

Commission pour la Libération de la Croissance Française

Compte-rendu d'audition du 28 mai 2010

**Jean-François Lamour, député de Paris, ancien ministre
Alain Bénichou, P-DG d'IBM France**

Thème : le Grand Paris, vecteur de croissance

(contribution de Luc-François Salvador)

Jean-François Lamour, ancien champion olympique d'escrime (1984, 1988, 1992), ancien ministre des sports (2002-07) est député de Paris et président du groupe UMP du conseil de Paris.

Alain Benichou, diplômé de Supélec, est P-DG d'IBM France depuis janvier 2010. Il a été auparavant chargé du développement en Europe Centrale-Russie et Moyen-Orient, puis vice-président pour la zone EMEA (Europe, Moyen-Orient et Afrique).

1. Le Grand Paris, un changement d'ère nécessaire pour la région Capitale (Jean-François Lamour)

- **Une volonté de placer Paris et sa région (3^e zone économique urbaine au monde) parmi les villes-monde**, en s'inspirant de villes modernes comme Shanghai. Il faut passer de l'âge de pierre au 21^e siècle où une masse énorme d'informations circule et qu'il faut gérer. Il existe également de nombreuses potentialités qu'il faut lancer dès aujourd'hui, et ce au delà des clivages et des dissensions politiques.
- **Une première étape parlementaire a été franchie mais ce n'est qu'un préliminaire.** Seul l'organisme de gouvernance a été défini (Société du Grand Paris, SGP) et la création de l'établissement du plateau de Saclay entérinée. De plus, la tenue d'une enquête publique conjointe sur la mise en œuvre de la double boucle de 130 kilomètres (métro automatique à grande vitesse) a été confirmée. Deux projets sont aujourd'hui face à face : le premier soutenu par C. Blanc porterait sur un maillage de grande envergure (130 kilomètres pour 21 milliards d'€), le second défendu par J-P. Huchon, serait un arc express interdépartemental (40 kilomètres pour 4,5 milliards d'€). Une quarantaine de gares pourrait être créée et une zone de 400 mètres autour de celles-ci seraient aménagées dans le cadre du Grand Paris.
- **Le financement du projet reste aujourd'hui une question majeure** puisque l'apport public s'élève pour l'instant à 4 milliards d'€ (issu du fonds octroyé pour la sauvegarde du secteur automobile). Le recours au Partenariat Public-Privé (PPP) ne serait qu'une solution partielle, notamment sur la question des nouvelles gares en zone urbaine.
- **En 2020, le Grand Paris pourrait être en partie établi**, avec la construction de la double boucle et la mise en place de la grande vitesse entre Paris et Le Havre. Les pôles économiques devraient normalement avoir été lancés. Jean-François Lamour estime également possible la construction de 70 000 nouveaux logements par an.

2. La question de la gouvernance est essentielle pour la réussite du projet (Jean-François Lamour)

- **La répartition floue des prérogatives à tous les échelons du projet** rend difficile la mise en œuvre de nombreux points (péage urbain, transports...). Les nombreuses collectivités territoriales (conseil municipal, conseil général, conseiller territorial...) et l'Etat forment un ensemble complexe qu'il faut simplifier et où les apports de chacun

doivent être clarifiés. Le retour au statut départemental de Paris (restauration du département de la Seine) serait une première étape importante.

- **Dans un Etat exsangue, il est indispensable de trouver à des niveaux infra, les synergies nécessaires à la compétitivité** en atteignant une masse critique. L'idée de métropole et l'intercommunalité permettent de créer des liens transfrontaliers qui mettent en avant la force locale et la proximité. Jean-François Lamour estime ainsi que le rapprochement voire l'intégration des deux régions de la Normandie à l'Île-de-France permettrait une stimulation de l'ensemble grâce à un accès à la mer.
- **Créer des synergies entre les différents les différents corps de l'Etat (santé, éducation...) au niveau interrégional**, en cassant le monopole et en laissant une porosité entre les zones. Ceci semble opportun afin de réussir à enrayer la tendance négative qui tire le système vers le bas. Le seul exemple réussi de ce transfert est la réforme des universités ; il doit servir de socle à d'autres décisions similaires.

3. Des objectifs clairs pour le Grand Paris (Alain Bénichou)

- **Développer l'attractivité pour les entreprises.** L'Île-de-France est classée seconde au nombre des sièges sociaux des 500 plus grandes entreprises (derrière Tokyo, Londres, New-York ¹), mais la croissance économique de la région est deux fois inférieure à celle des autres métropoles mondiales. Pour garantir une vraie dynamique économique, il est nécessaire d'impliquer les entreprises dans le projet, par exemple via un *innovation jam* où les entreprises seraient invitées à soumettre leurs idées sur ce que doit être le Grand Paris. Le projet de Saclay en est un exemple intéressant dont il faut s'inspirer : Jean-François Lamour souligne que le projet est aujourd'hui davantage dans les mains des urbanistes et des politiques.
- **Contribuer, grâce à un enseignement plus personnalisé et plus en phase avec les besoins de l'entreprise, au développement massif de l'emploi en Île-de-France**, où le chômage est d'environ 8,5%, contre 10% sur l'ensemble du territoire national. Cet écart est trop faible si l'on considère le rôle de moteur que joue la région dans l'économie française. 83% de l'emploi francilien se trouvant dans les services², il est indispensable d'adapter la formation aux besoins des entreprises. Pour se faire, une meilleure utilisation des informations relatives aux élèves et un usage accru des nouvelles technologies permettraient de développer des actions adaptées pour les élèves en difficulté et d'individualiser les parcours (exemple de la Géorgie). Le Grand Paris doit également être en pointe dans le développement du numérique à l'école alors que le récent rapport de Jean-Michel Fourgous mettait en évidence le retard de la France dans ce domaine.
- **Placer la recherche et l'innovation au cœur de ce projet de transformation.** Les propositions actuelles n'ont pas assez pris en compte cette donnée technologique (exemple de Peter Brabeck chez Nestlé, lors du projet Globe de mondialisation de l'entreprise). Un soutien fort et précis aux laboratoires de recherche est ainsi nécessaire afin de pérenniser les clusters créés par le Grand Paris. Pour concrétiser l'objectif des clusters et des pôles de compétitivité, il est essentiel de faire collaborer en leur sein : grandes entreprises, PME, universités et instituts de recherche publique, les plateformes collaboratives doivent être généralisées.

¹ Source : Agence française pour les investissements internationaux (AFII)

² Source : INSEE

- **Moderniser l'économie francilienne, en « numérisant les PME » et en soutenant le télétravail.** Le développement de plateformes mutualisées et la mise en place massive du *cloud computing* permettraient un accès facilité aux nouvelles technologies et soutiendraient ainsi la compétitivité des PME du Grand Paris dont le niveau applicatif est plus faible que chez leurs concurrentes (expliqué en partie par l'amortissement plus facile pour le hardware que pour le software en France). Concernant le télétravail, l'Île-de-France a cumulé un lourd retard face aux autres métropoles mondiales (8% de recours au télétravail contre 18% en moyenne). Pour Alain Bénichou, plus qu'un problème culturel, il s'agit d'un problème de droit qu'il est important d'aménager afin de soutenir le développement du télétravail. Ce dernier cumule plusieurs avantages (moins de locaux, moins d'utilisation des transports). Jean François Lamour souligne que le Grand Paris vise lui à développer les transports et les infrastructures pour les entreprises, ce qui peut sembler aller à l'opposé de l'idée de télétravail.
- **Adapter l'offre de transport de la région capitale au 21^e siècle** afin de répondre aux besoins quantitatifs (580 000 habitants supplémentaires en 8 ans, croissance de 6% d'utilisateurs du métro en 2008, de 4% pour le RER A et B³) et qualitatifs (1/20 des stations de métro est accessible aux Personnes à Mobilité Réduite...). La technologie doit être mise au cœur de ces avancées (information sur le trajet en temps réel, système intelligent de régulation du trafic, développement de l'infrastructure nécessaire au véhicule électrique avec le consortium EDISON...) afin d'assurer la fiabilité et la diversité de l'offre de transport. A Paris, Jean-François Lamour signale que l'option voiture devient de plus en plus infime, avec les décisions prises par la municipalité de B.Delanoë (aucun parking souterrain construit depuis 2001, fermeture programmée des voies sur berges...). Outre un blocage technologique et politique, certaines options ne sont pas légalement possibles (le péage urbain notamment).

Principaux points à retenir comme cadre de propositions éventuelles

Jean-François Lamour :

- *Mettre en place une gouvernance inter collectivités pour atteindre une masse critique tout en créant des synergies.*
- *Le Grand Paris doit demander un effort financier limité aux franciliens tout en leur apportant une amélioration immédiate et visible de la qualité du service (transports en commun, accès au logement social...). Il s'agit de fusionner coût d'innovation et coût d'amélioration.*

Alain Bénichou :

- *Profiter du projet du Grand Paris pour faire basculer la région dans l'ère numérique.*
- *Impliquer les entreprises dans le projet et utiliser leur apport*
- *Placer l'attractivité et la compétitivité économique de la région au cœur du projet*
- *Doper l'emploi en adaptant la formation aux besoins des entreprises grâce à la mutualisation des données scolaires et l'individualisation des parcours.*

³ Source : Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer – Bulletin mensuel de statistiques des transports