lors de la première réunion publique, Vélizy-Villacoublay, c'est 120 000 personnes qui travaillent tous les jours sur le secteur de Vélizy-Villacoublay. Et le tramway T6 sera bien insuffisant avec 4 000 ou 5 000 passagers/heure pour apporter une réponse au problème crucial du transport sur Vélizy-Villacoublay.

Ma question, c'est : est-ce qu'il est prévu d'adapter le tracé éventuellement en le doublant, en faisant un double tracé, que ce soit à court terme ou à plus long terme en plusieurs étapes, pour desservir d'une part Vélizy-Villacoublay et éventuellement le campus HEC qui serait sur le tracé, et la gare de Versailles-Chantiers qui est un point d'interconnexion très important, et puis d'autre part, la zone de Saint-Quentin-en-Yvelines avec le territoire de développement de Satory, et éventuellement la gare de Versailles Matelots qui est envisagée pour des raisons d'espace foncier et de places de parking comme l'avait rappelé le Maire de Versailles. Nous avons effectivement pour l'instant assez peu d'éléments sur le financement du métro automatique. Il serait intéressant de savoir la part de financement, d'argent public qui sera utilisé pour ce projet, mais il serait dommage de voir que sur la boucle Ouest, sur la boucle verte, nous allons dépenser un chiffre qui avait été annoncé d'à peu près 10 milliards d'euros pour desservir uniquement cinq gares en oubliant consciencieusement...

**Laurence HENRIOT** : est-ce que vous pourriez poser votre question Monsieur ?

**Arnaud CAZES** : voilà, je termine. Nous allons oublier consciencieusement de desservir les deux principaux bassins d'emploi de l'Ouest parisien et certains pôles universitaires, voire certains territoires en développement ? Cela me paraît dommage, et je voulais savoir si nous allons prendre en compte réellement les besoins des usagers, les besoins des habitants et des gens qui vont travailler tous les jours dans l'Ouest parisien.

**Laurence HENRIOT** : merci Monsieur. Une réponse ?

**Marc VERON** : nous pouvons reprendre ce qui a été explicité à Versailles, c'est-à-dire que, encore une fois, aller de Rueil à Versailles n'a de sens que bien entendu s'il y a un fort projet de développement sur Versailles. Ce n'est pas seulement une question de transport. C'est une question de transport et une question de développement économique. Par ailleurs, nous avons fait observer, nous l'avons redit à Saint-Quentin, que la position de la gare de Versailles aurait évidemment une influence sur le tracé en aval vers Saint-Quentin, et donc sur l'éventuelle localisation de la gare de Saint-Quentin. Le débat n'a pas été clos à ma connaissance, puisque des points de vue différents se sont exprimés dans la réunion de Saint-Quentin. J'admets donc votre remarque pour Vélizy. Pour Saint-Quentin, il me semble que le débat est ouvert sur le tracé vers Saint-Quentin, une gare en Saint-Quentin. La

question est maintenant de savoir où. Ça, ce n'est pas arbitrairement que nous le déterminons. C'est bien entendu avec les acteurs locaux que l'on peut le déterminer. C'est toujours comme ça que nous avons procédé, et donc nous n'allons pas commencer autrement. Le métro du Grand Paris ne résume pas à lui seul la question des transports, et c'est évident que dès lors que l'on s'écarte de Paris, d'autres moyens doivent venir en connexion ou en rabattement pour mailler le territoire. Ce n'est évidemment pas uniquement avec le réseau de métro du Grand Paris que l'on peut prétendre résoudre les questions de desserte et de développement d'un certain nombre de territoires qui sont sur les côtés du tracé. Nous avons donc bien entendu ce qui a été exprimé par le Maire de Vélizy, et il est évident que les moyens de complément doivent être réfléchis en fonction de ces besoins. Voilà. La question de Saint-Quentin est aujourd'hui ouverte, mais elle est clairement sur la table. Et le lien entre le positionnement de la gare de Versailles et celui de la gare de Saint-Quentin est absolument évident.

**Laurence HENRIOT** : Merci Monsieur VERON. Dernière question, Madame ?

**Sandrine GRANDGAMBE, Conseillère régionale IDF E** : bonsoir. Une intervention rapide, Sandrine GRANDGAMB. Je suis Conseillère régionale, et je voulais remercier de nouveau Monsieur LACOSTE de l'intervention qu'il a faite, parce que je crois qu'il a bien posé dès le départ les éléments du débat parce que l'on peut très bien comme vous l'avez rappelé être ambitieux et s'appuyer sur l'histoire. Mais l'histoire nous apprend aussi que les contextes ne sont pas toujours comparables, et qu'il vaut mieux partir aussi des réalités d'aujourd'hui. Et les réalités, c'est justement de savoir qu'est-ce que l'on veut réellement comme projet. Territoire de projets, c'est rappelé dans le titre : soit il s'agit effectivement en ce qui concerne le métro du Grand Paris de relier des pôles de compétitivité, et alors de nouveau se pose la question de la pertinence de ce projet et du coup, par rapport à la pertinence de ce projet ; soit nous sommes dans une logique qui a été explicitée tout à l'heure avec l'OIM, qui est de transformer aussi ces territoires de projets en projets de territoires. Et alors là, nous avons forcément une vision beaucoup plus large. Et ce n'est pas simplement - comme Monsieur le rappelait Monsieur SIMON je crois - une fidélisation des entreprises par le fait d'un maillage d'entreprises. C'est aussi une fidélisation parce qu'il y aura des services publics, parce qu'il y aura des logements. Et donc là, nous sommes sur un projet plus global, et ce n'est pas simplement la question d'un métro. Je voulais donc simplement pour finir faire deux remarques : dans cette logique de territoires de projets qui se transforment en projets de territoires, je ne comprends pas comment nous pouvons justement passer sous silence la question du plan de mobilisation de la région Île-de-France et d'Arc Express puisque cela a été plusieurs fois rappelé même si les noms n'ont pas été dits. Mais en réalité, nous voyons bien qu'il y a un travail commun nécessaire, Monsieur le Président SANTINI l'a rappelé dans son introduction. Il y a un travail qui a lieu. Ce n'est pas le premier débat, et à ce stade, nous savons déjà qu'il y a des propositions de convergence des deux projets. Je pense que ce serait bien aussi que l'on débâte sur des choses qui ont déjà avancé. Et puis je crois que, ça a été soulevé plusieurs fois, mais c'est difficile quand même de raisonner sans avoir aucun élément financier, parce que vous l'avez dit, ce sera affiné. Ce sont des calculs

difficiles, mais enfin, quand même, nous avons déjà les grandes masses en tête, et je pense que ce n'est pas inutile de les rappeler.

**Laurence HENRIOT** : est-ce que vous voulez apporter une réaction ou un point de vue complémentaire ?

**Marc VERON** : je ne peux que redire ce que j'ai exprimé tout à l'heure. C'est-à-dire que nous avons clairement aujourd'hui une dynamique sur le Grand Paris qui est engagée à la faveur de cette consultation, et que cette dynamique a conduit tout d'un coup à une cristallisation de toute une série de projets qui étaient latents, et qui sont souvent extrêmement concrets. C'est-à-dire qu'il y a des investisseurs privés derrière. Et par conséquent, les communes qui sont sujettes au projet, qui sont traversées par ce projet, relèvent une formidable opportunité de faire avancer toute une série de ces projets. Alors, c'est valable partout. C'est valable au Sud. Nous avons par exemple une emprise autoroutière, à laquelle l'État a renoncé, de 100 hectares par exemple sur les territoires de Champigny, formidable opportunité pour développer de l'activité économique et du logement. Le Maire a explicité cela dans des réunions très nombreuses tout à fait intéressantes. Au Nord-Est tout d'un coup, tous ces territoires, d'un côté Sevrans, Montfermeil, Aulnay etc., je peux en faire la liste, mais de l'autre côté plus à l'Ouest, Gonesse, Sarcelles etc., qui étaient jusqu'à présent en souffrance, ils sont en souffrance, et qui tout d'un coup voient ce métro comme une formidable opportunité, non seulement de permettre à leurs habitants d'accéder à de l'emploi qui souvent à cinq kilomètres leur est fermé, mais aussi d'attirer de l'activité sur leurs propres territoires.

On peut descendre. Je vais arrêter rapidement parce que je pourrais citer tellement d'exemples que je laisserai l'assistance. Quand nous regardons la partie la plus au nord des Hauts-de-Seine, c'est également le cas. Des friches industrielles très importantes, parce que c'était un bout de département qui était hautement industrialisé et qui dans les années soixante-dix, quatre-vingts, a vu toutes ses activités s'effondrer. Et tout d'un coup, il voit l'opportunité, et là encore avec un projet d'investissement très concret, parce que tout cela a réveillé les investisseurs. Ce dont parlait tout à l'heure le président SIMON en essayant de placer le terme du Grand Paris à l'échelle internationale, quand nous regardons simplement à l'échelle nationale, le fait qu'il y ait ce projet de métro et qu'il y ait en effet du disponible, des territoires qui ne demandent qu'à s'offrir au développement, cela réveille. Cela stimule l'investissement sur des projets concrets de la part d'entreprises. Moi, il me semble que par rapport à toute une polémique qui a pu se développer sans gros intérêts de savoir si nous allons traverser des champs de pommes de terre ou je ne sais quoi - tout cela est d'un niveau assez dérisoire par rapport aux enjeux - je pense que là, nous avons vraiment à travers ce projet tout à coup un formidable potentiel qui s'est réveillé, qui est en train de se réveiller, et qui est en effet ouvert au développement, ouvert aux investissements, ouvert à ce que des activités nouvelles s'y implantent.

**Laurence HENRIOT** : nous ne pouvons plus prendre que questions là immédiatement. Le quatrième intervenant, c'est...

**François LEBLOND** : nous allons vous demander d'être très rapide Monsieur Pierre VELTZ parce que l'heure tourne, et nous voudrions pouvoir donner quand même un petit peu la parole à la salle à nouveau.

**Pierre VELTZ, Président de l'Établissement Public Paris Saclay** : bonsoir à toutes et à tous. J'essaierai d'être aussi rapide que possible. Je voulais dire juste que l'on m'a demandé de ne pas parler de Saclay, et que nous aurions l'occasion d'en reparler. Nous en avons quand même parlé abondamment dans la salle. Deux petites remarques initiales pour répondre à des choses qui ont été dites. D'abord, en ce qui concerne les établissements qui viennent aujourd'hui à Saclay, il faut quand même insister sur le fait que personne ne les force à venir. Le déménagement de l'université, en particulier, a été voté par le Conseil d'administration de l'université qui est un établissement public autonome, et se fera pour l'essentiel, voire en quasi-totalité, sur les terrains de l'université. Alors j'entends bien que l'on peut en discuter, mais c'est quand même la volonté de l'université. Il y a dans la salle des représentants de la Fondation de coopération scientifique. Je vous assure que nous, ce que nous vivons au quotidien, ce n'est pas du tout des établissements qui traînent des pieds et qui viennent là poussés par je ne sais quelle autorité supérieure qui les obligerait à venir à Saclay. Nous ne vivons pas du tout cela. Nous vivons au contraire des gens qui ont compris et qui ont fait l'analyse que pour leur établissement, il était vital de s'agréger à un grand pôle en constitution. La deuxième chose sur les transports, je crois que l'on est bien au clair, il y a premièrement sur la zone de Saclay une idée partagée que la priorité des priorités, c'est de remettre à niveau les transports existants, et en particulier le RER B, peut-être aussi le RER C. Moi, je pense qu'en effet, il faut que l'on fasse des efforts parce que je comprends bien les gens qui nous disent : « Vous nous parlez de quelque chose qui va concerner nos enfants. Nos enfants, c'est important. Mais ce que l'on fait aujourd'hui, c'est important aussi ». Tout le monde le dit, et nous le constatons nous-mêmes. La situation s'est dégradée au cours des années sur le RER B en particulier. Il est vital pour le projet d'avoir une action concertée, ambitieuse et déterminée pour améliorer cette situation.

Ensuite, nous avons deux choses différentes. Nous avons ce grand projet dont nous parlons aujourd'hui qui est un métro rapide, vitesse 60 km/h, quelque chose comme ça, avec des temps de transport donc courts à échelle métropolitaine. Et bien sûr, il faut que ce soit couplé à système de distribution plus local de rabattement. Et là, comme vous le savez, les gens de Saclay en particulier, il y a aujourd'hui des transports en commun en site propre qui sont en train d'être réalisés, notamment sur un axe Est-Ouest. Mais nous réfléchissons aussi et c'est une réponse à une question qui a été posée, à plusieurs questions qui ont été posées d'ailleurs aussi par le Président SIMON tout à l'heure, nous réfléchissons également à un axe Nord-Sud qui connecterait en gros la zone de Courtabœuf qui est une très grande zone, la zone du plateau de Saclay jusque vers la zone de Vélizy d'un côté, et la zone de Versailles de l'autre, en desservant au passage Jouy, HEC et l'Inra. Nous ne sommes pas obligés pour cela dans un premier temps de faire des infrastructures importantes. Beaucoup de choses peuvent se faire à travers le service, par exemple toujours en infrastructure, alors qu'en réalité, à travers le service, nous pouvons déjà faire beaucoup de choses. Mais évidemment,



cet axe Nord-Sud est un sujet de réflexion et de préoccupation tout à fait important pour nous.

Alors en réalité, j'ai déjà pris trois minutes dans mon temps, et donc dans les sept minutes qui me restent, je voulais moi vous donner quelques réflexions un peu générales en élargissant peut-être un peu la focale comme cela a été déjà fait par certains à l'échelle du monde. Si nous regardons ce qui se passe aujourd'hui à l'échelle du monde, il y a une chose qui est extraordinairement frappante, c'est que l'on assiste aujourd'hui à un processus de polarisation tout à fait extraordinaire autour d'un certain nombre de, non pas simplement de métropoles, mais de grandes régions urbaines. Pour vous donner juste deux ou trois chiffres, des chercheurs américains ont fait une étude qui montre que si on prend les dix premières très grandes régions métropolitaines du monde, par exemple le Corridor, Boston, New York, Philadelphie, Washington ou la région de Tokyo, Osaka, Paris, Londres etc., cela représente 400 millions d'habitants, 6 % de la population mondiale, plus de 40 % du PIB mondial, et 60, 70 à 80 % de la création technologique mondiale. Alors on peut le regretter. On peut dire que ce n'est pas bien. On peut dire, et c'est une vraie question : que deviennent les zones qui sont en dehors de cela et en particulier aujourd'hui des zones du monde qui sont en quelque sorte en friches ? A mon avis, cela pose une vraie question. Mais ce processus de polarisation, en même temps, on ne peut pas le nier. En fait, nous avons la carte du monde selon l'ONU où les institutions internationales, où aussi d'ailleurs les économistes, le monde comme un ensemble d'États-Nations en interaction les uns avec les autres. C'est une vision en fait qui est assez largement fautive de ce qui est la réalité du monde économique d'aujourd'hui qui ressemble beaucoup plus à un ensemble de grandes régions urbaines qui sont en interaction, en réseau les unes avec les autres. Cela nous ramène d'ailleurs à une phase de l'histoire qui était un peu préalable à celle de la montée des États-Nations que l'on a constatée au XIXe et au XXe siècle.

Deuxièmement, à l'intérieur de ces grandes régions métropolitaines, dont on sent bien que c'est là que se joue l'avenir aujourd'hui des nations... Et je pense que cela a été dit. L'avenir de notre beau pays se joue largement dans la capacité de sa métropole à tenir son rang à l'échelle internationale. A l'intérieur de ces régions, et parfois à l'extérieur d'ailleurs, on voit un processus de polarisation à échelle plus fine. Alors, que l'on appelle cela « cluster », que l'on appelle cela... Peu importe à la limite. Il y a toutes sortes de structures différentes, les unes spécialisées, les autres non spécialisées. Soyons très pragmatiques par rapport à cela. Il y en a une que je voudrais quand même mettre en exergue, parce que je pense qu'elle joue un rôle essentiel aujourd'hui dans le monde. C'est ce qui se construit autour des grandes universités de recherche mondiale. Si vous prenez les États-Unis et aujourd'hui l'Asie, aussi bien l'Inde que la Chine et d'autres pays, vous voyez que se construisent de très grands ensembles. J'appelle cela des pôles industrialo-universitaires dans lesquels il y a un écosystème extrêmement complexe de plus en plus riche, de plus en plus dense et de plus en plus polarisant, de plus en plus attractif pour le reste du monde, dont les grandes universités mondiales sont le cœur, et qui sont aujourd'hui à la fois des foyers extraordinaires de création de richesses qui tirent complètement l'économie des pays. Si

vous lisez les déclarations du Président OBAMA, vous verrez à quel point on retrouve dans ces déclarations cette question des grands pôles universitaires et des écosystèmes qui les entourent, et qui sont en même temps des espèces d'aimants, des pôles magnétiques extrêmement forts pour les jeunes les plus brillants dans le reste du monde.

Pour nous, la question est extrêmement simple : est-ce que l'on veut rester sur cette carte-là ou pas ? Voilà. Sachant qu'en réalité, la logique des choses, là encore on peut le regretter, mais c'est comme ça, elle va dans le sens d'une liste de plus en plus courte de ces pôles. Il n'y en aura pas 150 dans le monde. Il y a des pôles de niveaux différents évidemment, mais les grands pôles mondiaux qui sont véritablement les attracteurs sont et seront en nombre limité. Disons-le franchement : le gagnant du jeu aujourd'hui, ce n'est pas l'Europe. C'est clairement les États-Unis, et un binôme extrêmement fort qui est en train de se construire entre l'Asie et les États-Unis. Allez sur les campus américains. Beaucoup d'entre vous les connaissent. Vous verrez à quel point le lien avec l'Asie aujourd'hui est fort. Et vous pouvez aller sur les campus chinois ou les campus indiens, et vous verrez réciproquement à quel point le lien avec les États-Unis est fort.

La question est de savoir là aussi si l'Europe et la France veulent être dans le jeu. Le champ de bataille aujourd'hui, il est dans l'imaginaire. Il est dans la tête des jeunes les plus brillants du monde et en particulier du monde émergent qui ont faim de développement, qui ont faim de croissance, qui ont faim de culture, et qui vont effectivement aller là où ils auront l'impression qu'ils pourront le mieux mettre leurs talents en valeur. La question est de savoir si nous voulons être sur cette liste-là ou pas. C'est aussi simple que ça. Moi, je constate qu'aujourd'hui, ces étudiants du monde entier, nous en avons relativement peu parce qu'ils ne nous connaissent pas, parce que nous sommes provinciaux, parce que nous portons des marques que personne ne connaît à commencer par les plus prestigieuses parfois d'entre elles. L'école polytechnique est connue de ceux qui la connaissent, mais c'est un cercle assez restreint à l'échelle du monde. Il faut dire les choses comme elles sont. Alors que Stanford, Harvard, MIT, ce sont des marques qui rayonnent aujourd'hui dans le monde. Et donc pour moi, la question est extrêmement simple. C'est : est-ce que l'on veut jouer dans cette cour-là ou est-ce que l'on veut se contenter de rester dans une cour nous allons dire plus provinciale ? Voilà.

Il me reste une minute. Je voudrais dire un mot du transport parce qu'au fond, pourquoi cet effet de concentration ? Jean-Claude PRAGER l'a dit tout à l'heure : quand les économistes ne peuvent pas répondre à une question, ils inventent un truc. Alors là, nous disons les effets d'agglomération. Nous disons que ça marche parce qu'il y a des effets d'agglomération, et les effets d'agglomération, c'est par exemple tout simplement que l'Île-de-France, c'est 30 %, cela a été dit, du PIB national avec 20 % de la population. Alors nous pourrions avoir une explication en disant : le Francilien est 1,5 fois plus productif, plus intelligent, plus actif et plus travailleur que le Français moyen. Vous reconnaîtrez que c'est une hypothèse peu plausible. Et donc qu'est-ce qui fait la « surproductivité francilienne » ? C'est cet effet d'agglomération. C'est complètement montré dans les chiffres. Et au fond, pourquoi ? Alors si nous essayons d'ouvrir la boîte noire de ces effets d'agglomération, c'est un sujet très

compliqué, mais il me semble qu'il y a quand même au moins deux ou trois choses qui sont assez claires. La première, c'est au fond que plus nous sommes dans le télécommunicable, plus ce qui ne peut pas se télécommuniquer exige la coprésence, et plus cela prend de valeur d'une certaine façon. Deuxièmement, il se trouve que les gens aujourd'hui ont en tout cas un certain niveau de revenu, et une certaine capacité importante de choisir leurs lieux de résidence. Et la plupart d'entre eux ont plutôt envie d'habiter dans des villes, et en particulier dans certaines villes, que d'habiter ailleurs. Et puis la troisième chose, la plus profonde, la plus difficile, c'est que les métropoles, et les grandes métropoles en particulier, offrent des capacités de combinaison et d'appariement de compétences complémentaires qui permettent aux talents individuels - à tous les niveaux, quand je parle de talents, je ne fais pas de l'élitisme, c'est vrai à tous les niveaux - de s'exprimer alors qu'ils ne pouvaient pas s'exprimer ailleurs. Thomas FRIEDMAN a écrit un best seller mondial, je ne sais pas quel est le tirage, mais qui s'appelle en anglais « *The world is flat* ». Et puis en Français, cela a été traduit par « La terre est plate », je crois tout simplement, l'idée étant de dire qu'avec Internet, le monde est devenu plat. C'est-à-dire que chacun peut accéder à toutes les ressources du monde. Et dans une certaine mesure, c'est vrai.

C'est-à-dire que l'inégalité fondamentale de notre monde, qui est l'inégalité du lieu de naissance, elle recule. Il prend l'exemple d'un jeune ou d'une jeune femme, d'une fille très brillante dans un village perdu de l'Inde. Avant l'Internet, elle n'avait aucune chance, absolument aucune, à moins d'être exceptionnelle vraiment, à un niveau exceptionnel, pardonnez-moi, j'ai fini. Aujourd'hui avec l'Internet, elle peut effectivement avoir une chance de s'en sortir. Mais comment s'en sortir ? En allant dans la métropole, parce que c'est là qu'elle trouvera véritablement à exprimer son talent. Et le transport, au fond, c'est ce qui permet cette mise en connexion. Et de ce point de vue là, c'est absolument... Je suis agacé, je vous le dis franchement, d'entendre cette opposition permanente entre un transport qui servirait essentiellement les objectifs économiques et un transport qui servirait essentiellement les objectifs des habitants. Quelque part, c'est la même chose, pas seulement parce qu'à un niveau macroéconomique tout le monde a intérêt à la croissance ne fût-ce que si nous voulons maintenir un niveau de vie et des prestations sociales, etc., mais aussi parce que concrètement, qu'est-ce que c'est qu'un moyen de transport ? C'est quelque chose qui sert d'aller du point A au point B certes, mais surtout qui vous permet d'accéder à un potentiel d'activités, d'emplois, de jobs, de culture, etc., plus large. C'est cela le transport. Ce n'est pas simplement de pouvoir se déplacer d'un point à un autre. Et de ce point de vue là évidemment, un transport rapide de type métropolitain donne une ouverture à cet ensemble de possibilités, de marchés du travail, de marchés de services, d'accès à la culture. La ville, c'est la liberté et les opportunités. Et c'est ça l'intérêt du transport. Alors, arrêtons d'opposer l'objectif social et l'objectif économique du système de transport. Merci.

**Laurence HENRIOT** : merci Monsieur. Compte tenu du temps, nous allons prendre une question. Dans le fond à droite.

**Pierre-Philippe BUREAU, membre de l'association « Palaiseau autrement »** : Merci. Pierre-Philippe BUREAU. Je suis membre d'une association locale qui s'appelle Palaiseau

autrement. Le responsable de l'OIN Orly- Rungis a conclu sur la question de la temporalité, et sur le fait que les entreprises n'avaient pas une visibilité ou ne pouvaient pas se projeter sur des projets à 10 ans ou à 15 ans. Dans les documents et dans la présentation, il est évoqué un phasage de mise en service progressif à partir de 2018- 2020 jusqu'en 2025. Est-ce que ce phasage s'appuie sur ce qui a été identifié dans les territoires de projets qui sont de nature très différente, dans le Nord-Est, Aulnay etc., sur un besoin de reconquête urbaine et de reconversion et de reconstruction du tissu urbain, donc une urgence je dirais à faire amener le transport en commun sur des pôles qui sont plutôt, et je crois que le cas des Ardouanes est du même type, sur une urgence du transport pour reconstruire la ville, sur d'autres sites où c'est le transport qui va pouvoir booster des centres et des polarités existantes à qui nous destinons un développement, et un troisième cas qui est plutôt celui du plateau de Saclay où pour le moment, nous avons des champs, et où le transport ne doit-il pas être déterminant, je crois que c'est dans les mots de l'introduction générale, et donc est-ce qu'il ne doit pas être préalable à l'urbanisation ? Et donc, est-ce qu'il ne faut pas retourner le projet Saclay dans sa temporalité en commençant par les transports avant d'imaginer un aménagement ?

La deuxième remarque par rapport à... C'est une donnée qu'a citée Madame CASTEL dans son propos introductif sur le bilan socioéconomique et environnemental du projet de transport sur la partie sud-ouest Massy-Rueil *grosso modo*, avec un choix plutôt d'un transport enterré qui coûte plus cher, mais qui apporte une réponse environnementale favorable. Je voudrais savoir si dans les études actuelles socioéconomiques et environnementales, les conséquences des réseaux maillés de surface qui sont nécessaires sont intégrées ? A quoi bon faire du souterrain sur une voie expresse avec une gare tous les 10 kilomètres si nous nous mettons à faire des sites propres de surface et des voies de rabattement, du stationnement de surface, qui urbanisent et qui imperméabilisent tous les sols. Est-ce que l'ensemble de ce bilan socioéconomique est vraiment à l'échelle du territoire, ou attendons-nous les projets de territoires pour évaluer socioéconomiquement et environnementalement les conséquences du transport à l'échelle de chaque territoire ?

Dernière remarque par rapport à l'ampleur du travail fait par la CNDP : le législateur a souhaité que la Commission de Débat public s'empare simultanément des deux dossiers de transport, et je trouve assez exemplaire l'ensemble de la démarche et des documents, et le foisonnement de réunions. Par contre, je dirai qu'en tant que citoyen, le résultat sera sur le comparatif du projet présenté en début de concertation et celui qui sera présenté dans les réunions publiques. Nous mesurerons vraiment l'efficacité du débat public et son sérieux sur les transformations et les évolutions entre le document initial et ce qui sera mis en débat public de concertation réglementaire dans les périodes suivantes.

**Laurence HENRIOT** : merci de cette question très complexe. Il ne va pas être très facile de répondre rapidement, mais c'est pourtant ce que je vais vous demander compte tenu de l'heure.

**Marc VERON** : Madame CASTEL va répondre sur l'étude d'évaluation environnementale qu'elle a commanditée parce que je crois qu'il y a une riche matière.

Sur le premier point, nous disons simplement la chose suivante : au moment où le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris, c'est-à-dire disons fin mai, aura à délibérer sur le tracé et les gares, il aura bien entendu aussi à délibérer sur la séquence des travaux. L'observation que l'on peut faire est que par rapport à un projet d'une nature aussi étendue, nos voisins, sans parler d'un certain nombre de pays plus lointains, ont offert un bon exemple de la méthode, c'est-à-dire d'abord un chantier en continu, c'est-à-dire un chantier que l'on n'interrompt pas. Nous ne sommes pas du tout dans une logique à la française que l'on connaît bien, qui consiste à tronçonner un vaste chantier et désarmer évidemment au bout de chaque phase les moyens humains et matériels avant de les réarmer souvent plusieurs années plus tard. Vous avez eu l'exemple de l'A86, il y en a beaucoup d'autres, qui a mis tout de même 40 ans avant de se boucler. C'est totalement ruineux au sens réel du mot, financier. Et bien entendu par rapport aux besoins, c'est totalement en écart. Un projet en continu est bien entendu un projet qui doit être démarré à plusieurs endroits de manière simultanée. Je donne cette indication puisqu'il y a quand même un tracé en souterrain qui est assez important. Un tunnelier, c'est 3 kilomètres par an. Vous voyez par là qu'il faut mettre en batterie, donc à plusieurs endroits, un certain nombre de tunneliers pour parvenir au résultat à l'intérieur de la période de temps très contrainte qu'il a été rappelé tout à l'heure en introduction.

Je ferai un saut sur la dernière mention que vous avez faite. Si vous avez un peu de temps, vous allez piocher dans la loi du 3 juin. Elle est sur Internet. La loi du 3 juin dite Grand Paris, à l'article 3, au V, vous voyez que je vous évite toutes les lectures autres, précise les modalités qui doivent suivre la clôture de cette phase de consultation du public que nous vivons. Et vous apercevrez d'une part évidemment qu'il y a une synthèse de l'ensemble des travaux et des communications sous toutes les formes que devra faire évidemment la Commission Particulière du Débat Public, mais vous vous apercevrez surtout que la décision du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris devra être argumentée, et que ses arguments devront être exposés publiquement. Les choix ne pourront donc pas être arbitraires par rapport à la synthèse qui aura été communiquée par la Commission du Débat Public, et deux ou trois précautions valant probablement mieux qu'une, le Président de notre Conseil de surveillance, Monsieur SANTINI, devra expliciter les choix en question devant les commissions compétentes des deux chambres. Et puis enfin, le décret intervenant au Conseil d'État, nul ne peut imaginer que le Conseil d'État joue le rôle d'un notaire dans cette affaire. Il aura bien entendu à apprécier au regard du texte de loi la manière dont cette loi a été satisfaite, par rapprochement de la synthèse de la Commission du Débat Public et des arguments qui auront été exposés par la Société du Grand Paris dans la formulation de ses choix. Florence ?

**Florence CASTEL** : sur l'aspect environnemental très vite, nous avons pour la première fois réalisé une évaluation environnementale. Aucun projet de cette nature ne l'a jamais fait. Vous avez pu la voir en ligne intégralement sur Internet. Elle est très fouillée. L'autorité

environnementale l'a relevé. Parce que la décision n'est pas encore prise, il n'est bien entendu pas possible d'anticiper sur un éventuel réseau de surface qui sera mis en adéquation avec le réseau que nous proposons, en particulier avec la localisation des gares.

Cela étant, cette évaluation environnementale a été faite sur un faisceau large, et elle est intégralement publique. Cela veut dire qu'en particulier, l'état initial de l'environnement qui a été intégralement réalisé, dont la qualité a été soulignée par l'autorité environnementale, est à disposition demain du Préfet de région et de tous les élus qui en auront besoin pour élaborer les réseaux de surface.

J'ajoute, par ailleurs que, dans les contrats de développement territorial pour lesquels le décret est en cours de préparation, conformément à ce qu'exige la réglementation, si ces contrats de développement territorial, dans les aménagements qu'ils proposent, ont des répercussions sur l'environnement, ils seront eux-mêmes soumis à une évaluation environnementale. Et le cas échéant, les données que nous avons produites pourront être complétées.

**Laurence HENRIOT** : merci. Nous allons passer au dernier intervenant. Didier SERRAT va nous le présenter.

**Didier SERRAT** : Monsieur Marc WIEL, urbaniste, va nous donner son questionnaire sur l'organisation sur le projet. Merci de faire bref, et merci à vous tous de votre patience jusqu'à la dernière minute de ce débat.

**Marc WIEL, Urbaniste** : vous êtes fatigués et j'ai un propos difficile à faire. Je vais définir trois titres : faire un schéma pour planifier est toujours insuffisant ; commencer par faire un schéma, c'est la meilleure façon de ne pas y parvenir ; et priorité aux politiques en amont plutôt qu'en aval.

Le thème de ce soir est celui des territoires de projets. Je suis très partisan de territorialiser des projets, mais pas de mettre cet objectif en amont d'une démarche de planification qui se voudrait être stratégique et accordée au développement durable. Je pense que les essais du SDRIF, comme ceux des architectes ou du secrétariat d'État à la région capitale, ne sont pas parvenus à une planification stratégique. Pour moi, une telle planification ne peut être physique. Cela ne peut être un schéma cartographié à l'image de celle des années 60-70, ni être une opération de marketing urbain, sous prétexte de mobilisation des acteurs, comme certaines villes l'ont fait dans les années 90 et 2000. Ce que nous devons inventer, et nous ne l'avons pas encore inventé, sans nous réfugier derrière un principe de précaution qui tétaniserait les initiatives, c'est une planification adaptable aux aléas de demain. Ces aléas concernent l'environnement, l'attractivité, les conditions de vie des Franciliens, et il n'y a pas d'accord sur la façon dont ces trois éléments se commandent mutuellement. Il n'y a pas de diagnostic partagé. J'ai analysé tout ce qui a été dit sur le sujet, et j'ai constaté cela. Je donnerai donc mon propre diagnostic.

Je partirai de la bizarrerie théorique que nous constatons quand nous faisons, depuis quelques années, des enquêtes de déplacement. Investir dans les améliorations de déplacement ne fait pas gagner de temps, sauf pour une toute petite minorité de déplacements urbains, ceux qui sont liés aux activités métropolitaines, ceux qui rayonnent au-delà des bassins d'emploi. Mais par contre, cela fait gagner du temps pour les échanges interurbains entre bassins d'emploi distincts, entre les villes ou les agglomérations.

Il y a quelques années, les chercheurs, dans ce domaine disaient que la vitesse à faible coût incitait à aller plus loin et qu'ainsi, elle nous faisait mieux profiter des possibilités urbaines. Puis, nous avons fini par comprendre qu'en fait cette facilité supérieure de déplacement était consommée pour l'essentiel par des ménages et des entreprises qui se relocalisaient, et pas simplement dans les secteurs périurbains. On avait gagné autres choses que du temps. Nous avons gagné de l'espace, un choix plus exigeant de notre voisinage, et de la productivité. Et lentement, la ville s'était recomposée via les marchés urbains, marchés fonciers, immobiliers, de l'emploi et des services. Ville et mobilité ne faisaient qu'un système, mais tout le monde continuait de les penser séparément parce qu'Edgar MORIN n'avait pas réussi encore à nous convaincre et à nous familiariser avec la pensée complexe. Et nous continuons de nous leurrer en donnant foi à des représentations simplifiées des choses, souvent teintées idéologie, qui sont autant d'illusions dangereuses. Citons-en quelques-unes en rapport avec notre sujet. Aller plus vite fait gagner du temps. L'accessibilité est toujours propice au développement économique. La densité va contrarier l'étalement urbain. Il est possible de faire baisser les prix du logement en construisant plus.

Toutes ces propositions sont vraiment fausses. Ceux sont des idées réflexes qui nous entraînent vers les mauvaises solutions, pour gérer les difficultés tant actuelles que futures. Quand nous facilitons les déplacements, que le coût en temps et en argent diminue, l'impact sur l'organisation de l'espace est de trois ordres suivant le niveau territorial concerné. Au niveau quartier, premier niveau, les pôles de proximité se redéploient, grossissent, et se raréfient. Et il y a donc de moins en moins de proximité. Pour ces déplacements, pour les déplacements pour s'y rendre, nous ne pouvons pas gagner de temps en allant plus vite.

Pour le niveau bassin d'emploi, pour l'accès au travail, du travail à l'habitat, la facilitation de déplacements fait *a priori* gagner du temps, et elle allège momentanément le prix des logements. Mais ce processus est vite rattrapé par la ségrégation sociale croissante qu'elle permet, et par une répartition des activités soit plus concentrées, soit plus éparpillées, suivant la nature des activités, si bien que les Franciliens mettent deux fois plus temps pour aller au travail que les provinciaux, bien que disposant d'un système terriblement développé. Ce sont les relocalisations qui rattrapent toutes les facilités que l'on leur a donné.

Au niveau métropolitain, pour les activités qui rayonnent au-delà du bassin d'emploi, la vitesse peut faire gagner du temps, et il est vrai qu'elle a un impact favorable sur le développement économique. Mais il s'agit d'une faible quantité de déplacements, et s'il convient de lui donner satisfaction, il faut surtout lui donner satisfaction sans prendre le

risque de rompre les équilibres urbains des deux autres niveaux territoriaux précédents. Les mobilités, et non pas la mobilité, les trois mobilités dont je viens de parler, elles permettent de construire des équilibres urbains différents entre les acteurs urbains différents qui sont en compétition pour s'approprier l'espace. Ces acteurs en concurrence recherchent en même temps une coopération entre eux grâce à cette mobilité. Nous touchons l'ambivalence même de la mobilité, qui sert apparemment à cette chose simple qui s'appelle se déplacer, mais qui alimente au-delà les rapports de coopération-concurrence entre les territoires.

Ainsi, alors que la vitesse ne permet pas de gagner du temps sauf en de rares exceptions, nous la recherchons quand même, tout en prétendant décider simultanément de la morphologie urbaine, comme si la densité et la vitesse étaient naturellement compatibles, alors que cette compatibilité réclame un rigoureux encadrement par de coûteuses politiques publiques complémentaires.

La plupart des grandes métropoles ont fait l'erreur de multiplier les autoroutes urbaines, et certaines, comme nous ici, avons en plus voulu faire des villes nouvelles. Nous avons de ce fait encore plus perdu la maîtrise de l'urbanisation, et notre façon de décentraliser les compétences entre les institutions a encore aggravé cette perte de maîtrise. Et maintenant, certaines de ces métropoles s'imaginent se convertir au développement durable en multipliant des réseaux de transport collectif rapides. Elles n'ont toujours pas compris qu'avant de chercher à favoriser un mode de déplacement par rapport à un autre, il fallait doser la facilité de se déplacer suivant le type de déplacement, si elles voulaient maîtriser les équilibres urbains qui structurent les quartiers, les bassins d'emplois et la constitution des aires métropolitaines. Elles s'interdisent de ce fait à devenir vivables.

Nous cherchons un même niveau de service dans les performances des transports sans trop nous soucier du type de développement concerné. C'est que depuis toujours, nous voulons, pour des raisons financières, massifier les différents types de flux de déplacement sans comprendre que cette option va nécessiter des politiques publiques correctrices en aval de l'acte de construire qui sont extrêmement coûteuses. Ces politiques correctrices s'appellent des aides au logement, des aides aux logements sociaux, des transports subventionnés, et des politiques de la ville. Nous ne lions pas ces politiques publiques correctrices à l'embrasement de la compétition pour le sol que nous avons provoqué par le niveau de service indifférencié des transports. Nous ne savons pas que le prix du logement n'est pas lié à la pénurie de logements, qui est réelle et qui a des autres inconvénients, mais à la richesse des populations, amplifiée de l'écart que l'on n'arrive pas à résorber entre facilités de déplacement et discordance entre emploi et habitat. Et c'est cette situation de discordance entre l'emploi et l'habitat par rapport à la facilité de déplacement qui, en réaction sur le marché foncier, fait qu'il y a 10 % des ménages franciliens qui ont des revenus pour être propriétaires s'ils habitaient la province, et qui ne peuvent pas l'être en île de France.

C'est aussi pour cette raison que la région la plus riche de France est celle qui a le plus de logements sociaux. Et d'ignorer que seules les politiques en amont, c'est-à-dire les politiques



foncières, les politiques qui jouent sur la discordance entre l'emploi et l'habitat, les politiques qui jouent sur les politiques de mobilité, qui répercutent sur l'utilisateur le coût des conséquences sur l'aménagement... Seuls ces trois politiques en amont peuvent contenir le coût des politiques en aval. On s'accroche à de vieilles recettes inefficaces, le droit du sol, la densification ou des grands projets, alors qu'il faut commencer à arrêter de mettre de l'huile sur le feu de la compétition pour le sol, et donc de réviser en profondeur les conditions de la mobilité.

C'est l'illusion de l'urgence qui compromet l'avenir. Il ne faut plus se ruer sur le bon dessin de la bonne ville. Avant cela, que ce soit les villes nouvelles ou leurs versions modernisées que sont les pôles de compétitivité, avant cela, il faut trouver la façon de financer les politiques publiques d'aval à partir des enrichissements sans cause induite par l'insuffisance aveuglante des politiques publiques d'amont. Contrairement aux politiques d'aval, les politiques d'amont ne sont défendues par aucun lobby. Et ceci explique cela. La cohérence entre l'urbanisme et le transport n'est plus physique, mais stratégique. Il ne s'agit pas de densifier autour des gares, mais d'organiser des flux financiers régulateurs des inconvénients que l'on veut éviter.

Le SDRIF et la démarche du Grand Paris vont partiellement dans la bonne direction. Elles veulent chacune relancer une reconstruction freinée entre autres par l'organisation institutionnelle, mais persistent aussi dans des erreurs, faute de dominer leur sujet. Elles se trompent toutes les deux en oubliant que la progressive réorganisation de l'accessibilité routière, modération des vitesses et des péages, et création de péages, est aussi importante que l'investissement pour les transports collectifs. Que pour ce dernier, le critère principal n'est plus le gain de temps, mais les équilibres urbains dont la non-maîtrise crée les conditions d'une congestion larvée, mal interprétée, parce qu'uniquement associée à une insuffisance d'offres. Elle ne donne pas la priorité au financement de l'aménagement, en pariant trop l'une sur la densification, l'autre sur une taxation des plus-values pour financer les transports.

Ma conclusion, c'est qu'en fait, je pense que c'est la dernière phrase que je vais vous dire, je pense que la planification stratégique va réclamer d'abord une réforme de la fiscalité, une fiscalité des localisations et de la mobilité. Et c'est en utilisant astucieusement ces fiscalités que l'on pourra commencer à maîtriser quelque chose.

**Laurence HENRIOT** : merci beaucoup. Nous ne pouvons plus prendre de questions dans la salle, mais en revanche, je vous rappelle que vous pouvez poser toutes vos questions sur Internet, et qu'à chaque question sera apportée une réponse.

**François LEBLOND** : oui Mesdames Messieurs, nous avons dépassé un peu l'heure, mais je voudrais remercier tous les intervenants, remercier la Société du Grand Paris, remercier tous ceux qui ont apporté leur concours, et regretter. Je regrette que nous n'ayons pas eu assez de temps - peut-être que l'on a calibré les choses d'une façon qui n'était peut-être pas tout à fait satisfaisante - pas assez de temps pour vous entendre.

Débat Public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris

Mais comme l'a dit notre amie Laurence HENRIOT il y a un instant, vous pouvez poser toutes vos questions, et nous vous répondrons. Je remercie en tout cas tous ceux qui ont participé à ce débat, et je leur souhaite une bonne nuit.

*Fin de la réunion à 23 heures 12*