



INSTITUT
DIDEROT

Les Carnets de l'Institut Diderot

PHILIPPE YVIN

L'avenir du Grand Paris

Les Carnets de l'Institut Diderot

PHILIPPE YVIN

L'avenir du Grand Paris

SEPTEMBRE 2017

Sommaire

- Présentation de l'invité p. 5
Dominique Lecourt
- Avant-Propos p. 9
Jean-Claude Seys
- L'avenir du Grand Paris p. 13
Philippe Yvin
- Débat avec la salle p. 31
- Les publications
de l'Institut Diderot p. 49

Présentation de l'invité

Chers Amis,

Une fois encore, nous avons été dans l'obligation de refuser de nombreuses personnes, faute de places. Je tiens à saluer particulièrement les élus qui se sont joints à nous, ce matin.

Monsieur le Président soyez remercié d'avoir accepté notre invitation ; vos analyses sont très attendues.

Il me revient de vous présenter à l'auditoire ; ce que je fais bien volontiers.

Vous avez été nommé Président du directoire de la Société du Grand Paris lors du conseil des ministres du mercredi 19 février 2014.

Jusqu'alors conseiller chargé des collectivités locales au cabinet du Premier ministre, administrateur territorial, vous êtes l'ancien directeur général des services départementaux de la Seine-Saint-Denis et de l'Oise.

Je rappelle que vous avez occupé notamment les fonctions de secrétaire général de la Ville d'Épinay-sur-Seine, parallèlement à votre mission à la commission des maires sur la sécurité puis au conseil national de prévention de la délinquance (1983-1986).

Secrétaire général du conseil national des villes (1989-1990), puis directeur de la prévention et de la délinquance de la délégation interministérielle à la ville et au développement social urbain (1990-1991).

Sous-préfet, vous avez été chargé de mission pour la politique de la ville auprès du préfet des Yvelines de 1991 à 1993.

De 1993 à 1995, vous avez quitté notre région pour l'île de Beauté et avez exercé les fonctions de secrétaire général de la préfecture de Haute-Corse. De retour en Île-de-France, vous êtes ensuite nommé directeur du cabinet du préfet de l'Essonne, avant d'être chef du cabinet civil du ministre de la Défense (1997-1998) puis directeur du cabinet du ministre délégué à la ville (1998-2002).

Je n'oublie pas de mentionner, dans cet impressionnant parcours, l'année passée à diriger le secrétariat général de la commission de préparation de la Charte de l'environnement (2003-2004).

Je ne doute pas que vous pourrez nous éclairer, ce matin, sur ce projet qui va décider de l'avenir de la Région

Capitale, ou plus simplement de notre avenir.

Permettez-moi de passer la parole à Jean-Claude Seys afin qu'il introduise nos échanges avant de vous laisser la parole.

Pr. Dominique Lecourt
Directeur général de l'Institut Diderot

Avant-Propos

L'Institut Diderot a été créé pour tenter de promouvoir, sur les grands problèmes de notre société, une réflexion pluridisciplinaire et prospective.

Nous prenons conscience que la communication est venue prendre, à côté de cet objectif, une place importante.

En effet, alors que nous sommes tous submergés par un flux continu d'informations, nous constatons, que sur les sujets importants, l'information factuelle manque même chez les leaders d'opinion.

Nous renouvelons ce constat aujourd'hui avec cette réunion sur le Grand Paris en voyant le nombre et la qualité, non seulement de l'auditoire présent, mais de tous ceux que nous n'avons pas pu accueillir faute de place.

Les rivalités entre Paris, les départements voisins et la Région ont très probablement nui à la réalisation de grands travaux d'aménagement qui eussent été nécessaires pour permettre un développement harmonieux de l'ensemble et éviter que les franciliens, en raison de multiples problèmes, ne quittent chaque année en nombre le territoire tandis que la ville elle-même se transforme en ville musée.

C'est pour corriger cette évolution qu'a été lancé, en 2008, par le Président de la République, le projet du Grand Paris, visant à transformer l'agglomération parisienne en une métropole mondiale du 21^{ème} siècle, afin d'améliorer le cadre de vie de ses habitants, de corriger les inégalités territoriales et de construire une ville durable et attractive.

Améliorer la situation sans toucher à l'une de ses principales causes, étant impossible, le projet du Grand Paris comporte un volet institutionnel et un volet économique et social.

Le volet institutionnel de Gouvernance commune, dit Métropole du Grand Paris, s'applique à Paris et à 130 villes des départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ainsi qu'à quelques communes de la Grande Couronne. Il a connu une première étape avec la création en 2016 d'une Métropole à statut particulier les réunissant. Ce n'est pas celui qui retiendra notre attention ce matin, mais davantage le volet économique et social.

Il est ambitieux. Ce n'est pas « les nouvelles routes de la soie », mais à l'échelle de la Région Capitale, qui concentre 18 % de la population et 30 % du PIB français, c'est déjà considérable.

Il s'agit de remédier aux multiples problèmes auxquels sont confrontés les franciliens, en matière de transport, de logement, d'insécurité notamment, le transport étant considéré à la fois pour lui-même mais également

comme outil de restructuration des territoires, de lutte contre la pollution et le réchauffement climatique et, bien évidemment, de développement économique.

Il est nécessaire de doper l'attractivité de la Région par rapport à une concurrence internationale de plus en plus vive comme le démontre la bataille pour attirer les banques qui désireraient quitter la City pour le Continent après le *Brexit*. La qualité des infrastructures et, plus généralement, la qualité de vie est un facteur de choix pour attirer les entreprises dont les salariés ont une forte valeur ajoutée.

L'attribution à Paris des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 a sans doute été facilitée par le projet de Grand Paris. En retour, l'évènement très médiatique que constituent les jeux Olympiques, qui impose un timing contraignant, est-il de nature à faciliter la mission dont vous avez la charge ? Nous ne doutons pas, malgré tout, que ce grand projet favorisera le développement de nouveaux pôles d'activités et assurera le développement de transports fluides, rapides, sûrs et écologiques pour tous les résidents, de leurs domiciles aux centres d'activité et entre ceux-ci.

Je suis heureux de vous accueillir dans ce lieu de dialogue qu'est l'Institut Diderot et vous passe immédiatement la parole.

Jean-Claude Seys
Président de l'Institut Diderot

L'avenir du Grand Paris

Le 18 octobre dernier, devant plus de 2000 personnes réunies au Pavillon Baltard, les noms des 51 lauréats du concours « Inventons la Métropole du Grand Paris » ont été dévoilés ¹.

Le succès de ce concours et la qualité des projets retenus sont enthousiasmants. Nous avons eu l'idée de cet appel à projets à l'automne 2015. À l'époque, j'avais retenu comme nom : « Les hubs du Grand Paris ». Il s'agissait de donner de la visibilité, de la force, aux quartiers entourant les gares du Grand Paris Express, ainsi que d'en accélérer l'aménagement. Cette initiative avait été mûrie en collaboration avec le cabinet du ministre de l'Économie. Emmanuel Macron était ainsi venu en mars 2016 au Mipim appuyer cette initiative. Il avait eu cette formule, que je trouve très juste : il nous faut désormais « faire Paris au carré ». Patrick Ollier, élu président de la Métropole du Grand Paris en janvier 2016, voulait aussi

1. La liste des lauréats, les fiches des projets retenus ainsi qu'une vidéo de présentation sont disponibles sur : <http://www.inventonslametropole-dugrand-paris.fr/finalistes/>.

lancer un concours. Le Premier ministre, Manuel Valls, qui a beaucoup suivi le dossier du Grand Paris pendant la durée de ses fonctions, a fusionné les deux initiatives. Le concours « Inventons la métropole du Grand Paris » a ainsi été lancé le 10 octobre 2016. Son objectif était de sélectionner des propositions d'aménagement sur des fonciers cédés par un certain nombre d'opérateurs, essentiellement publics, autour des gares du Grand Paris Express et, au-delà, sur d'autres terrains de la métropole.

51 lauréats ont donc été retenus. L'aménagement des territoires mis au concours représentera 7 milliards d'investissements privés. Cette mobilisation des investisseurs est un signe extrêmement encourageant. On retrouve parmi ceux-ci non seulement l'ensemble des acteurs habituels de l'urbanisme, mais aussi des acteurs purement financiers qui se sont associés aux groupements immobiliers. On le voit, l'aménagement du Grand Paris fait l'objet d'anticipations positives.

Les projets des lauréats sont remarquables et d'envergure. Je ne citerai que deux exemples. Premièrement, le quartier Pleyel, autour de la gare de Saint-Denis, qui sera la plus grande du réseau. D'une superficie de 170 000 m², il mêlera logement, activité économique, culturelle et sociale. Ensuite, la zone SENIA, dont le périmètre est encore un peu incertain, à cheval sur Thiais et Orly, juste au-dessus de l'aéroport. Cet espace est un peu en déclin. 250 000 m² de logements et d'activité vont y être construits pour le revitaliser.

Les projets retenus sont de nature très variée. Tous reflètent le succès de ce concours, en même temps que la capacité d'innovation des entreprises françaises mobilisées autour de cette ambition. J'espère ainsi que ces réalisations constitueront aussi une vitrine à l'exportation pour nos entreprises. Elles regroupent dans des projets globaux à la fois les techniques de l'avenir comme des bâtiments à haute qualité environnementale, les grids pour gérer l'énergie locale, le traitement novateur des déchets, et des innovations culturelles et sociales. Nous tenons peut-être là les prémices d'un nouveau modèle urbain français pour la ville du XXI^e siècle. Il faut, bien entendu, attendre de voir la réalisation concrète de ces projets. Mais je dois dire que cet événement a été, et restera sans doute, un moment très fort dans l'histoire du Grand Paris.

Je garde toutefois un peu de recul. Il se trouve que je lis en ce moment les *Mémoires* du Baron Haussmann. Or j'ai été très frappé par les pages où Haussmann exprime un certain désenchantement, une forme de désillusion. À l'origine, Haussmann avait reçu un mandat très explicite de l'Empereur. Le jour où il avait été convoqué dans le bureau de Napoléon III, celui-ci lui avait presque dessiné sur le plan de Paris ce qu'il devait faire. Or il lui aura fallu pendant dix-sept ans se battre pied à pied, chaque jour, contre, dirions-nous aujourd'hui, l'administration, les technocrates. Ce ne fut pas une tâche de tout repos. J'en retiens donc la nécessité de faire preuve d'un certain recul et d'une certaine humilité.

I. POUR QUELLES RAISONS UN GRAND PARIS ?

Deux grands constats, très bien dégagés par Christian Blanc à l'époque, et toujours pertinents, sont à l'origine du Grand Paris. Le premier est global : les métropoles jouent un rôle sans cesse plus important à l'échelle mondiale. Le second porte sur une relative perte d'attractivité à l'international de Paris et sa région.

A. L'importance croissante des métropoles

L'économie mondiale se transforme. Les métropoles y jouent un rôle de plus en plus grand. Quelques données suffisent à le montrer : le Chicago Council of Global Affairs a publié à l'automne 2016 un classement des producteurs de richesses dans le monde, qu'il s'agisse d'États-nations, d'aires urbaines, et même d'entreprises, à partir de leur chiffre d'affaires ². Sur les 100 premiers producteurs de richesses dans le monde, 42 sont des aires urbaines. C'est un chiffre extrêmement frappant. 42 aires urbaines dans le monde produisent plus de richesses que bien des États.

L'Île-de-France, avec ses 650 milliards d'euros de richesses annuellement produites, est le 32^e producteur de richesses dans le monde et la 6^e aire urbaine. On pourrait d'ailleurs discuter ces classements, dans la mesure où les Américains ont tendance à élargir leurs aires urbaines. Mais la leçon, elle, est claire : les richesses

2. <https://www.thechicagocouncil.org/publication/100-top-economies-urban-influence-and-position-cities-evolving-world-order>.

se concentrent dans les grandes métropoles internationales, qui sont les moteurs de la croissance dans leurs pays.

D'autres indicateurs le montrent très bien. Dans un livre qui a très vite fait date, *The New Geography of Jobs*, Enrico Moretti, professeur d'économie à Berkeley, a étudié l'évolution des emplois ces dernières années aux États-Unis³. Deux éléments sont particulièrement frappants. Premièrement, la création d'emplois dans la haute technologie, dans l'innovation, produit beaucoup plus d'emplois indirects que les emplois traditionnels. Pour le montrer, Moretti a notamment comparé deux villes emblématiques, Seattle et Detroit. Deuxièmement, malgré le développement massif de l'information et de sa circulation sur Internet, la création de clusters économiques est fondamentale pour les économies nationales. Pourquoi ? Parce que, malgré la masse d'informations sur Internet, il reste des informations dont la valorisation ne peut se faire que face à face. C'est alors la combinaison de l'information numérique et de la concentration géographique qui permet aux métropoles de produire une valeur ajoutée considérable.

Au niveau français, l'Île-de-France produit ainsi plus de 30 % de la richesse nationale, avec 19 % de la population. À ces deux chiffres, il faut en ajouter un autre : un quart de la richesse produite en Île-de-France

3. Enrico Moretti, *The New Geography of Jobs*, Boston, Houghton Mifflin Harcourt, 2012.

est redistribuée dans le pays ⁴. Nous sommes très loin de *Paris et le désert français*. L'enjeu majeur, aujourd'hui, est de développer notre ville-monde parce qu'il s'agit aussi d'un enjeu national en matière de redistribution.

II. LA PLACE DE PARIS PARMIL LES MÉTROPOLES MONDIALES

Un certain nombre de classements internationaux nous renseignent sur la situation de Paris dans ce concert des métropoles mondiales. Concert qui bouge beaucoup : les fameuses villes-monde sont de plus en plus concurrencées par d'autres métropoles, asiatiques ou secondaires aux États-Unis. La compétition s'exacerbe de plus en plus.

Ces classements se divisent en deux grandes catégories. Les premiers mesurent un certain nombre de données, et classent les métropoles en fonction de critères objectifs. Une deuxième série de classements interrogent les investisseurs sur leur perception de ces grandes métropoles.

Les classements du premier type placent Paris, selon les critères, de la première à la dixième place. Le plus souvent, Paris se situe en quatrième ou cinquième position.

4. On peut se référer sur ce point aux travaux de Laurent Davezies, en particulier *La République et ses territoires. La circulation invisible des richesses*, Seuil, coll. « La république des idées », 2008.

En revanche, notre image est plus nuancée dans le deuxième type de classements. Pour le dire brièvement, Paris n'apparaît pas très favorable aux affaires et aux entreprises. En conséquence, Paris a connu une croissance nettement plus lente que les autres villes-monde. Les implantations d'entreprises internationales y ont été faibles, même rapportées à des villes européennes comme Berlin – moyennes relativement aux grandes métropoles mondiales. Cette perte d'image, qui se traduit par des faits économiques, est inquiétante. Notre métropole a vraisemblablement eu tendance à s'assoupir ces dernières années.

Couplé à celui de l'importance croissante des métropoles dans le monde, ce constat doit nous faire réagir.

Nous devons agir avec détermination pour faire de notre métropole une métropole compétitive et attractive.

Il nous faut ainsi viser trois objectifs : faire de Paris la métropole la plus attractive d'Europe, la rendre plus inclusive, et bâtir une métropole vitrine de l'innovation urbaine et de la ville durable.

III. LES TROIS OBJECTIFS DU GRAND PARIS

1. Faire de Paris la métropole la plus attractive d'Europe

Cette ambition est parfaitement réaliste. Pour y arriver, nous devons compenser nos faiblesses et accentuer nos avantages compétitifs.

Compenser nos faiblesses dépend en premier lieu de la politique économique nationale. Comme je l'ai déjà dit, la France, et donc la métropole parisienne, n'apparaissent pas assez favorables aux affaires et aux entrepreneurs, aux yeux des investisseurs internationaux. La transformation économique et sociale voulue par le président de la République est une des réponses à ce problème. Les réformes structurelles visant à moderniser notre économie permettront de changer non seulement les réalités, mais aussi l'image de Paris à l'international.

Cependant, des actions proprement territoriales doivent aussi être menées. Faire de Paris un centre mondial de l'innovation, par exemple. Ceci demande d'aider les start-ups à grandir, ce qui reste encore difficile, et également d'orienter davantage vers l'exportation les petites et moyennes entreprises. Je me félicite ainsi de la décision récemment prise par le Conseil régional d'Île-de-France visant à soutenir la transformation numérique des PME industrielles. Voilà un exemple d'action concrète allant dans la bonne direction. C'est cette ligne que nous devons suivre. Nous devons ainsi accentuer le lien entre l'industrie et la recherche, comme cherchent à le faire le Programme Investissements d'Avenir, ou des mesures qu'il faut confirmer comme le crédit d'impôt recherche.

Les avantages compétitifs de Paris et sa région sont bien connus. Mais il nous faut les hisser au bon niveau. Le tourisme est un bon exemple : la qualité du service

n'est pas toujours à la hauteur. Une amélioration considérable, sur ce point, est indispensable. Le tourisme d'affaires peut aussi être renforcé. 80 000 emplois en Île-de-France en dépendent. Nous devrions ainsi mettre à niveau nos parcs des expositions, et leur liaison au niveau du réseau de transports est évidemment un enjeu crucial. En raison du *Brexit*, des entreprises quitteront sans doute le Royaume-Uni. Nous devons les attirer, et pour cela améliorer la compétitivité de la place financière parisienne. Paris Europlace, sous la présidence de Gérard Mestrallet, fait à cet égard un travail remarquable. La semaine InfraWeek, par exemple, permet de promouvoir auprès des réseaux financiers les infrastructures franciliennes.

2. Une métropole pour tous

La métropole du Grand Paris devra être inclusive. Elle l'est déjà plus que beaucoup d'autres métropoles mondiales, d'après les critères internationaux. Mais il existe manifestement beaucoup trop de disparités encore dans la région.

a. Les quartiers en difficulté

On pointe souvent le déséquilibre est-ouest. Mais je ne pense pas que ce soit vraiment le problème. À mon sens, les politiques publiques devraient surtout cibler les quartiers en difficulté.

On voit bien, malheureusement, que trente ans de politique de la ville n'ont pas toujours produit les meilleurs résultats. Pour avoir beaucoup travaillé sur ces sujets

dans le passé, je crois qu'il faut littéralement refonder notre politique en direction des quartiers populaires en difficulté. Cette refondation devrait se faire selon trois axes :

1. Bien entendu, poursuivre le renouvellement urbain massivement engagé par Jean-Louis Borloo il y a quelques années.

2. Corriger la dispersion des actions sociales et radicalement revoir leur conception. Jacques Donzelot défend dans ses travaux l'idée d'un *empowerment* à la française⁵ – autrement dit, arrêter de concevoir des politiques qui descendent vers les individus, des politiques d'assistance, et essayer de construire des politiques qui associent les habitants, les personnes, à la transformation de leur situation. C'est, je crois, l'orientation du président de la République, quand il affirme qu'il faut offrir des opportunités à tous ceux qui souhaitent évoluer, et que les barrières liées aux discriminations ne résisteront pas à cette offre d'opportunités pour tous. Le projet éducatif local est aussi tout à fait essentiel.

3. Enfin, rationaliser et accentuer les dispositifs visant à aider tous ceux qui veulent créer – en particulier, évidemment, les créateurs d'entreprises. Cela me paraît absolument fondamental. J'ai toujours pensé qu'il était dramatique pour ces quartiers que des jeunes, notam-

5. Voir, par exemple, Jacques Donzelot, Catherine Mével & Anne Wyvekens, *Faire société : la politique de la ville aux États-Unis et en France*, Paris, Seuil, coll. « La couleur des idées », 2003.

ment des jeunes issus de l'immigration, qui ont des diplômes, n'arrivent pas à s'insérer professionnellement. Il s'agit d'un enjeu majeur, nous devons nous mobiliser encore plus en faveur de l'insertion professionnelle des jeunes des quartiers.

b. La mobilité

Une autre question décisive est celle de la mobilité. Elle est évidemment incontournable pour développer une métropole inclusive. Chacun doit pouvoir profiter de toutes les activités qu'offre une métropole : formation, emploi, culture, loisirs, sport. Mais ce qui compte, c'est d'y avoir accès facilement, plutôt que de nécessairement disposer de tous les équipements en bas de chez soi. La mobilité est donc un facteur essentiel de cohésion sociale dans une métropole. La vie d'un jeune de Clichy-Montfermeil change vraiment quand il ne met plus que trente minutes pour aller à l'université, au lieu d'une heure et demie. La vie d'un jeune des quartiers nord d'Aulnay change vraiment quand il ne met plus que vingt minutes pour aller à Roissy chercher un travail, au lieu d'une heure ou plus. Tous les économistes le disent : quand on rend plus mobiles les individus, le marché du travail s'améliore, notamment dans les espaces métropolitains.

c. L'accès à la culture pour tous

La culture est un facteur d'inclusion fondamental. Elle est aussi, d'ailleurs, un atout économique important. L'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris, qui offre une multitude de données sur le Grand

Paris, a fait une petite étude concernant la culture ⁶. Il apparaît qu'il existe 250 équipements culturels aux alentours des 68 gares du Grand Paris Express. C'est considérable. Il y a en banlieue un foisonnement culturel extraordinaire. Mais il n'est pas suffisamment valorisé. Les équipements culturels ne sont pas reliés entre eux. Ils ne sont pas suffisamment fréquentés. Le réseau que nous construisons est une réponse à ce problème. Il devrait ainsi aider à faire de la métropole un ensemble plus inclusif et plus dynamique économiquement.

3. Une métropole vitrine de l'innovation urbaine et de la ville durable

Il est temps, après Haussmann, après Delouvrier et les villes nouvelles, de lancer la troisième révolution urbaine de Paris.

En quoi consistera-t-elle ? À réintensifier la ville entre le périphérique et l'A86. Ceci permettra de limiter la consommation d'espaces naturels, qui a continué à être très importante ces dernières années en Île-de-France. Car contrairement à ce que disent parfois les acteurs de l'immobilier, il existe en fait beaucoup de foncier à transformer dans la petite couronne.

Paris fait 105 km². C'est tout petit. Emmanuel Macron a eu parfaitement raison quand il a dit qu'il fallait faire Paris au carré. C'est vrai physiquement, ça l'est aussi

6. Consultable sur : <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/grand-paris-express-lieux-culturels>.

dans les esprits. On peut discuter à l'infini du périmètre retenu. Il n'empêche qu'on s'approche désormais de la dimension de Londres ou de New York. Un autre chiffre permet de mesurer l'ampleur du projet. Si pour chaque gare du Grand Paris nous retenons un terrain d'un rayon de 800 m, cela fait au total 140 km² – à comparer aux 105 km² de Paris. Bien entendu, nous n'allons pas tout raser et reconstruire dans cette surface, mais ce chiffre permet de mesurer le potentiel de transformation urbaine lié au projet.

Nous avons là l'occasion d'inventer un modèle français de la ville durable. De développer une métropole qui nous engage dans la transition énergétique et qui réponde aux objectifs fixés par les Accords de Paris sur les changements climatiques. La France a pour cela la chance d'avoir des entreprises extraordinaires dans le BTP et dans l'ingénierie. En association avec elle, nous pouvons réaménager la ville entre Paris et l'A86, créer des quartiers agréables à vivre, où les gens seront beaucoup moins éloignés de leur travail. Tous les sondages montrent que ceux qui quittent Paris et ses alentours le font essentiellement pour deux raisons : la rareté et le prix du logement, d'une part ; les temps de transport de l'autre. Réintensifier la ville sera l'occasion d'accroître l'offre de logement. Il faut créer du logement abordable pour tous ceux qui font fonctionner la métropole, produire du locatif intermédiaire. C'est un enjeu fondamental. Je pense notamment aux quartiers autour des gares du Grand Paris Express. Les moyens financiers existent pour le

faire. Par exemple, la Société nationale immobilière, sous la houlette d'André Yché, fait un gros travail afin de mobiliser des capitaux qui permettront de financer ce logement locatif intermédiaire qui évitera aux classes moyennes de s'éloigner toujours plus.

III. LE GRAND PARIS EXPRESS

Ce réseau est le cœur du projet. Il constitue une innovation majeure, puisqu'il permettra de se déplacer de banlieue à banlieue sans avoir à passer nécessairement par Paris. Une autre de ses fonctions majeures est de mieux relier l'agglomération à ses trois aéroports : Roissy, Orly et Le Bourget, le premier aéroport d'affaires en Europe. Enfin, le Grand Paris Express a pour objectif de desservir les nouveaux territoires franciliens de développement économique. En premier lieu, le plateau de Saclay, ce cluster national de la recherche et de l'enseignement supérieur qui doit être soutenu dans son développement – il faut que les égoïsmes des uns et des autres cèdent devant l'intérêt général que représente ce grand pôle national, qui doit faire partie demain des grands centres mondiaux. Mais je pense aussi à d'autres territoires : la vallée de la Bièvre, par exemple, autour de l'industrie des biotechnologies, ou les corridors des aéroports, entre Saint-Denis Pleyel et Roissy, par exemple.

Ce grand réseau, par définition, remplira une fonction de transport. Il permettra de diminuer les temps

moyens de parcours en Île-de-France. Il offrira des possibilités de report modal. On estime que 10 % des usagers du réseau, demain, utilisent actuellement la voiture. La charge sur les réseaux existants sera allégée. Des banlieues pour l'instant mal reliées au cœur de l'agglomération seront désenclavées.

Mais le Grand Paris Express aura en outre un effet considérable sur le développement économique et urbain de l'Île-de-France. 19 des 51 lauréats du concours « Inventons la métropole du Grand Paris » travailleront sur les quartiers entourant les gares du réseau. 4,5 milliards d'investissements sont prévus pour ces sites. Ceci permet de mesurer le potentiel du Grand Paris en matière de transformation urbaine. Et il ne s'agit que d'une partie des gares et du foncier de ces quartiers de gare. Cela, alors que la première ligne ne sera livrée que dans six ans : les anticipations sont très fortes et il faut veiller à ne pas casser cette dynamique.

Toutes les analyses socio-économiques montrent que le réseau est un investissement extrêmement rentable.

On ne le voit pas toujours, parce qu'on se limite aux effets sur le transport. Or, premièrement, les modèles actuels indiquent que l'effet du Grand Paris sera important. Cela, alors que ces modèles, MODUS et ANTONIN, ont tendance à sous-estimer le trafic. Ces modèles, en effet, sont de moins en moins pertinents. Ils sont rarement d'accord et se trompent la plupart du temps. La raison en est simple : il est difficile d'anticiper

la demande sociale de transport dans une métropole. La création d'une offre nouvelle suscite une demande qui n'existait pas auparavant. Je parle d'expérience. Il se trouve que quand j'étais au département de Seine-Saint-Denis, j'ai eu à travailler au même moment à la réalisation de trois tramways : le prolongement du T1 à l'ouest, le T8 jusqu'à Epinay et Villetaneuse, et le T5 entre Sarcelles et Saint-Denis. Or les modèles de trafic se sont complètement trompés. Personne, par exemple, n'avait anticipé, comme l'ont montré ensuite des études, que quelqu'un qui fait son marché à Saint-Denis irait désormais le faire de temps en temps à Sarcelles.

Les effets socio-économiques du Grand Paris, en outre, seront considérables. Certes, nous sommes à la limite de nos connaissances scientifiques. Comment en effet mesurer de tels effets ? Néanmoins, il y a, je crois, un consensus des experts pour reconnaître que les effets sociaux et économiques de ce réseau seront très importants.

Je suis donc convaincu que le Grand Paris est un formidable investissement public, sans doute le plus rentable depuis longtemps. D'autant plus dans les conditions financières présentes. Je viens de signer le deuxième prêt d'un milliard d'euros auprès de la Banque européenne d'investissement. Le premier tirage s'est fait à 1,70 % à taux fixe sur 40 ans, ce qui était inimaginable il y a seulement quelques années. De plus, grâce à Christian Blanc, le Grand Paris a des recettes fiscales affectées. Autrement dit, il ne dépend pas du

budget de l'État. Nous mettons aussi à profit nos atouts. L'Île-de-France dispose par exemple du plus grand parc de bureaux en Europe. De très, très, loin : Londres, derrière, en a 20 % de moins. Nous avons donc créé une taxe sur les bureaux. Celle-ci rapporte actuellement 680 millions d'euros. Or son taux est extrêmement bas. Il est donc très peu dissuasif sur l'investissement, puisqu'il est répercuté sur le locataire et que, pour celui-ci, le pourcentage à payer est extrêmement faible relativement au loyer, aux charges et aux taxes. Il s'agit là, typiquement, d'un bon impôt. De manière générale, nous avons, je crois, les moyens de financer sans trop de difficultés le projet dans les années à venir.



Deux opportunités formidables se présentent devant nous : les Jeux olympiques de 2024 et l'Exposition universelle, l'année suivante. Paris a obtenu les Jeux ; j'espère que la candidature française pour l'Exposition universelle sera retenue. J'ai personnellement été très heureux du choix de Saclay pour cette candidature, notamment en raison du projet de créer une nouvelle cité universitaire internationale. Jeunesse et innovation : nous avons là tout ce qui anime le Grand Paris. Celui-ci, je le crois très profondément, incarnera le souffle de toute une génération.

Débat avec la salle

Jean-Daniel Tordjman⁷ : *Ma question porte sur votre premier objectif : faire de la métropole une capitale incontournable de l'investissement international. Les choses, depuis une vingtaine d'années, ont évolué. La plupart des élus sont tout à fait conscients de l'importance de ce problème. Cette prise de conscience facilite la multiplication des initiatives. Quand je m'occupais de cette question, il était facile de réunir la vingtaine d'agences régionales ou locales s'occupant d'investissement international. Mais selon la Cour des comptes, il existe maintenant en France 1 500 agences chargées de faire venir les investissements internationaux. Ceci provoque une cacophonie invraisemblable auprès des investisseurs étrangers ainsi que des coûts inutiles. Qu'en est-il pour le Grand Paris ? Prenez-vous des initiatives pour éviter cette dispersion ? Est-il possible de favoriser la concentration ? Rien n'est plus néfaste que d'avoir les mêmes investisseurs sollicités à quelques semaines d'intervalle par des acteurs différents.*

Philippe Yvin : Nous ne sommes pas directement en charge de cette question. Mais je vous rejoins totalement. Notre action est trop dispersée. Entre Business

7. Président du Club des Ambassadeurs et ancien Ambassadeur délégué aux investissements internationaux.

France, le réseau diplomatique traditionnel et les agences de développement économique, il y a, à l'évidence, un manque de travail en commun. Il faut y remédier, et très vite.

Il se trouve que, la semaine dernière, nous étions à New York, pour la première édition du sommet PropTech. Il s'agit d'un salon dont le but est de rapprocher les acteurs de l'immobilier et ceux des nouvelles technologies. Car bizarrement, l'immobilier est un des secteurs économiques les plus en retard par rapport à ce que peuvent apporter les nouvelles technologies. Il se prépare pourtant une révolution extraordinaire dans ce secteur. Big Data, BIM * partagé, blockchains, nouveaux systèmes de caméra... tous les domaines de l'immobilier seront transformés dans les prochaines années. Il faudrait d'ailleurs que le secteur de l'immobilier français se mobilise autour de cette question. Les organisateurs du sommet ont ainsi proposé que la deuxième édition au niveau européen se déroule à Paris. Il ne faudrait pas laisser passer cette chance. Pour revenir à votre question, j'ai été très frappé, à l'occasion de ce sommet, par le discours du président de l'Agence de développement économique de New York. Il n'y a qu'une seule agence. Et elle est extrêmement volontariste. New York ne veut plus être derrière la Silicon Valley en matière d'innovation. Ses dirigeants veulent lui redonner la première

* Building Information Modeling, à savoir la mise en données numériques structurées de l'ensemble des informations relatives à une construction en vue de la modélisation, de la simulation, du suivi pendant et après la livraison, ou encore du partage d'information entre les différents acteurs.

place mondiale et ils investissent massivement à cet effet. New York a ainsi récemment créé sur Roosevelt Island, en association avec Cornell, la première université intégralement consacrée aux nouvelles technologies. Trois milliards ont été investis dans ce projet, avec pour ambition de sortir 4 000 diplômés par an, uniquement dans le domaine des nouvelles technologies. Il y a là un enjeu considérable. Je n'ai volontairement pas parlé de la gouvernance politique. Mais je voudrais souligner en réponse à votre question qu'une autre gouvernance me paraît essentielle, voire plus importante : celle qui lie l'État, les collectivités locales et le secteur privé afin qu'ils portent de concert le message du Grand Paris.

*Louis Schweitzer*⁸ : *Je partage entièrement les objectifs que vous avez assignés à la Société du Grand Paris. Et je suis aussi convaincu qu'opposer Paris aux intérêts du reste de la France est absurde. Ma question porte sur le développement extraordinairement rapide des véhicules autonomes électriques, collectifs ou individuels. Puisque le projet du Grand Paris implique une réflexion sur les décennies à venir, je voudrais savoir si cette évolution avait été suffisamment prise en compte. Ne modifie-t-elle pas le statut et le rôle des gares, ainsi que celui de certaines infrastructures de transport collectif ?*

Philippe Yvin : C'est évidemment une question essentielle. De manière un peu provocatrice, le patron de

8. Commissaire général à l'investissement.

BlaBlaCar m'a dit lors d'un Forum qui s'est tenu à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris que notre réseau ne servira à rien. Les entreprises comme la sienne remplaceront tout ça...

Je commencerai par souligner le fait que la France, étant donné la force de son industrie automobile, a un rôle très important à jouer dans ce domaine. Nos laboratoires de recherche, notamment sur le plateau de Saclay, travaillent beaucoup sur les véhicules autonomes.

Il nous faut évidemment penser l'aménagement de nos gares en fonction des possibilités qui seront ouvertes par la voiture automatique. De façon générale, nous devons réfléchir à l'intermodalité, à la façon de faire le « dernier kilomètre ». On voit bien que les solutions seront très diverses : le bus, dont on espère qu'il sera devenu propre d'ici-là ; le vélo, y compris électrique, qui revient en force, même si ce n'est pas dans les dimensions de Copenhague ou Rotterdam ; la location de véhicules, électriques et éventuellement autonomes. En ce qui concerne le véhicule autonome, nous réfléchissons principalement à la voiture de petite dimension. Nous étudions ainsi, en collaboration avec le directeur général de l'Établissement public d'aménagement, l'intermodalité avec les trois gares du plateau de Saclay. Imaginons un chercheur japonais venant à Saclay : quand il atterrira à Orly, il aura déjà réservé un véhicule autonome qu'il prendra à la gare de Palaiseau pour rejoindre directement le laboratoire où il a rendez-vous. Il est évident que nous devons prévoir ce type de scéna-

rios. Il y aura sans doute aussi des véhicules autonomes un peu plus grands, qui seront tout particulièrement utiles pour les zones moins denses, et pour assurer un transport à la demande que nous avons du mal à proposer, actuellement, pour des raisons économiques.

En revanche, rien ne pourra remplacer le transit de masse. Les 3 000 000 de passagers du Grand Paris Express ne pourront évidemment pas être transportés dans des véhicules autonomes.

La voiture automatique est donc un sujet que nous étudions. Il faut la prendre en compte, et inventer l'intermodalité du XXI^e siècle.

***Michel Cantal-Dupart**⁹ : L'ambition affichée est de rendre la Métropole du Grand Paris compétitive. Mais est-il raisonnable de continuer à partager la mission de transport entre la RATP et la SNCF ? Certes, les choses s'arrangent. Cette double mission entraîne néanmoins tout un ensemble de problèmes. Je pense par exemple aux marchés internationaux : à chaque fois que nos ingénieurs du transport répondent à un appel dans une autre capitale, ils sont en concurrence entre eux, malgré les organismes de coordination. Cela nous empêche d'être compétitifs.*

Philippe Yvin : Je nuancerai votre propos. En effet, les résultats des entreprises françaises spécialisées dans

9. Architecte et urbaniste, titulaire honoraire de la chaire d'urbanisme du Conservatoire national des arts et métiers à Paris.

le transport sont tout à fait remarquables, ces dernières années. Je ne suis pas sûr que la concurrence soit mauvaise. Elle est peut-être excessive s'il s'agit de lignes qui ne sont pas extrêmement bénéficiaires, et qu'un Français vient en concurrencer un autre avec une baisse des prix. Mais je crois que c'est anecdotique. De manière générale, les grandes sociétés d'ingénierie françaises sont là sur tous les marchés internationaux de transport. Systra, Egis, Ingérop, C.Tech sont présents partout. Egis, au passage, a récemment remporté le BIM d'Or 2017 pour la ligne 16 du Grand Paris Express. Car le Grand Paris permet aussi de lancer des innovations remarquables. C'est la première fois dans le monde qu'il y aura un métro avec un système intégralement numérique. L'exploitation ou la maintenance en seront considérablement facilitées. C'est particulièrement important dans le cadre de la maintenance préventive, qui doit permettre de diminuer les coûts à l'avenir. Or ces innovations sont portées par les sociétés d'ingénierie française. Les sociétés qui conçoivent et mettent en œuvre les métros, Keolis, Transdev, RATPDev obtiennent des résultats absolument remarquables sur les marchés internationaux. On attend pour les prochains jours, je crois, une confirmation dans la péninsule arabe. Et les fabricants français de systèmes ferroviaires ne sont pas en reste : Thales investit massivement sur des innovations très intéressantes dans le domaine des transports. Il y a bien entendu Alstom. Nous pouvons vraiment nous féliciter de notre industrie liée au métro et plus généralement aux transports.

Jean-Pierre Fourcade¹⁰ : Mes deux questions expriment respectivement un étonnement et une inquiétude. Mon étonnement vient de ce que vous n'avez pas mentionné dans votre propos la loi de 2010. Cette loi envisageait déjà la création d'éléments économiques d'habitation autour des gares. Elle prévoyait aussi deux choses que je crois nécessaire de rappeler. D'une part, les enquêtes d'opinion publique, ainsi que la concertation avec les élus et les populations, qui me paraissent un peu oubliées aujourd'hui. D'autre part, tout un ensemble des mécanismes institutionnels dont je m'étonne que vous n'en ayez pas parlé.

Mon inquiétude, par ailleurs, est la suivante : on entend dire dans les médias que le gouvernement envisage de modifier le tracé du Grand Paris Express, et en particulier de supprimer la partie du tracé qui va jusqu'au plateau de Saclay ou qui va jusqu'à l'aéroport d'Orly. Je travaille au sein d'un de vos comités sur la ligne 15, qui se termine actuellement à Pont de Sèvres et qui va permettre d'irriguer tout ce quartier nouveau, là où était Renault, et dans lequel vivent déjà plus de 12 000 habitants. Je suis ainsi très inquiet d'entendre qu'on va modifier les tracés pour faire des économies. Le projet de transport et de mobilité n'a de sens que s'il est bouclé. J'aimerais que vous nous rassuriez à ce sujet...

Philippe Yvin : Sur le premier point, je n'ai pas pu en parler lors de mon exposé. Mais le Grand Paris Express

10. Ancien Ministre.

représente à mon sens un remarquable exemple de concertation. Plus de 20 000 personnes ont participé au débat public qui a aussi permis de rapprocher les points de vue de l'État et des territoires. Nous n'avons cessé depuis de lancer des concertations. Des centaines de réunions publiques se sont tenues. Celles-ci ont eu un effet très positif. J'en veux pour preuve le nombre très faible de recours contre les déclarations d'utilité publique. Malgré l'immensité du projet, ces recours ont été peu nombreux. Depuis le printemps dernier, toutes les autorisations sont obtenues. Concernant le second aspect de la loi de 2010 que vous avez rappelé, je pense que l'article 1^{er} de cette loi demeure plus que jamais pertinent : « Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national (...) qui s'appuie sur la création d'un réseau de transport automatique public de voyageurs. » Tout est dit dans cet énoncé – l'aménagement des quartiers de gare, par exemple, ou aussi, je n'en ai pas parlé, le développement d'opérations immobilières sur notre propre foncier, pour à peu près 600 000 m² sur une vingtaine de sites. Nous contribuerons donc évidemment à la construction de nouveaux logements.

Sur votre deuxième question, je me garderai bien d'y répondre... Le Premier ministre a demandé un rapport au préfet de région. Celui-ci le lui a remis. Nous attendons les décisions pour les semaines à venir. L'exercice consiste à rapprocher notre projet de la trajectoire financière voulue par le gouvernement. Ce n'est pas une question budgétaire, puisqu'il n'y a pas un euro de l'État dans le

Grand Paris. Mais il s'agit bien, en revanche, de dépense publique, avec un endettement public, qui est pris en compte dans les critères de Maastricht. Il s'agit donc de coordonner notre séquence de dépense avec l'horizon, à cinq ans, du Premier ministre. À titre personnel, je partage votre sentiment. Celui-ci me semble de surcroît fondé économiquement. Certes, étant donné les contraintes techniques, notamment dans le cas de la construction d'un réseau souterrain, le calendrier n'est jamais garanti. On l'a encore vu récemment avec la ligne 14 Nord. Cependant, seule la construction intégrale et concentrée dans le temps de l'ensemble du réseau permettra d'engendrer tous les effets économiques attendus. Ceux-ci seront bien plus rapides et puissants que si l'on ne met en place que des bouts de réseau dispersés dans le temps.

***Julie Snasli**¹¹: Le projet de loi de finances pour 2018 prévoit une amputation de 400 millions d'euros pour le Grand Paris Express. J'aurais voulu savoir à quoi peut correspondre cette somme puisque vous ne dépendez pas du budget de l'État.*

Philippe Yvin : Je ne sais pas d'où peut provenir cette information : par définition, il n'y a pas de crédit budgétaire dédié au Grand Paris Express dans le projet de loi de finances. Je ne peux par conséquent pas répondre. Il faudrait que vous me donniez la référence précise. Mais en l'état je ne vois pas à quoi cela peut bien correspondre.

11. Journaliste, Décideurs d'Île-de-France.

Christian Blanc¹² : Je voudrais simplement dire à Philippe Yvin que j'ai beaucoup apprécié son intervention, et l'encourager à être tenace... Philippe Yvin a insisté sur la dimension économique du Grand Paris. C'était effectivement l'intention du Président Sarkozy, et de moi-même, quand nous avons lancé le projet. Tous les arbitrages ont été effectués dans ce sens. Pourquoi ? Parce que le potentiel du Grand Paris est considérable pour la France dans son ensemble. Le Grand Paris n'est pas un projet francilien. C'est un projet français, et même européen. Chacun doit avoir cela en mémoire. Le reste, ce ne sont que des péripéties. Les responsables politiques sont ce qu'ils sont... Mais je constate cependant que, malgré les alternances, le projet a été assuré dans sa continuité, ce qui est significatif. L'opinion publique a compris que ce projet nous concernait tous, nous et nos enfants. Il est alors très difficile pour un gouvernement de ne pas continuer dans cette voie, quelles que soient les péripéties.

Mais il faut continuer rapidement, pour les raisons que vous avez exposées. Et tant que le territoire de Saclay et celui de Roissy-Charles de Gaulle ne seront pas intégrés, le projet sera inachevé – nous serons à côté de la réalité. Le simple territoire de Roissy-Charles de Gaulle représente l'équivalent de l'économie du grand bassin de Nantes. Les nouveaux points d'arrimage dans le monde sont les aéroports. Nous avons la chance d'en

12. Ancien secrétaire d'État chargé du Développement de la région Capitale, travaille sur le Grand Paris.

avoir trois dans la région Île-de-France, il faut les utiliser à fond – et pas simplement les aéroports, mais tout ce qui gravite autour en matière de logistique, de transport et de formation.

Dès l'instant où nous aurons réglé cette question de la définition territoriale du Grand Paris - je pense que le président de la République le fera - il nous faudra faire ce qui a été annoncé et puis peut-être faire un petit bond en avant... Il y a actuellement tout un engouement autour du numérique. Je partage cet engouement. Mais je crains qu'il ne porte atteinte à nos libertés. Les robots ne m'inquiètent pas. Ce qui m'inquiète, c'est le captage des données personnelles des citoyens. Le Grand Paris doit être l'occasion de montrer, à la différence de ce qu'ont commencé à faire, entre autres, les Américains, qu'il est possible de lancer un grand projet traversé par le numérique sans que cela se fasse au détriment des libertés fondamentales que notre pays, celui des Droits de l'homme, est censé défendre et promouvoir. Ce serait une avancée considérable pour la seconde moitié du XXI^e siècle. Voilà, cher Philippe Yvin, encore un peu de travail pour vous...

Christian Blanc¹³ : *Vous avez mentionné en réponse à M. Fourcade les réserves foncières de votre société. Il m'intéresserait de connaître leur niveau, de savoir comment vous les avez constituées, et si vous entendez les étendre.*

13. Préfet de région honoraire.

Philippe Yvin : Nous avons deux séries de réserves foncières. Premièrement, le foncier que nous achetons pour réaliser le réseau. Ce foncier n'est pas considérable, puisque le réseau sera en majorité souterrain. Il est pour l'essentiel constitué par les 68 gares, avec quelques milliers de m² par gare. Il faut de plus compter dans ce foncier les ouvrages annexes. La réglementation nous impose par exemple de disposer des puits de secours relativement larges (un peu moins de 20 m) tous les 800 m. Il y aura aussi six sites industriels, qui, eux, seront très importants. Ces sites seront dédiés à la maintenance, au remisage et à l'exploitation des lignes. C'est un point, d'ailleurs, que l'on ne souligne pas assez : le Grand Paris Express engendrera 2 000 emplois industriels en France, ce qui n'est pas si courant de nos jours. Une première partie du foncier est donc celui qu'acquiert la Société du Grand Paris. C'est sur ce foncier que seront bâtis les 600 000 m² de logements et de locaux d'activité dont j'ai parlé.

D'autre part – et c'est tout l'enjeu de l'impact du réseau sur le développement urbain – quand les maires souhaitent aménager de façon importante le quartier autour d'une des gares du Grand Paris Express, par exemple pour transformer l'habitat, nous pouvons nous associer avec eux afin de mettre en place des opérations d'aménagement s'ils n'ont pas d'opérateur à disposition. C'est ce que nous allons faire prochainement avec Jean-Yves Le Bouillonec, à Cachan, à L'Haÿ-les-Roses aussi, probablement, ou à Villejuif dont le maire, extrêmement dynamique, souhaite transformer sa ville et profiter de

l'occasion pour réaliser des opérations immobilières sur un périmètre plus vaste autour de la gare.

Il faut enfin ajouter à ces deux ensembles, mais cela relève des procédures traditionnelles de ZAC, les grands établissements publics de l'État. Ceux-ci mènent leurs propres opérations. Par exemple l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay, mais aussi Grand Paris Aménagement, cette nouvelle fédération publique d'établissements mise en place par l'État pour avoir un outil d'action en Île-de-France, l'EPAMA, ou encore l'EPADESA, aussi, qui est train de construire la deuxième partie de La Défense - un projet considérable, avec, bientôt, le siège social de Vinci - ou des constructions comme la U Arena inaugurée avec un concert des Rolling Stones. Ce dernier exemple est emblématique. La création de nouveaux équipements à la fois sportifs et culturels donne du punch à notre métropole. Je pense aussi à La Seine musicale sur l'île Seguin, à un second projet d'Arena à Tremblay ou encore à un autre type d'activité que j'ai découvert parmi les lauréats d'« Inventons le Grand Paris » et dont j'avoue que je ne la connaissais pas : les compétitions internationales de jeux vidéo. Des dizaines de milliers de personnes se sont déplacées pour les dernières compétitions européennes. Or l'Île-de-France n'a pas de centre pour recevoir des événements de ce type. Elle en aura un à l'avenir, à Thiais : le groupe LinkCity, en partenariat avec un spécialiste de l'organisation de ces compétitions, va construire un très grand équipement métropolitain pour jeux vidéo. Cet exemple, comme

tous les grands équipements dont j'ai parlé, symbolise le réveil de notre métropole.

Jean-Pierre Hoss¹⁴ : *Vous n'avez pas parlé du mille-feuille francilien. Je sais bien que c'est un parti que vous avez pris et je ne voudrais pas vous créer d'embarras avec vos multiples interlocuteurs élus... Pourriez-vous néanmoins nous dire comment vous interagissez avec cet empilement de structures et nous donner quelques indications sur les évolutions qui vous paraîtraient souhaitables relativement à leur organisation ?*

Philippe Yvin : Comme vous l'avez dit, je resterai très prudent sur ce sujet... Il se trouve que j'étais au cabinet du Premier ministre quand la loi « métropoles » a été écrite. J'ai insisté, à cette occasion, auprès de Jean-Marc Ayraud sur le fait qu'il fallait absolument tenir concernant les regroupements de communes à une échelle suffisante. Les jeux partisans, les égoïsmes locaux font que l'on a tendance à se mettre avec son voisin et à rester assez petit. Historiquement, il faut bien admettre que la suppression du département de la Seine en 1968 a renvoyé les communes, et au premier chef Paris, à un certain égoïsme. La coopération n'allait pas de soi. Nous avons donc fixé dans la loi le chiffre de 300 000 habitants au minimum. Nous avons bien fait, puisque les regroupements de communes rassemblent en moyenne 400 000 habitants. Dans la vallée de la Seine, il existe maintenant une communauté urbaine de

14. Médiateur de la région Île-de-France.

700 000 habitants, ce qui est tout à fait remarquable.

De mon point de vue, cet échelon de coopération infra-régional, le bassin de vie, me paraît nécessaire. Je ne vois pas améliorer opérationnellement la région depuis l'échelon du conseil régional. Cela me paraît irréaliste. Mais la Région est le bon échelon pour faire des plans directeurs. Ce qui pose la question du rapport avec la métropole définie par la loi MAPTAM et NOTRe. On peut se demander notamment si le schéma directeur de la région Île-de-France ne devrait pas être plus prescriptif, à la façon d'un schéma de cohésion territoriale. Je pense notamment aux obligations de construction de logements, qui est le sujet majeur de la région, avec les transports.

Cependant, je constate la chose suivante. Nous avons créé récemment un Conseil d'évaluation. Nous avons déjà un Conseil scientifique des économistes en vue des évaluations socio-économiques de notre projet. Nous avons voulu l'élargir à d'autres disciplines, à des sociologues, à des historiens, pour avoir une évaluation plus générale de notre projet. Et ce qui en ressort, c'est qu'il y a une quasi-unanimité scientifique autour de la métropole à l'échelle régionale, pour des raisons rationnelles.

Certes, la rationalité, ce n'est pas toujours la politique... Et puis il y a quand même une certaine forme d'opérationnalité. L'idée que la zone la plus dense ait son propre système de gouvernance a des explications valables. Il y

a donc aussi de très bons arguments pour une gouvernance à l'échelle régionale. Cela va de soi, par exemple, pour les transports. Personne ne remet en cause le fait que c'est la région et le STIF qui sont le bon échelon pour gérer les transports franciliens. C'est la raison pour laquelle je ne suis pas directement en relation avec la métropole, mais avec eux. Mais l'autre grand sujet, c'est celui de l'aménagement de l'espace et de la construction de logements. Quel est le bon échelon pour mener ces politiques ? C'est un vrai débat. À mon sens, en tout cas au niveau opérationnel de la gestion, c'est le regroupement de communes qui me paraît l'échelon pertinent.

Catherine Maubert ¹⁵ : *Je voudrais revenir sur le périmètre de la Métropole du Grand Paris. J'aimerais savoir dans quelle mesure le projet prend en compte les régions autour de l'Île-de-France. Je pense notamment à la région Centre et à la région Normandie, étant donné que la métropole francilienne est une des seules villes-monde sans accès à la mer.*

Philippe Yvin : Il est évident que le nouveau réseau se conjugue avec d'autres projets, au sein même de la région ou à l'extérieur de celle-ci. En Île-de-France, le Grand Paris s'articule à d'autres projets de transport, notamment le projet Eole qui vise améliorer la liaison est-ouest et desservira en particulier la vallée de la Seine jusqu'à Mantes-la-Jolie. Le réseau du Grand Paris Ex-

15. Directrice du Conseil économique, social et environnemental régional d'Île-de-France.

press sera en interconnexion avec les autres réseaux de transport : 43 des 68 gares seront reliées soit aux lignes de métro déjà existantes, soit au RER, soit au Transilien. La connexion avec le Transilien, en particulier, est fondamentale, non seulement pour les habitants de la grande couronne, mais aussi pour les habitants des départements voisins de l'Île-de-France comme l'Eure, l'Oise, l'Aisne, le Loiret, où le Transilien a des terminus. On peut citer aussi HAROPA, qui regroupe les ports du Havre, de Rouen et de Paris et qui nous intéresse ne serait-ce que pour des raisons pratiques : il nous faut assurer l'évacuation des 43 millions de tonnes de déblais qu'engendrera le Grand Paris Express. Ce sera par ailleurs l'occasion, en liaison avec les canaux de Paris, de mettre en place une véritable économie circulaire, enjeu essentiel pour l'avenir.

Des coopérations interrégionales doivent être mises en place. Encore faut-il sortir des schémas un peu théoriques qu'on a connus dans le passé. J'ai cru comprendre que le Premier ministre envisageait de transformer l'EPAMSA, l'établissement public qui a géré le développement de Mantes-la-Jolie, en un grand établissement public consacré aux territoires en bordure de Seine jusqu'au Havre. Cette idée me semble remarquable. Nous avons besoin de projets concrets comme celui-ci – le concours « Réinventer la Seine » montre que les idées ne manquent pas.

Retrouvez l'intégralité du débat en vidéo sur
www.institutdiderot.fr

Les publications de l'Institut Diderot

Dans la même collection

- L'avenir de l'automobile - Louis Schweitzer
- L'avenir de l'automobile - Louis Schweitzer
- Les nanotechnologies & l'avenir de l'homme - Etienne Klein
- L'avenir de la croissance - Bernard Stiegler
- L'avenir de la régénération cérébrale - Alain Prochiantz
- L'avenir de l'Europe - Franck Debié
- L'avenir de la cybersécurité - Nicolas Arpagian
- L'avenir de la population française - François Héran
- L'avenir de la cancérologie - François Goldwasser
- L'avenir de la prédiction - Henri Atlan
- L'avenir de l'aménagement des territoires - Jérôme Monod
- L'avenir de la démocratie - Dominique Schnapper
- L'avenir du capitalisme - Bernard Maris
- L'avenir de la dépendance - Florence Lustman
- L'avenir de l'alimentation - Marion Guillou
- L'avenir des humanités - Jean-François Pradeau
- L'avenir des villes - Thierry Paquot
- L'avenir du droit international - Monique Chemillier-Gendreau
- L'avenir de la famille - Boris Cyrulnik
- L'avenir du populisme - Dominique Reynié
- L'avenir de la puissance chinoise - Jean-Luc Domenach
- L'avenir de l'économie sociale - Jean-Claude Seys
- L'avenir de la vie privée dans la société numérique - Alex Türk
- L'avenir de l'hôpital public - Bernard Granger
- L'avenir de la guerre - Henri Bentegeat & Rony Brauman
- L'avenir de la politique industrielle française - Louis Gallois
- L'avenir de la politique énergétique française - Pierre Papon
- L'avenir du pétrole - Claude Mandil
- L'avenir de l'euro et de la BCE - Henri Guaino & Denis Kessler
- L'avenir de la propriété intellectuelle - Denis Olivennes
- L'avenir du travail - Dominique Méda
- L'avenir de l'anti-science - Alexandre Moatti

-
- L'avenir du logement - Olivier Mitterand
 - L'avenir de la mondialisation - Jean-Pierre Chevènement
 - L'avenir de la lutte contre la pauvreté - François Chérèque
 - L'avenir du climat - Jean Jouzel
 - L'avenir de la nouvelle Russie - Alexandre Adler
 - L'avenir de la politique - Alain Juppé
 - L'avenir des Big-Data - Kenneth Cukier & Dominique Leglu
 - L'avenir de l'organisation des Entreprises - Guillaume Poitrinal
 - L'avenir de l'enseignement du fait religieux dans l'École laïque - Régis Debray
 - L'avenir des inégalités - Hervé Le Bras
 - L'avenir de la diplomatie - Pierre Grosser
 - L'avenir des relations Franco-Russes - S.E Alexandre Orlov
 - L'avenir du Parlement - François Cornut-Gentille
 - L'avenir du terrorisme - Alain Bauer
 - L'avenir du politiquement correct - André Comte-Sponville & Dominique Lecourt
 - L'avenir de la zone euro - Michel Aglietta & Jacques Sapir
 - L'avenir du conflit entre chiïte et sunnites - Anne-Clémentine Larroque
 - L'Iran et son avenir - S.E Ali Ahani
 - L'avenir de l'enseignement - François-Xavier Bellamy
 - L'avenir du travail à l'âge du numérique - Bruno Mettling
 - L'avenir de la géopolitique - Hubert Védrine
 - L'avenir des armées françaises - Vincent Desportes
 - L'avenir de la paix - Dominique de Villepin
 - L'avenir des relations franco-chinoises - S.E. Zhai Jun
 - Le défi de l'islam de France - Jean-Pierre Chevènement
 - L'avenir de l'humanitaire - Olivier Berthe - Rony Brauman - Xavier Emmanuelli
 - L'avenir de la crise du Golfe entre le Qatar et ses voisins - Georges Malbrunot

Les Notes de l'Institut Diderot

- L'euthanasie, à travers le cas de Vincent Humbert - Emmanuel Halais
- Le futur de la procréation - Pascal Nouvel
- La République à l'épreuve du communautarisme - Eric Keslassy
- Proposition pour la Chine - Pierre-Louis Ménard
- L'habitat en utopie - Thierry Paquot
- Une Assemblée nationale plus représentative - Eric Keslassy
- Où va l'Égypte ? - Ismaïl Serageldin
- Sur le service civique - Jean-Pierre Gualazzi
- La recherche en France et en Allemagne - Michèle Vallenthini
- Le fanatisme - Texte d'Alexandre Deleyre présenté par Dominique Lecourt
- De l'antisémitisme en France - Eric Keslassy
- Je suis Charlie. Un an après... - Patrick Autréaux

-
- Attachement, trauma et résilience - Boris Cyrulnik
 - La droite est-elle prête pour 2017 ? - Alexis Feertchak
 - Réinventer le travail sans l'emploi - Ariel Kyrrou
 - Crise de l'École française - Jean-Hugues Barthélémy
 - À propos du revenu universel - Alexis Feertchak & Gaspard Koenig
 - Une Assemblée nationale plus représentative - *Mandature 2017-2022* - Eric Keslassy

Les Dîners de l'Institut Diderot

- La Prospective, de demain à aujourd'hui - Nathalie Kosciusko-Morizet
- Politique de santé : répondre aux défis de demain - Claude Evin
- La réforme de la santé aux États-Unis : quels enseignements pour l'assurance maladie française ? - Victor Rodwin
- La question du médicament - Philippe Even
- La décision en droit de santé - Didier Truchet
- Le corps ce grand oublié de la parité - Claudine Junien
- Des guerres à venir ? - Philippe Fabry
- Les traitements de la maladie de Parkinson - Alim-Louis Benabib

Les Entretiens de l'Institut Diderot

- L'avenir du progrès (actes des Entretiens 2011)
- Les 18-24 ans et l'avenir de la politique

L'avenir du Grand Paris

La Société du Grand Paris pilote le déploiement et le financement du Grand Paris Express, le plus grand projet d'infrastructure et d'aménagement d'Europe. Avec 200 kilomètres de réseau, le projet prévoit la création de quatre nouvelles lignes autour de Paris, le prolongement de deux lignes existantes (les lignes 11 et 14), la construction de 68 gares et l'aménagement de nouveaux quartiers autour de ces futurs pôles urbains.

Il se dit que le Grand Paris Express a été l'un des atouts importants de l'attribution des Jeux Olympiques et Paralympiques en 2024.

Représentant 18 % de la population de notre pays et 30 % de son PIB, la Région Capitale doit par son attractivité rester en bonne place dans la liste des « villes-monde », places financières, culturelles, touristiques, capables d'attirer les investisseurs nationaux et étrangers.

L'aménagement de la Région Capitale atteindra cet objectif en renouant ainsi avec les projets de long terme de la V^{ème} République à fort impact social sur la vie de nos concitoyens.



Philippe YVIN,
est Président du directoire de la Société du Grand Paris.

La présente publication ne peut être vendue

