

ENVIRONNEMENT  
FINANCES ET  
ECONOMIE  
FISCALITÉ  
ILE-DE-FRANCE  
INTERNATIONAL  
QUESTIONS  
JURIDIQUES  
EMPLOI  
AFFAIRES  
SOCIALES  
SIMPLIFICATIONS  
ADMINISTRATIVES  
VILLE ET  
COMMERCE  
CONCURRENCE  
CRÉATION  
D'ENTREPRISE  
ENVIRONNEMENT  
FINANCES  
ET ECONOMIE  
FISCALITÉ  
ILE-DE-FRANCE  
INTERNATIONAL  
QUESTIONS  
JURIDIQUES  
EMPLOI AFFAIRES  
SOCIALES  
SIMPLIFICATIONS  
ADMINISTRATIVES  
VILLE ET  
COMMERCE  
CONCURRENCE  
CRÉATION  
D'ENTREPRISE  
ENVIRONNEMENT  
FINANCES  
ET ECONOMIE  
FISCALITÉ  
ILE-DE-FRANCE  
INTERNATIONAL  
QUESTIONS  
JURIDIQUES  
EMPLOI AFFAIRES  
SOCIALES

# La réussite économique du Grand Paris

## Les quatre priorités des entreprises

Rapporteur Monsieur Michel VALACHE  
5 juillet 2012



Chambre de commerce  
et d'industrie de Paris

# La réussite économique du Grand Paris

Les quatre priorités des entreprises

**Rapport présenté par Monsieur Michel VALACHE**

au nom de la Commission de l'Aménagement et du Développement Economique Régional  
**et adopté par l'Assemblée générale du 5 juillet 2012**

Avec la collaboration du Département Economie Territoriale à la Direction Générale  
Adjointe chargée des Etudes, de la Prospective et de l'Innovation

Version mise à jour en décembre 2012

**Chambre de commerce et d'industrie de Paris**  
27, avenue de Friedland  
F - 75382 Paris Cedex 8  
<http://www.etudes.ccip.fr>

Registre de transparence  
N° 93699614732-82

<b>I. SYNTHÈSE : LE GRAND PARIS, UN PROJET ESSENTIEL POUR L'AVENIR DE LA REGION-CAPITALE .....</b>	<b>5</b>
<b>II. QUATRE PRIORITES POUR LA REUSSITE ECONOMIQUE DU GRAND PARIS.....</b>	<b>9</b>
<b>AXE 1 : Garantir l'ambition et les objectifs économiques du Grand Paris.....</b>	<b>9</b>
<b>Priorité 1 : Construire les transports et les logements, indispensables à une dynamique économique durable .....</b>	<b>9</b>
→ Réaliser le Grand Paris Express dans sa globalité et dans les délais définis .....	15
→ Stabiliser dans la durée les financements publics destinés aux projets d'infrastructures du Grand Paris sans alourdir la fiscalité des entreprises .....	15
→ Répondre aux besoins des différentes catégories d'usagers du réseau de transport du Grand Paris.....	16
→ Développer de nouvelles centralités urbaines autour des gares qui améliorent l'environnement des entreprises et des salariés et le cadre de vie des habitants.....	16
→ Construire des logements intermédiaires pour répondre aux besoins des salariés de la métropole .....	16
<b>Priorité 2 : Instaurer une gouvernance et un pilotage qui garantissent la cohérence du Grand Paris .....</b>	<b>18</b>
→ Organiser une gouvernance et un pilotage lisibles du projet Grand Paris .....	24
→ Mettre en place un « exécutif unique » du Grand Paris .....	24
→ Associer le monde économique à la gouvernance et lancer des « Etats Généraux des acteurs économiques du Grand Paris » en lien avec les fédérations professionnelles.....	25
→ Coordonner la politique de promotion du Grand Paris pour favoriser l'adhésion des franciliens au projet et conforter son image à l'international .....	26
→ Articuler les politiques publiques au sein du Grand Paris (SDRIF, SRDEI) pour une lisibilité et une efficacité accrues .....	26
→ Promouvoir un nouvel équilibre territorial à l'échelle métropolitaine, par la complémentarité des contrats de développement territorial (CDT) et des territoires stratégiques.....	26
→ Valoriser les excellences de chaque territoire et préserver la diversité économique de la région .....	27
→ Capitaliser sur Paris dans la dynamique économique du Grand Paris .....	29
→ Renforcer les synergies entre les projets d'Île-de-France et de Normandie dans le cadre du développement du territoire Paris Seine Normandie.....	29

<b>Axe 2 : Mettre en œuvre les conditions d'accueil et de croissance des entreprises au sein du Grand Paris .....</b>	<b>31</b>
<b>Priorité 3 : Inscrire les conditions de développement des entreprises dans les CDT et dans la durée.....</b>	<b>31</b>
→ Faire émerger de véritables clusters au sein des CDT dans une logique entrepreneuriale .....	34
→ Créer, animer et pérenniser les réseaux (entreprises, laboratoires et universités) nécessaires à la structuration des clusters du Grand Paris .....	34
→ Favoriser la création d'entreprises et les accompagner dans leur développement et leurs projets d'innovation au sein des CDT.....	35
→ Proposer des actions de formation adaptées aux réalités territoriales pour relever le défi de l'accès à l'emploi .....	36
<b>Priorité 4 : Accompagner les entreprises tout au long des mutations économiques des territoires.....</b>	<b>37</b>
→ Informer les entreprises sur les projets liés au Grand Paris et sur les opportunités d'affaires.....	39
→ Mettre en place des dispositifs d'appui portant notamment sur les marchés publics et les grands travaux urbains afin de faire bénéficier les entreprises des retombées positives des nouveaux projets pendant la période transitoire .....	39
→ Assurer le suivi de l'évolution du tissu d'entreprises et des commerces pour préserver les dynamiques, les équilibres territoriaux et la diversité de l'activité économique.....	41
<b>III. ANNEXES .....</b>	<b>42</b>
A. Diagnostic synthétique : Un potentiel de croissance élevé pour l'Île-de-France, mais qui s'érode .....	43
B. Analyse du tissu économique des territoires faisant l'objet d'un CDT .....	51
C. Résultats de l'enquête CCIP-MEDIAMETRIE 2012 (Questions relatives au Grand Paris) ....	53
D. Liste des communes intégrées dans un CDT (au 1er décembre 2012).....	58

## I. SYNTHÈSE : LE GRAND PARIS, UN PROJET ESSENTIEL POUR L'AVENIR DE LA RÉGION-CAPITALE

---

► La CCIP considère que le projet du Grand Paris peut être un véritable accélérateur de croissance à la fois au plan métropolitain et national car il propose une stratégie d'ensemble destinée à répondre aux enjeux d'une ville monde du XXI<sup>ème</sup> siècle, qu'ils soient relatifs à la mobilité, au logement, au développement économique et à l'innovation, en intégrant des projets de territoire, d'aménagement et de transport qui reconfigureront les espaces urbains de la métropole.

► La CCIP affirme l'urgence de réaliser les objectifs ambitieux du Grand Paris afin de préparer la sortie de crise : atteindre à terme un rythme de croissance de 4% et créer de 800 000 à 1 million d'emplois d'ici à 2030, accueillir 1,5 million de franciliens supplémentaires d'ici à 20 ans et construire 70 000 logements par an.

► Dans un contexte de compétition mondiale de plus en plus vive entre métropoles, la région-capitale affiche d'incontestables avantages comparatifs. Elle bénéficie de ressources et d'infrastructures stratégiques qui en font une « économie intensive en savoir particulièrement productive »<sup>1</sup>. Elle constitue un écosystème favorable au développement des entreprises et à la création de richesses<sup>2</sup>, spécialisé dans les fonctions métropolitaines supérieures. Elle regroupe les sièges sociaux de 33 entreprises parmi les 500 plus grandes au niveau mondial<sup>3</sup>. Premier bassin d'emplois européen, son marché du travail est diversifié : il regroupe 25 % des cadres français et près de 40 % des chercheurs publics et privés du pays.

La région dispose également d'une offre en immobilier d'entreprises à la fois haut de gamme et variée, tant en termes de destination que de prix, et les entreprises implantées localement peuvent s'appuyer sur un large bassin de consommation de 300 millions de consommateurs européens dans un rayon de 1500 km. Cet avantage est conforté par la fonction de hub de la région-capitale, au cœur des flux européens et internationaux de personnes, de biens et services, d'investissements, grâce notamment aux deux aéroports internationaux de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly, à l'aéroport d'affaires du Bourget et à ses équipements majeurs dans les congrès et salons. Enfin, la région-capitale bénéficie du renom de Paris et de la France à l'international et se positionne comme la première destination au monde pour le tourisme d'affaires et d'agrément.

► L'Île-de-France est la première région économique européenne avec un PIB de 572 milliards d'euros<sup>4</sup> en 2010, en 6<sup>ème</sup> position en termes de PIB régional parmi les métropoles mondiales, derrière Tokyo, New-York, Los Angeles, Chicago et Londres<sup>5</sup>. Elle a enregistré une croissance économique modérée (en moyenne 1,7% par an depuis 20 ans), mais qui reste légèrement plus forte que la moyenne nationale. Par ailleurs, elle doit faire face à un solde migratoire négatif concernant les actifs de 30-59 ans, qui constituent le noyau dur des entreprises<sup>6</sup>. Son attractivité vis-à-vis des investissements étrangers est aussi à renforcer<sup>7</sup>.

En matière d'emploi, l'accroissement des effectifs salariés et non-salariés y a été moins fort que dans le reste du pays au cours des deux dernières décennies (+8,5% en Île-de-France contre +14% dans le reste du pays), bien que la région soit leader au niveau national dans les services à haute valeur ajoutée aux entreprises, l'industrie de haute technologie comme l'aéronautique, la santé-biotech... Cette faible création d'emplois résulte en partie d'un affaiblissement du potentiel d'innovation de la région capitale qui voit décroître sa part dans les dépôts de brevet au niveau européen et d'un tissu productif pauvre en entreprises de taille intermédiaire (ETI)<sup>8</sup>, à même de construire des stratégies de développement sur le moyen terme tout en faisant preuve de réactivité par rapport aux besoins du marché.

---

1 CROCIS, INSEE, DIRECCTE & DRIEA. « Indicateurs macroéconomiques franciliens ». Janvier 2012.

2 S. SASSEN. « La Ville globale, New-York, Londres, Tokyo, Descartes Et Cie ». 1996.

3 Classement Fortunes 500 - 2011. L'Île-de-France regroupe 33 des 35 sièges sociaux installés en France parmi les 500 plus grandes entreprises mondiales.

4 Soit un PIB supérieur à celui d'autres États européens comme la Suisse, la Suède, ou la Belgique. (INSEE - Données 2010 en euros courants)

5 PricewaterhouseCoopers. 2009. *Global city GDP rankings 2008-2025*

6 IAU IDF, INSEE. 2011. *L'emploi, moteur des arrivées en Île-de-France pour les 30-59 ans*. Note rapide n°562

7 KPMG, Paris Île-de-France Capitale Economique, « *Global cities investment monitor 2012* », 2012.

8 Rapport de M. Dominique DAUXERRE. CESER Ile-de-France. « *Les ETI en Ile-de-France* ». 2011.

► **Après des décennies de sous-investissement dans le domaine des transports publics, le Grand Paris Express**, tel qu'il ressort de l'accord entre l'Etat et la Région du 26 janvier 2011, **constitue une réponse déterminante en matière d'amélioration de la mobilité et de création de nouvelles centralités urbaines**. Les entreprises l'ont confirmé lors de la récente enquête CCIP-Médiamétrie<sup>9</sup>. Le projet du Grand Paris est l'opportunité de voir satisfaites leurs demandes concernant :

- Une amélioration des conditions de transport et de mobilité (80%),
- Une amélioration de la qualité de vie (38%),
- Une revalorisation urbaine et sociale de la banlieue (38%),
- La résolution de la crise du logement (26%),
- Un plus grand rayonnement économique et culturel (23%),
- La création de nouvelles opportunités de marché (19%) et la venue de nouveaux investisseurs privés (19%).

► **Depuis son lancement, la CCIP a soutenu l'ambition du projet Grand Paris**. A travers ses diverses prises de position, elle a rappelé la nécessité de construire un environnement propice au développement des entreprises afin d'améliorer leur compétitivité et leur capacité d'innovation, et pour renforcer l'attractivité du territoire vis-à-vis des investisseurs étrangers et des habitants. Elle a ainsi produit des travaux au niveau global,<sup>10</sup> sur le logement<sup>11</sup>, les transports<sup>12</sup>, le tourisme<sup>13</sup>, la politique de la ville<sup>14</sup>, le développement de l'axe Seine et des territoires clés de la région<sup>15</sup>, les zones d'activités économiques<sup>16</sup>. Elle contribue à la révision du SDRIF<sup>17</sup>, et s'implique au niveau local en participant à la préparation des contrats de développement territorial (CDT).

Aujourd'hui, le rapport « **La réussite économique du Grand Paris, les quatre priorités des entreprises** » exprime la vision économique de ces dernières et propose un cadre de référence regroupant les conditions qui leur paraissent essentielles pour la réussite du projet du Grand Paris. Ce rapport a également vocation à constituer une base pour la mobilisation des acteurs économiques sans qui le Grand Paris ne pourra se faire.

► La CCIP considère que l'investissement important prévu dans les transports (32,4 milliards d'euros<sup>18</sup> dont 20,5 milliards consacrés à la réalisation du Grand Paris Express et 11,9 milliards consacrés aux projets de modernisation et d'extension du réseau de transport en commun d'Ile de France<sup>19</sup>) est nécessaire pour susciter une nouvelle dynamique de croissance en Île-de-France. Mais, pour produire pleinement ses effets (relier ensemble les territoires à fort potentiel de développement, favoriser l'émergence de nouvelles centralités et pôles d'emplois, renforcer la mobilité et la productivité, élargir le bassin de recrutement et les choix de localisation des entreprises), **le Grand Paris Express doit être construit dans son intégralité et dans les délais prévus** et assurer une mobilité efficace au sein du nouveau réseau en liaison avec les infrastructures existantes.

9 Enquête CCIP-Médiamétrie. 2012.

10 CCIP. « *Un système de transport au service d'une forte ambition économique - Cahier d'acteur de la CCIP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris* ». Décembre 2010.

11 Rapport de M. Michel CLAIR. CCIP. « *Des logements pour les salariés en Île-de-France : un impératif de compétitivité pour la métropole* ». 3 novembre 2011.

12 Prise de position présentée par M. Bernard IRION au nom de la CADER. CCIP. « *Liaison ferroviaire dédiée et directe entre Paris et l'aéroport Roissy-CDG : un élément déterminant pour l'accueil des visiteurs et l'attractivité de la métropole* ». 9 février 2012.

13 Rapport de M. Philippe DEMONCHY. CCIP. « *Sept conditions pour améliorer l'accueil et la mobilité des touristes en Île-de-France* ». 15 décembre 2011.

14 CCIP. « *Entreprises et politique de la Ville : repenser les dispositifs pour un nouvel équilibre économique et social* », Prise de position de la CCIP. 6 Octobre 2011.

15 CCI de Paris, de Versailles Val d'Oise / Yvelines, de Rouen, du Havre, CCIR de Haute Normandie. « *Pour une stratégie de développement économique de l'axe Seine, de Paris à la Mer – Préconisations des entreprises et des CCI* ». Octobre 2011.

Rapport de Mme Andrée HALLAUER et M. Christophe ABSALON. CCIP. « *Le développement du pôle Orly-Rungis dans la dynamique régionale - Propositions de la CCIP* ». 21 septembre 2006.

Rapport de M. Gilbert DIEPOIS et M. Jean-Yves DURANCE. CCIP. « *Paris-La Défense, moteur d'attractivité internationale de l'Île-de-France : un quartier d'affaires privilégié pour les centres de décision des entreprises internationales* ». 8 mars 2007.

CCI de Paris, CCI de Seine-et-Marne & CCI de Versailles Val d'Oise-Yvelines. « *Roissy - Plaine de France : une ambition partagée pour un territoire d'exception - Préconisations et initiatives des CCI* ». 19 septembre 2008.

16 Rapport de M. Alain BARILLEAU. CCIP. « *Parcs et Zones d'activités économiques : Des défis à relever, pour la métropole parisienne : 16 propositions de la CCIP pour un nouveau modèle* ». 4 février 2010.

17 CCI de Paris Île-de-France. « *Contribution des CCI de Paris-Île-de-France à la révision du SDRIF* ». 29 septembre 2006.

18 Prévus dans cadre du protocole d'accord Etat-région du 26 janvier 2011

19 Inscrits au plan de mobilisation transports en Ile de France (2007-2020)



La réussite du projet et l'importance de l'investissement consenti nécessitent qu'une place majeure soit réservée au développement économique. Cela doit se traduire par une association étroite des entreprises, en tant que créatrices de richesses et d'emplois. En effet, elles pourront s'engager pleinement dans le projet uniquement si elles ont confiance dans son mode de réalisation, sa réalité juridique, son financement et si elles comprennent la répartition des responsabilités des différents acteurs impliqués. Le pilotage du projet doit donc être efficace et lisible à chaque échelon territorial.

En raison du rôle clé des acteurs économiques dans la réussite du projet Grand Paris, la CCIP propose d'organiser dans les prochains mois, les « *Etats Généraux des acteurs économiques du Grand Paris* », en collaboration avec les entreprises et notamment les fédérations professionnelles. Il s'agira de partager la vision des acteurs économiques, le sens de ce projet collectif et d'identifier précisément leurs attentes et besoins.

D'ores et déjà, afin de nourrir le projet du Grand Paris de la vision des entreprises et de construire durablement la compétitivité du tissu économique francilien, les entreprises formulent quatre priorités qui portent sur la garantie de l'ambition et des objectifs économiques du projet, et sur la mise en œuvre des conditions d'accueil et de développement des entreprises au sein du Grand Paris.

## **AXE 1 : GARANTIR L'AMBITION ET LES OBJECTIFS ECONOMIQUES DU GRAND PARIS**

### **Priorité 1 : Construire les transports et les logements, indispensables à une dynamique économique durable**

Les conditions de transport et de logement des Franciliens ont un impact direct sur la compétitivité des entreprises. Aussi, face à la saturation des infrastructures existantes, **la construction du réseau Grand Paris Express dans son intégralité est indispensable**, dans les délais prévus et avec des financements garantis incluant une contribution des entreprises à juste proportion par rapport aux autres parties prenantes. Pour une réelle efficacité, ce réseau doit être conçu de manière à répondre aux besoins des différentes catégories d'utilisateurs (habitants, salariés, touristes), dans une logique de maillage avec les autres modes de transport en commun et en intermodalité avec le réseau routier.

De même, **l'atteinte des objectifs en matière de logement est essentielle pour renforcer l'attractivité de la région-capitale vis-à-vis de la population active**. Lors de la construction des infrastructures de transport, de nouvelles centralités urbaines doivent être développées autour des gares pour améliorer à la fois l'environnement des entreprises et des salariés ainsi que le cadre de vie des habitants. A cette fin, les 70 000 logements prévus chaque année doivent être construits dans un tissu urbain mixte mêlant logement et activités économiques, intégrant la diversité des besoins des franciliens, notamment en accordant une place majeure au logement intermédiaire.

### **Priorité 2 : Instaurer une gouvernance et un pilotage qui garantissent la cohérence du Grand Paris**

Le Grand Paris est à la fois un grand projet d'avenir et une multitude de projets à des échelles territoriales différentes. Le Grand Paris porte des projets nouveaux, mais permet également de capitaliser sur de nombreux projets existants qui trouvent la possibilité de se réaliser dans une nouvelle dynamique d'ensemble proposée notamment dans le cadre des contrats de développement territoriaux (CDT). Chaque territoire doit contribuer au développement de la métropole.

Le projet du Grand Paris se construit à des échelles multiples autour de nombreux acteurs, publics et privés, aujourd'hui engagés dans un nouveau dialogue. Toutefois, la diversité des projets ajoutée au millefeuille institutionnel est une source de complexité pour le projet Grand Paris dans son ensemble.

En conséquence, la cohérence globale du projet Grand Paris et l'implication des entreprises (franciliennes, françaises et étrangères) reposent sur une évolution de la gouvernance, passant par des responsabilités et des compétences clairement identifiées, et associant les acteurs économiques. Ainsi, une gouvernance et un pilotage visibles et lisibles doivent être instaurés au niveau du projet global mais aussi au plan local au sein des contrats

de développement territorial (CDT). C'est là un élément fondamental pour assurer la pérennité du projet, l'atteinte de ses objectifs, sa coordination avec les autres politiques publiques existantes (SDRIF, SRDEI, Schéma régional des formations...) et un développement équilibré à travers les CDT et en lien avec les autres territoires de la région-capitale. La clarté et la cohérence du projet permettront aussi le succès de la politique de promotion du Grand Paris destinée à favoriser l'adhésion des franciliens et à conforter l'image de la métropole à l'international.

**La mise en place d'un « exécutif unique » au plan métropolitain associant le monde économique est nécessaire.** Cette nouvelle organisation institutionnelle spécifique à l'Île-de-France a vocation à trouver une traduction législative dans le cadre de la future loi de décentralisation annoncée par le Gouvernement.

## **AXE 2 : METTRE EN ŒUVRE LES CONDITIONS D'ACCUEIL ET DE CROISSANCE DES ENTREPRISES AU SEIN DU GRAND PARIS**

### **Priorité 3 : Inscrire les conditions de développement des entreprises dans les CDT et dans la durée**

La stratégie économique du projet Grand Paris repose sur le développement des filières d'excellence au sein des projets de territoires stratégiques, de façon à faire émerger de véritables clusters dans une logique entrepreneuriale. Ainsi, **les contrats de développement territorial (CDT) doivent être utilisés au maximum de leur potentiel** en planifiant la stratégie et les actions d'aménagement et en intégrant les enjeux liés au développement économique, au commerce, aux transports... Cet outil peut permettre de construire au niveau territorial un écosystème favorable à la création d'entreprises, à leur développement, à l'innovation et à la fertilisation de leurs projets. Il doit par ailleurs inclure des éléments concernant la formation afin de répondre aux besoins des entreprises en matière de ressources humaines et de qualifications, et relever le défi de l'accès à l'emploi pour tous.

Enfin, **les projets économiques des CDT doivent également être une opportunité pour conforter les secteurs d'activités traditionnels** (commerce, BTP, artisanat, etc.) **qui sont fortement créateurs de richesses et d'emplois.** Le maintien et le développement d'un tissu productif diversifié réduisent la vulnérabilité des territoires face aux chocs conjoncturels et sectoriels et constituent un terrain favorable à l'innovation croisée.

### **Priorité 4 : Accompagner les entreprises tout au long des mutations économiques des territoires**

Le projet Grand Paris modifiera considérablement l'environnement immédiat des entreprises. Il est une chance pour elles mais peut aussi présenter quelques risques pour leur développement, notamment lors de la phase de travaux. La CCIP est particulièrement attentive aux effets que les mutations économiques générées par le projet auront sur les entreprises, en particulier sur les TPE-PME, et les territoires.

Les entreprises adhéreront au projet et seront en capacité de transformer les risques potentiels (déménagements liés à l'augmentation des prix du foncier et de l'immobilier, nuisances liées aux chantiers de construction) en opportunités si elles peuvent anticiper ces changements et les intégrer à leurs stratégies. Pour cela, elles doivent être informées sur les différents volets du projet (lancement de marchés publics et nouvelles opérations d'aménagement, implantations d'entreprises) et accompagnées pour tirer au mieux parti de cette période transitoire. Il s'agit d'une action essentielle pour conforter la diversité économique des territoires, ainsi que les dynamiques locales. A titre d'exemple, cet accompagnement doit notamment porter sur le renforcement de la capacité des TPE-PME à répondre à des appels d'offres publics, procédure complexe pour des structures de taille modeste. Enfin, les acteurs publics doivent se doter des outils nécessaires au suivi de l'évolution du tissu productif, afin de préserver et faire évoluer les équilibres au niveau local et soutenir la croissance.



## II. QUATRE PRIORITES POUR LA REUSSITE ECONOMIQUE DU GRAND PARIS

### AXE 1 : GARANTIR L'AMBITION ET LES OBJECTIFS ECONOMIQUES DU GRAND PARIS

**PRIORITE 1 : CONSTRUIRE LES TRANSPORTS ET LES LOGEMENTS, INDISPENSABLES A UNE DYNAMIQUE ECONOMIQUE DURABLE**

#### CONSTATS

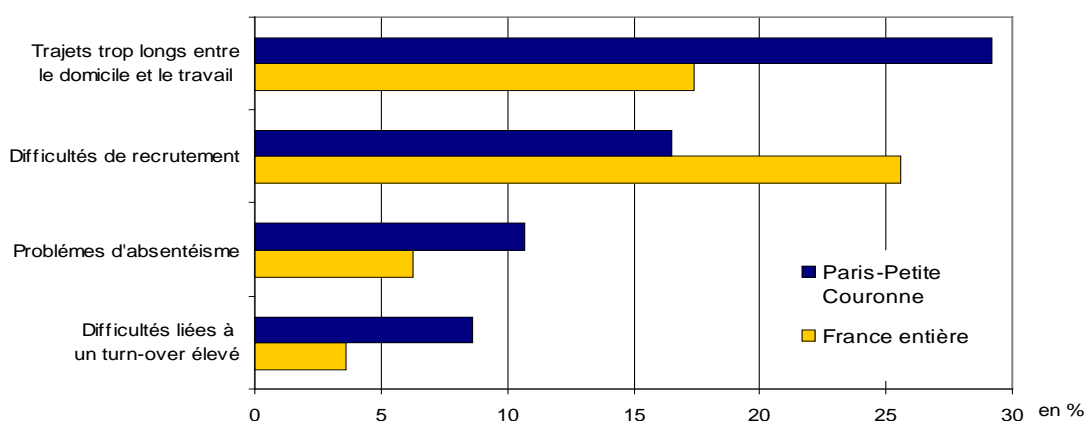
► Le sous-investissement dans les transports en commun lourds que connaît l'Île-de-France depuis des décennies a rendu les infrastructures actuelles moins adaptées aux besoins réels des voyageurs. Cela provoque un allongement des trajets domicile-travail, avec des conséquences négatives pour les entreprises : difficultés de recrutement, augmentation du turn-over, stress, retards, absentéisme, etc. La construction d'un réseau de transport performant est ainsi une nécessité à la fois pour les entreprises et pour les salariés.

Par exemple, pour parcourir une distance identique, la durée des trajets domicile-travail en Île-de-France est deux fois plus longue que dans le reste de la France<sup>20</sup>.

Cette situation dans le domaine du transport se combine à des difficultés en matière de logement. L'offre régionale est insuffisante et inadaptée, et les tensions dans ce domaine se sont renforcées au cours de la dernière décennie. La population francilienne a en effet augmenté légèrement plus rapidement que la population nationale, mais l'accroissement du stock de logements nouveaux a été plus faible en Île-de-France qu'au niveau national (respectivement +8,6% et +12,1% entre 1999 et 2009, cf. annexe B). Le manque de logements, notamment de catégorie de prix intermédiaire<sup>21</sup>, entraîne une hausse du niveau des loyers<sup>22</sup> et des prix à l'acquisition. Il pousse les salariés à s'éloigner du cœur de l'agglomération<sup>23</sup> ou à déménager hors de la région-capitale<sup>24</sup>. Ainsi, 37% des dirigeants d'entreprises de Paris-Petite couronne indiquent que leur salariés rencontrent des difficultés pour se loger, et 13% que le fonctionnement de leur entreprise est affecté par ces difficultés, soit deux fois plus qu'au niveau national<sup>25</sup>.

#### De quelle manière les tensions sur le marché du logement impactent les entreprises (PME et Grandes entreprises)?

Source: Enquête CCIP-Médiamétrie, 2011



20 INSEE. « Les Franciliens consacrent 1h20 par jour à leurs déplacements ». Insee-Île de France A la page. n°331. Avril 2010.

21 Ce sont les logements dont le loyer est compris entre 8 et 13€/m<sup>2</sup> en Île-de-France (Source : Rapport de Michel CLAIR. CCIP. « Des logements pour les salariés en Île-de-France : un impératif de compétitivité pour la métropole ». 3 novembre 2011).

22 En moyenne, les locations en 2011 se sont conclues à 23.4€/m<sup>2</sup> à Paris (+3,5%), 17€/m<sup>2</sup> en Petite-Couronne (+2%) contre 9,8€/m<sup>2</sup> en province (+1%) (Source : Weblmm - Immostat GIE).

23 Entre 1999 et 2009, ce sont les communes contiguës à Paris qui ont connu la plus forte augmentation de la population (cf. Annexe B).

24 L'Île-de-France connaît un solde migratoire négatif par rapport au reste du pays pour la classe d'âge 30-59 ans (Source : INSEE).

25 Enquête CCIP-Médiamétrie. 2011.

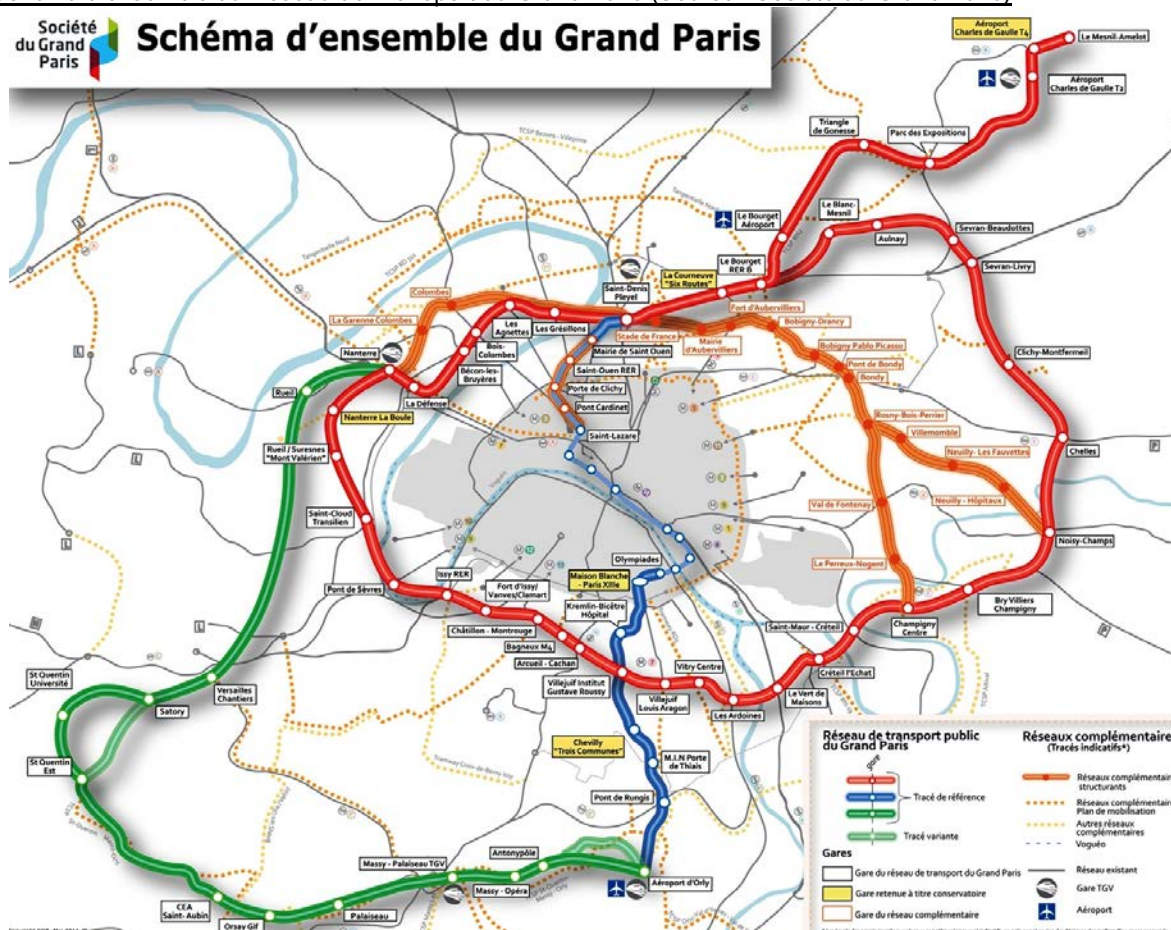
► Par la mise en réseau de tous les territoires de la métropole (notamment les portes à l'international que sont les aéroports et les gares TGV), la nouvelle infrastructure pourra avoir un impact puissant et durable sur le potentiel de croissance de la région-capitale. Elle assurera ainsi une mobilité réellement efficace au sein du nouveau réseau, en liaison avec les infrastructures existantes. Cela contribue à accroître la productivité et la création de richesse dans l'économie régionale dans son ensemble.

Par exemple, d'après le département des transports du Royaume Uni (DTT), le projet Crossrail à Londres (projet de ligne Est-Ouest sur 118 km, reliant l'ouest du Grand Londres à l'est en passant par la « City ») devrait rapprocher 1,5 million de personnes à moins de 45 minutes des bassins d'emploi majeurs du Grand Londres. Il est estimé que cette ligne nouvelle apportera 42 milliards de livres sterling supplémentaires à l'économie londonienne au cours des 60 premières années d'utilisation<sup>26</sup>.

Faute d'une accessibilité suffisante jusqu'à aujourd'hui, certains territoires enclavés n'ont pas pu exprimer tout leur potentiel de développement (cf. Annexe B). La construction du Grand Paris Express dans son intégralité permettrait de combler cette lacune.

Une étude récente<sup>27</sup> de l'Université de Paris-Est montre que la réalisation du Grand Paris Express devrait se traduire par une baisse du taux de chômage au sein des communes directement concernées par les tracés des nouvelles lignes, en raison de l'accès facilité des habitants aux emplois disponibles dans le reste de la métropole. L'impact attendu est plus fort sur les communes desservies par les lignes rouge, bleue et orange que par la ligne verte, car les trois premières créent des liaisons directes entre des pôles d'emplois dynamiques d'une part et des communes enregistrant un fort taux de chômage d'autre part.

Schéma d'ensemble du Réseau de Transport du Grand Paris (Source : Société du Grand Paris)



26 Crossrail Business Case Update : Summary Report. July 2011

27 Y. L'HORTY & F. SARI. 2012. « Le Grand Paris de l'emploi : l'extension des infrastructures de transport peut-elle avoir des effets positifs sur le chômage local ? ». Université Paris-Est Marne-la-Vallée. Document de travail 8 juillet 2012.

Par ailleurs, si le Grand Paris Express a pour objectif d'améliorer l'accès aux pôles d'emplois en facilitant les liaisons domicile-travail, il n'est pas incompatible avec le développement de nouvelles formes de travail à distance (télétravail, espaces de co-working à développer dans certaines gares nouvelles) qui ne font pas disparaître le besoin d'un contact direct fréquent (au sein de l'entreprise ou avec ses partenaires : clients, fournisseurs...).

Enfin, sont également en jeu la compétitivité et l'attractivité de la région vis-à-vis des investisseurs qui envisagent de s'implanter en Île-de-France. Il existe en effet un risque de voir la région-capitale perdre son positionnement dans la compétition mondiale à trop retarder l'achèvement des chantiers indispensables à son développement (par exemple, pour certains observateurs, Paris n'a pas été retenue pour les JO-2012 en raison notamment des difficultés de déplacement dans la métropole). C'est pourquoi d'éventuels retards et dépassements de budget doivent être anticipés dès maintenant, d'autant plus qu'ils se produisent fréquemment dans ce domaine<sup>28</sup>. Dans un contexte d'incertitudes budgétaires, la Ministre de l'égalité des territoires et du logement a mandaté en octobre 2012 une mission d'évaluation et de priorisation du projet Grand Paris Express. A l'issue de cette mission, début 2013, le Gouvernement arrêtera un plan de financement et de priorisation. Initialement, l'ensemble des travaux par tronçons devait être réalisé de manière simultanée en vue d'une mise en service entre 2018 et 2025.

► **Ces incertitudes en matière de financement ont un fort impact sur les stratégies de certaines entreprises comme les PME.** Elles ne peuvent se mobiliser en termes d'investissement ou de recrutement si le contenu, les modalités de mise en œuvre et le calendrier du projet de transports et des autres projets d'aménagement ne sont pas clairement définis. Or, les entreprises du secteur bâtiment-travaux publics, par exemple, se sont déjà mises en capacité de mener ces chantiers, notamment en matière de recrutement.

► **Les entreprises participent dès à présent au financement du Grand Paris Express. Elles sont également les principales contributrices au financement du fonctionnement des transports collectifs en Ile-de-France.**

### Contribution des entreprises au financement du fonctionnement des transports en commun

La part du coût des transports collectifs couverte par les recettes usagers atteint tout juste 30% en Île-de-France, bien loin de la part de 50% et plus pour d'autres réseaux français ou étrangers. Les entreprises<sup>29</sup> contribuent au budget de fonctionnement des transports franciliens à travers le versement transport (VT). Par ailleurs, la grande majorité d'entre elles remboursent la moitié de l'abonnement transport de leurs salariés. **Ainsi les entreprises financent aujourd'hui près de la moitié du budget de fonctionnement des transports collectifs franciliens (près de 3,7 milliards d'euros, soit 46,8% du coût de fonctionnement des transports collectifs de la Région<sup>30</sup>).**

Au cours des dernières années, le versement transport a régulièrement augmenté. Ce dernier représente les deux-tiers des ressources du STIF. En outre, les entreprises subissent dès à présent une hausse de leurs contributions<sup>31</sup> en vue d'anticiper l'accroissement des coûts de fonctionnement liés à l'exploitation du Grand Paris Express.

**Face à l'augmentation des besoins de financement des transports collectifs en Ile-de-France, le versement transport ne peut être la seule variable d'ajustement pour le financement du fonctionnement des transports en commun.**

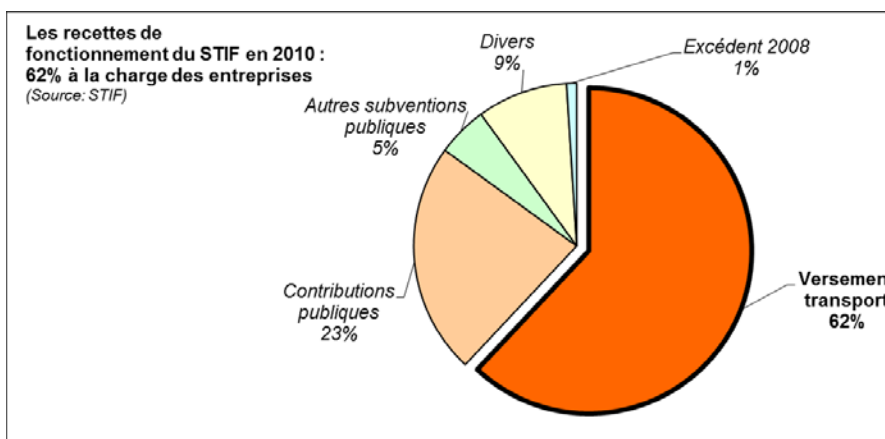
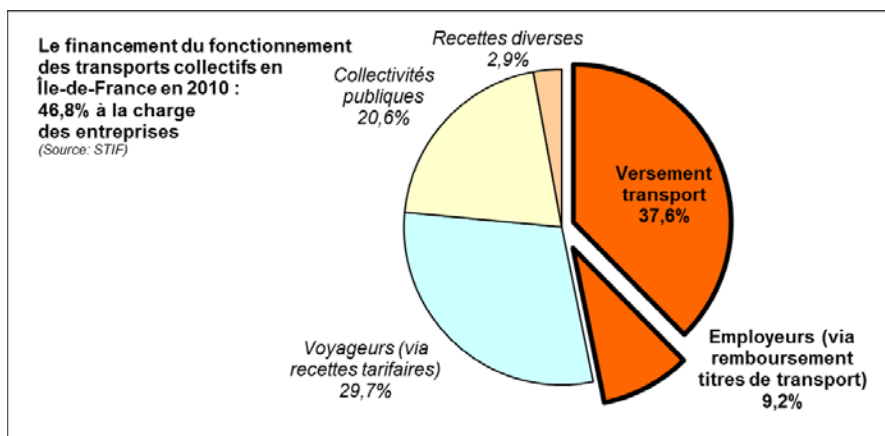
---

28 B. FLYVBJERG. 2005. « *Policy and planning for large infrastructure projects: Problems, Causes, Cures* ». World Bank Policy Research Working Paper 3781.

29 de plus de 9 salariés

30 Source : STIF - Données 2010

31 effort supplémentaire de 110 millions par an lié à une modification du zonage du versement transport dans l'unité urbaine de Paris



Les recettes de fonctionnement du STIF ne comprennent pas les recettes tarifaires liées à l'achat des titres de transport, qui ne sont pas perçues directement par le STIF mais par les transporteurs (SNCF, RATP, Optile).

### Contribution des entreprises au financement du Grand Paris Express

Les entreprises d'Île-de-France contribuent dès à présent au financement du Grand Paris Express à travers la fiscalité (5 milliards d'euros environ) :

- taxe locale sur les bureaux (168 millions par an) ;
- taxe spéciale d'équipement payée par tous les contribuables d'Île-de-France (117 millions d'euros par an) ;
- IFER, taxe sur les matériels roulants payée par le STIF (60 millions d'euros par an).

La CCIP souligne que **la conjoncture et l'impact que pourrait avoir une revalorisation trop brutale de ces contributions sur l'économie francilienne doivent être pris en compte.**

Déjà 37% des chefs d'entreprises de Paris-Petite Couronne ont ressenti ces augmentations qui pèsent sur leur compétitivité et sur leur stratégie d'implantation<sup>32</sup>. A la suite de l'augmentation de la taxe sur les bureaux, locaux commerciaux et de stockage, 15% des dirigeants d'entreprises envisagent de déménager leur établissement dans une autre commune, généralement située en Île-de-France, mais plus éloignée du cœur de l'agglomération (où cette taxe est moins élevée).

La CCIP s'est félicitée du lissage des augmentations de la redevance pour création de bureaux introduit par amendement à la Loi de finances rectificative 2011 et poursuivra ses actions pour que la taxe sur les bureaux puisse également être étalée afin d'absorber la hausse brutale des tarifs.

32 Enquête CCIP-Médiamétrie. 2011.

LE FINANCEMENT DU GRAND PARIS EXPRESS <sup>33</sup>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b><u>Recettes de la Société du Grand Paris</u></b>  <b>Dotation initiale de l'Etat</b> 4,0 Md€</li> <li><b>Recettes fiscales :</b>  - taxe locale sur les bureaux (168 millions par an)  - taxe spéciale d'équipement payée par tous les contribuables d'Île-de-France (117 millions d'euros par an)  - IFER, taxe sur les matériels roulants payée par le STIF (60 millions d'euros par an).  <b>≈ 5,0 Md€</b></li> <li><b>Recours à l'emprunt soit un solde d'environ</b> 11,5</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b><u>Dépenses pour le réseau principal (maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris) :</u></b> 17,5 Md€  Ligne rouge <sup>34</sup>, verte <sup>35</sup> et bleue <sup>36</sup> du Grand Paris Express</li> <li>• <b><u>Dépenses pour le réseau complémentaire structurant :</u></b> 2,0 Md€  Ligne orange<sup>37</sup> du Grand Paris Express (contribution maximale SGP)  Ligne Saint Lazare – Mairie de Saint Ouen du Grand Paris Express (SGP, Région Ile-de-France, Ville de Paris, conseils généraux des Hauts de Seine et de Seine-Saint-Denis)<sup>38</sup> 1,0 Md€</li> </ul>

Source : Protocole d'accord Etat-Région du 26 janvier 2011 et acte motivé de la SGP

Par ailleurs, un plan de mobilisation des transports en Ile-de-France<sup>39</sup> concentre 11,9 milliards d'euros d'investissement de l'Etat et des collectivités territoriales (dont la Région) pour la modernisation et l'extension du réseau de transport en commun (comme la modernisation des RER, Eole, l'extension de lignes de métro (8,4,12..), la création de lignes de tramway (T1, T2, T5, T6, T8)). En outre, certains projets en Ile de France dont les modalités de financement et de calendrier ne sont pas encore précisées ne figurent pas au plan de mobilisation.

33 Montants exprimés en euros CE (conditions économiques) 2008

34 Ligne rouge : rocade circulaire Et liaison Saint-Denis Pleyel Le Mesnil Amelot

35 Ligne verte : entre Paris-Orly et Versailles en desservant le plateau de Saclay.

36 Ligne bleue : reliant Orly à Paris et Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel

37 Ligne orange dite « complémentaire » : débutant à Nanterre, elle relie l'Est avec deux branches (Noisy et Champigny) (maîtrise d'ouvrage STIF)

38 Maîtrise d'ouvrage STIF et RATP

39 Dans le cadre du Protocole d'accord Etat-Région du 26 janvier 2011



### ZOOM : La mobilité des touristes, un enjeu clé pour la région-capitale

Dans un contexte de croissance rapide des flux touristiques (à horizon 2020, jusqu'à 10 millions de touristes supplémentaires pourraient visiter l'Île-de-France chaque année, soit un total atteignant environ 40 millions de visiteurs/an) et de concurrence accrue entre les destinations au niveau mondial, **la réponse apportée aux besoins des touristes, notamment en matière de mobilité, constitue un enjeu clé à la fois en termes économiques et en termes d'image et d'attractivité.**

On estime que le tourisme représente 10% du PIB francilien et que 10 000 nouveaux emplois non délocalisables sont créés chaque année en moyenne<sup>40</sup>. **Les retombées économiques du secteur des foires, salons et congrès en Île-de-France sont estimées en 2011 à 5,6 milliards d'euros<sup>41</sup>. Paris Île-de-France est la première place mondiale de surface d'exposition avec plus de 680 000 m<sup>2</sup> d'espaces couverts. Cependant, si la région Île-de-France bénéficie de nombreux atouts, la compétition internationale se renforce.** Pour les événements professionnels (salons, congrès, conventions), la concurrence fait valoir ses atouts. Londres, Barcelone, Milan et plus à l'est, Vienne, Prague et Budapest sont des concurrents redoutables. Et, en matière de tourisme d'agrément, le nombre de destinations touristiques a augmenté de manière exponentielle pour passer de 60 destinations majeures il y a peu, à plus de 600 aujourd'hui<sup>42</sup>.

Le développement du tourisme professionnel et d'agrément représente une opportunité à saisir, d'autant qu'un réel potentiel de progression existe : le nombre de voyageurs devrait doubler au cours de la décennie à venir au niveau mondial<sup>43</sup>. **La mobilité des touristes est alors un facteur d'attractivité essentiel pour la région francilienne et un élément de différenciation majeur entre les principales métropoles touristiques.** Aussi la prise en compte de leurs besoins en termes d'accessibilité est nécessaire car **une mobilité fluide et aisée favorise la consommation touristique** en raccourcissant les temps de trajets et en augmentant la quantité potentielle d'activités culturelles, touristiques, commerciales, sociales, offerte aux touristes durant la visite, notamment hors des sites touristiques traditionnels parisiens. Par conséquent, elle permet également d'augmenter les retombées économiques des activités touristiques de loisirs ou d'affaires.

---

40 CCIP. « *Etudes sur les retombées économiques de l'activité des salons en France et en Ile-de-France* ». Juin 2011. Etude réalisée par la CCIP en partenariat avec le Comité des Expositions de Paris (CEP), Foires, Salons, Congrès et Evénements de France (FSCEF), l'Office de Justification des Statistiques (OJS), France Congrès, VIPARIS, Atout France et la Direction Générale de la Compétitivité de l'Industrie et des Services (DGCIS)

41 CCIP : « *Etude sur les retombées économiques de la filière congrès en Île-de-France* ». Novembre 2012. Etude réalisée par la CCIP en partenariat avec le Comité des Expositions de Paris (CEP), Foires, Salons, Congrès et Evénements de France (FSCEF), l'Office de Justification des Statistiques (OJS), France Congrès, VIPARIS, Atout France, la Direction Générale de la Compétitivité de l'Industrie et des Services (DGCIS), l'Office de Tourisme et des Congrès de Paris (OTCP), et Meeting Professional Industry (MPI)

42 Rapport de M. Barthélémy TRIMAGLIO. CESR Île-de-France. « *Le tourisme en Île-de-France : pour un accueil à la hauteur des enjeux* ». 22 janvier 2009.

43 L'ensemble des prévisions de l'OMT se trouve sur <http://www.unwto.org/>



## PROPOSITIONS

### Priorité 1 : Construire les infrastructures de transports et les logements, indispensables à une dynamique économique durable

#### → Réaliser le Grand Paris Express dans sa globalité et dans les délais définis

L'assurance de réaliser l'infrastructure dans son intégralité, dans les délais définis (cf. Acte motivé sur le schéma d'ensemble et les conditions de mise en œuvre du réseau de transport du Grand Paris) et sans retard est nécessaire pour donner confiance aux entreprises et aux investisseurs sur l'engagement des pouvoirs publics, la pérennité du projet et pour les inciter à investir et à se développer dans le Grand Paris.

Echéancier initialement prévu pour les infrastructures de transport du Grand Paris Express (Source : SGP – et STIF)

Prolongement nord de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen - ligne bleue	Livraison en 2017
Ligne rouge sud (de Pont de Sèvres à Noisy-Champs)	Livraison de 2018 à 2020
Ligne orange entre Saint-Denis Pleyel et Champigny-centre/Noisy-Champs	Livraison 2021
Reste de la ligne rouge (nord, est, ouest) Ligne bleue jusqu'à Paris-Orly et portion entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel Ligne verte d'Orly à Versailles (desserte de Saclay)	Livraison en 2025
Reste de la ligne verte (de Versailles à Saint-Denis Pleyel) Ligne complémentaire - Ligne orange (Saint-Denis Pleyel et Nanterre)	Livraison après 2025

#### → Stabiliser dans la durée les financements publics destinés aux projets d'infrastructures du Grand Paris sans alourdir la fiscalité des entreprises

Le financement des projets de transport du Grand Paris repose sur l'Etat (à travers une dotation à la SGP), l'emprunt et les recettes fiscales prélevées pour une large part sur les entreprises, et pour une plus faible part sur les ménages. Si tous les acteurs doivent prendre leur part dans ce financement, la CCIP est attentive à ce que la contribution demandée aux entreprises ne soit pas disproportionnée et ne les pénalise pas dans une période de crise où beaucoup d'entre elles sont fragilisées. Les ressources en provenance de l'Etat doivent être garanties, car elles conditionnent la possibilité pour la SGP de recourir à l'emprunt, alors même que la contribution des entreprises a déjà atteint un niveau maximal.<sup>44</sup>

Par ailleurs, la réalisation de ce réseau doit s'inscrire dans une stratégie plus large et cohérente destinée à renforcer le positionnement de l'Île-de-France à l'international par :

- La mise en service d'une liaison ferroviaire directe et dédiée entre Paris et l'aéroport international de Paris-Charles de Gaulle<sup>45</sup>.
- La desserte des sites touristiques et du Parc International des Exposition de Paris-Nord Villepinte (PIEX)<sup>46</sup>. Cela devra se traduire par la création d'un pôle de transport multimodal regroupé, adapté aux besoins de la zone d'activités Paris Nord 2 et garantissant un acheminement efficace, confortable et sûr aux exposants et visiteurs de Paris-Nord Villepinte.

44 Rapport de M. Bernard IRION. CCIP. « Transports et mobilité en Île-de-France à l'horizon 2025 ». 19 novembre 2009.

45 Prise de position présentée par Bernard IRION au nom de la CADER. CCIP. « Liaison ferroviaire dédiée et directe entre Paris et l'aéroport Roissy-CDG : un élément déterminant pour l'accueil des visiteurs et l'attractivité de la métropole ». 9 février 2012.

46 Rapport de Philippe DEMONCHY. CCIP. « Sept conditions pour améliorer l'accueil et la mobilité des touristes en Île-de-France ». 15 décembre 2011.

- La prise en considération de l'accessibilité des principaux sites touristiques, de congrès (dont le Palais des congrès de la Porte Maillot) et d'expositions.
- la création, au sein de la plateforme aéroportuaire de Paris-Orly, d'un pôle d'échanges multimodal (hub air/fer)<sup>47</sup>.

### **→ Répondre aux besoins des différentes catégories d'utilisateurs du réseau de transport du Grand Paris**

L'efficacité du réseau de transport réside dans sa capacité à répondre aux besoins de toutes les catégories d'utilisateurs (salariés, étudiants, retraités, touristes, personnes à mobilité réduite...) en termes de déplacement local et régional.

Par ailleurs, ce réseau remplira d'autant mieux sa fonction, s'il est inscrit dans un maillage resserré avec d'autres moyens de transport en commun (notamment bus et tramways) afin d'assurer une desserte fine du territoire. Enfin, les performances du Grand Paris Express seront encore accrues si une bonne articulation est mise en œuvre avec la route dans une logique d'intermodalité.

### **→ Développer de nouvelles centralités urbaines autour des gares qui améliorent l'environnement des entreprises et des salariés et le cadre de vie des habitants**

Les nouvelles centralités doivent être conçues dans une logique de développement durable, c'est-à-dire en prenant en compte les besoins sociaux, environnementaux, culturels mais aussi et surtout économiques (actuels et émergents). Il s'agit notamment d'assurer une mixité des fonctions autour des gares pour créer des lieux de vie harmonieux alliant activités économiques de services et de commerces, habitat, activités de loisirs et de tourisme, équipements culturels et hôteliers dans un cadre de haut niveau de qualité architecturale, environnementale et urbaine.

Ces nouveaux pôles urbains autour des gares doivent être réalisés en fonction des équilibres existants (notamment en termes de commerces et de services) tenant compte de la diversité des activités économiques, en particulier au sein de zones d'activités accueillant de l'industrie et de la logistique. Le maintien et le renforcement de cette diversité impliquent le recours à une politique foncière anticipative<sup>48</sup>, se traduisant par l'acquisition d'espaces destinés au développement de ces activités.

### **→ Construire des logements intermédiaires pour répondre aux besoins des salariés de la métropole**

L'aménagement des nouvelles centralités urbaines doit intégrer la construction de logements adaptés à la diversité des besoins des franciliens, en particulier des logements intermédiaires. Le solde migratoire négatif de l'Île-de-France par rapport au reste du pays est l'une des conséquences directes des difficultés de la région dans ce domaine : chaque année en moyenne, 86 000 franciliens de 30-59 ans quittent l'Île-de-France pour la province contre seulement 33 000 arrivées (Source : INSEE).

Pour faire face à cette perte d'attractivité, des actions peuvent être menées dans deux directions<sup>49</sup> :

1. Faire du logement intermédiaire une priorité des politiques urbaines en faveur de l'habitat :

<sup>47</sup> Prise de position conjointe CCIP et CCI de l'Essonne. « L'aéroport de Paris-Orly, porte d'entrée internationale un maillon essentiel de l'attractivité de Paris Île-de-France ». (rapporteur : Mme Hallauer) Juin 2012.

<sup>48</sup> Rapport de M. Bruno LAUBARD et M. Gérard LISSORGUES. CCIP. « La logistique urbaine, fonction vitale pour la métropole parisienne ». 18 février 2012.

<sup>49</sup> Rapport de M. Michel CLAIR. CCIP. « Des logements pour les salariés en Île-de-France : un impératif de compétitivité pour la métropole ». 3 novembre 2011.

- en adaptant la définition du logement social et en intégrant un quota pour le logement intermédiaire dans les documents d'urbanisme et de programmation.
  - en réalisant des programmes de logements qui permettront de véritables parcours résidentiels adaptés à la diversité des profils de la population active et en développant de nouveaux services en lien avec le logement.
2. Lever les freins en matière foncière et financière :
- en accroissant l'efficacité foncière, par un renforcement de l'intervention publique et un desserrement des contraintes en fonction des spécificités franciliennes.
  - en concentrant les aides sur les zones vraiment tendues tout en explorant de nouvelles modalités de financement pour encourager le retour d'investisseurs pour le logement intermédiaire.

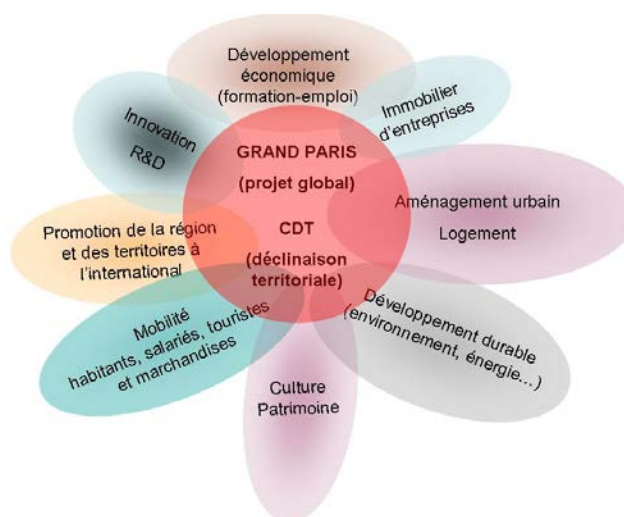
## **PRIORITE 2 : INSTAURER UNE GOUVERNANCE ET UN PILOTAGE QUI GARANTISSENT LA COHERENCE DU GRAND PARIS**

### **CONSTATS**

#### **LE GRAND PARIS : DES PROJETS NOMBREUX ET DES TERRITOIRES HETEROGENES**

► Le Grand Paris est un projet d'ensemble, intégrant toutes les dimensions nécessaires au fonctionnement d'une grande métropole :

- la construction d'une infrastructure de transport majeure, le Grand Paris Express, en liaison étroite avec les autres projets de transports prévus, notamment dans le cadre du Plan de mobilisation de la Région Ile-de-France,
- l'aménagement (densification autour des gares, revalorisation urbaine des quartiers, création de nouveaux équipements publics, etc.),
- le logement (objectif de 70 000 logements nouveaux par an),
- l'innovation et le développement économique avec le renforcement d'un écosystème de croissance (impliquant les entreprises, la R&D et la formation) sur les territoires stratégiques.



Les différentes thématiques du projet du Grand Paris

La réussite de ce grand projet repose sur sa coordination avec l'ensemble des politiques publiques qui contribuent au développement de la région-capitale : le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), la Stratégie Régionale de Développement Economique et de l'Innovation (SRDEI), le Schéma régional de la formation...

A ces politiques de niveau régional, s'ajoute une multitude d'autres projets territoriaux qui doivent être mis en cohérence. L'AIGP relève une « constellation de plus de 650 projets de développement urbain, petits et grands », Ils s'inscrivent dans des dispositifs existants : Opération d'intérêt National, Programme National de Renouvellement Urbain, Zones Urbaines Sensibles... , sont pilotés par différents acteurs, et doivent être réunis « dans une vision métropolitaine partagée »<sup>50</sup>.

► Ces projets multiples, préexistants au projet Grand Paris ou existants en dehors du projet Grand Paris, peuvent venir nourrir les CDT (Cf. Priorité 3). Néanmoins la diversité des projets et des stratégies de développement évoquées dans les accords-cadres (première étape des contrats de développement territorial) déjà signés pose la question de la complémentarité entre les CDT.

Par exemple, les CDT Val de France-Gonesse et Cœur économique Roissy Terres de France, appartenant tous les deux au territoire stratégique du Grand Roissy, prévoient chacun la création d'une salle multifonctionnelle de 20 000 places (respectivement le Dôme de Sarcelles et le Colisée). Existe-t-il un réel marché pour deux équipements de ce type situés à quelques kilomètres l'un de l'autre ?

50 Atelier International du Grand Paris. Exposition « Douze clés pour comprendre le Grand Paris » - du 30 mars au 20 avril 2012 à la librairie ArchiLIB. <http://www.ateliergrandparis.com/12clefs/>

### Zoom : Territoires stratégiques et contrats de développement territorial (CDT)

Les territoires stratégiques, définis dans la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, sont des territoires caractérisés par une forte concentration d'activités économiques ou ayant un fort potentiel de développement économique. Reliés entre eux à terme par le réseau de transport Grand Paris Express (à l'exception de Sénart et Confluence-Seine-Oise), ils possèdent une identité économique propre fondée sur des filières-clés et des équipements stratégiques (ex : Cité du Cinéma, Dôme de Sarcelles), qui a vocation à être fortifiée dans le cadre du Grand Paris. Le renforcement de leur visibilité à l'international à travers le projet Grand Paris doit conforter leur développement et, par effet d'entraînement, celui de la région. Un territoire stratégique regroupe un ou plusieurs contrats de développement territorial.

Le contrat de développement territorial, défini par l'article 21 la loi du 3 juin 2010, est un outil créé pour décliner au niveau territorial la stratégie globale du Grand Paris. **Contrat signé entre des communes/EPCI et l'Etat, il fixe les objectifs et les priorités** en matière « d'urbanisme, de logement, de transport, de déplacement et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et des ressources naturelles. » C'est un outil de planification et de programmation puissant qui, à travers la contractualisation, permet de créer des écosystèmes favorables au développement des entreprises en se fondant sur les forces et l'identité du territoire.

En novembre 2012, 21 CDT étaient en préparation en Île-de-France, qui doivent être soumis à enquête publique d'ici à décembre 2013 selon la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris<sup>51</sup>. Ces 21 CDT ont donné lieu à la signature de 12 accords-cadres, point d'étape dans l'élaboration du CDT qui présente la stratégie d'ensemble proposée pour le développement du territoire dans une logique de contractualisation.

► **Paris joue un rôle spécifique dans le Grand Paris.** La ville n'est pas intégrée dans un CDT mais, de par sa position géographique, elle est à la fois l'espace central et le point d'appui de la métropole en matière d'image, de notoriété à l'étranger, d'accueil des sièges sociaux et d'activités à forte valeur ajoutée. Paris est la vitrine de la région-capitale. La mise en œuvre du projet du Grand Paris aura ainsi pour conséquence la constitution d'un système plus polycentrique qui permettra le « désengorgement » de la ville-centre, favorable à une nouvelle dynamique d'ensemble des territoires mais où la centralité économique de Paris continuera de jouer son rôle.

Les évolutions économiques à l'œuvre au cours des dernières décennies ont montré que la centralité économique de la ville de Paris n'a pas été remise en cause, mais s'est élargie au-delà du boulevard périphérique par le renforcement des polarités économiques à l'Ouest (La Défense, Boulogne,...)<sup>52</sup> et l'émergence de nouveaux sites tertiaires aux portes nord, sud et est de Paris (Saint-Denis, Saint-Ouen, Pantin, Montreuil, Charenton-le-Pont, et plus récemment Ivry, Villejuif ou Montrouge)<sup>53</sup>. Parallèlement, on a observé un éloignement croissant vers la périphérie des activités qui ne peuvent supporter le coût de la centralité : services opérationnels, activités fortement consommatrices d'espace, activités support...

► **L'Axe Seine désigne le projet de développement économique d'intérêt national qui ambitionne de relancer la dynamique économique de la vallée de la Seine,** territoire de grande industrie, aujourd'hui en mutation, avec des filières d'excellence comme celles de l'énergie, de l'aéronautique, de la chimie, des éco-activités (dont le recyclage et les déchets), de l'automobile et de la logistique.

**L'Axe Seine est le prolongement du Grand Paris jusqu'à la mer. Il est sa façade maritime :** l'interland constitue un atout stratégique pour la métropole afin de lui permettre de s'inscrire pleinement dans les flux internationaux (tant en termes de transports des marchandises que de transformation des produits).

Ainsi, avec l'Axe Seine du Grand Paris, la métropole dispose d'un accès maritime, au même titre que Londres ou New York, et d'une dorsale industrielle (80% de la production automobile nationale est concentrée sur ce territoire) dont les composantes (logistique à l'ouest, production tout au long de la Seine et

51 La possibilité d'un report d'un an du calendrier des CDT est actuellement discutée.

52 Les taux d'emplois de ces territoires sont parmi les plus élevés de la région avec les zones aéroportuaires et Paris (cf. Annexe B.)

53 Par exemple, au cours de la dernière décennie, le CDT Territoire de la Création a enregistré une augmentation de 33,9% de l'emploi salarié, le CDT Campus Sciences et Santé de 17,3% (cf. Annexe B et C).

R&D et sièges sociaux en Île-de-France) peuvent être complémentaires. Le projet économique que les CCI de l'Axe Seine promeuvent<sup>54</sup> cherche notamment à renforcer les actions transverses aux filières existantes, actions de nature à donner une identité économique et une visibilité internationale à ce vaste territoire à travers la logistique, la formation, la R&D, l'innovation et l'accès à l'export de ses entreprises.

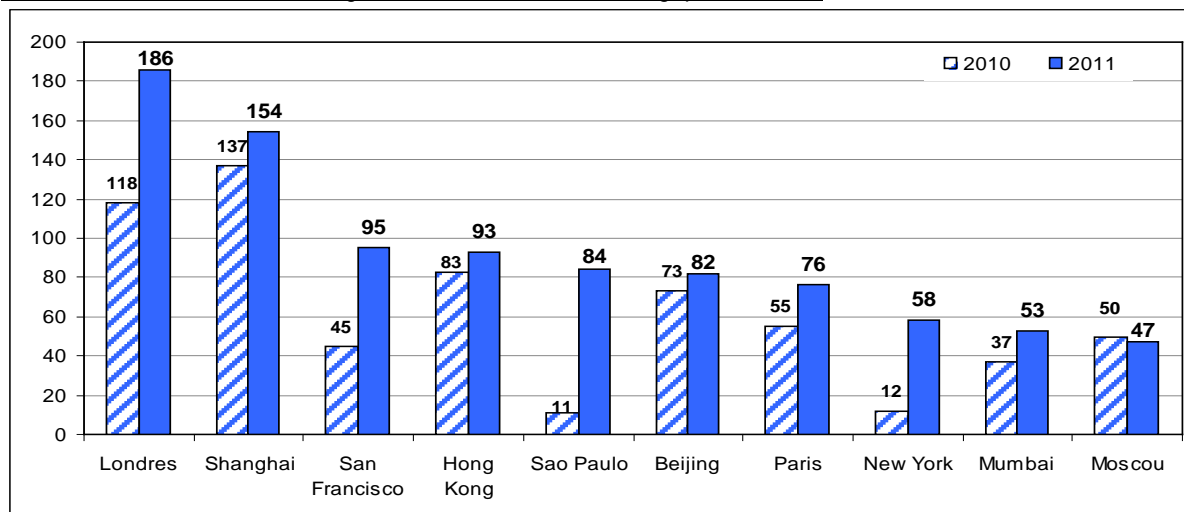
Par exemple, dans la perspective d'une meilleure organisation de la logistique urbaine, le CDT La Défense Ouest-SIEP prévoit de renforcer l'usage des berges de la Seine pour les transports de marchandises en développant de nouveaux sites de logistique fluviale et en mettant en place des projets de transports de marchandises innovants.

## UNE REGION ATTRACTIVE ET UNE IMAGE A MODERNISER

► L'Île-de-France est caractérisée par une forte attractivité vis-à-vis des investissements étrangers, comme en attestent les classements internationaux. Ses points forts portent sur la taille de son marché, ses infrastructures, son image, son système de santé et la qualification de ses salariés (cf. Annexe A). Ce dernier élément est d'autant plus important que les investisseurs accordent une attention croissante à la disponibilité et au niveau des ressources humaines dans les métropoles, ainsi qu'à la qualité de l'enseignement supérieur qui y est proposée.

Toutefois, la « part de marché » de la région-capitale en termes d'investissements internationaux tend à s'effriter au profit de Londres et des grandes agglomérations des pays émergents. Cela s'inscrit dans un mouvement plus général qui voit les grands groupes investir davantage dans les pays à forte croissance comme la Chine ou le Brésil<sup>55</sup>, phénomène particulièrement visible pour les fonctions stratégiques<sup>56</sup>. En 2011, l'Île-de-France se classe ainsi au 4<sup>ème</sup> rang mondial dans l'accueil des investissements étrangers (avec 150 projets, cf. Annexe A), mais au 7<sup>ème</sup> rang pour le segment des fonctions stratégiques (avec 76 projets).

### Nombre d'investissements étrangers dans les fonctions stratégiques en 2011<sup>57</sup>



► Cet effritement de l'attractivité de la région-capitale est lié, pour partie, à son image ambivalente dans le monde. Paris est certes une ville connue mondialement mais son image est associée à l'histoire, au patrimoine, à l'art de vivre, au luxe, à la mode et au romantisme, contrairement à Londres qui est davantage perçue comme une destination favorable à l'innovation et aux affaires, alors même que la région-capitale

54 CCIP. « Pour une stratégie de développement économique de l'Axe Seine, de Paris à la Mer - Préconisations des entreprises et des CCI ». Octobre 2011.

55 KPMG, Paris Île-de-France Capitale Economique, « Global cities investment monitor 2012 », 2012.

56 On désigne par fonctions stratégiques les activités de design, conception, R&D, formation, quartiers généraux, de ventes, de marketing, relation avec les clients et de centres de services partagés.

57 KPMG, Paris Île-de-France Capitale Economique, « Global cities investment monitor 2012 », 2012.



française est mieux positionnée que celle du Royaume-Uni dans de nombreux domaines, notamment dans les activités numériques.

L'écart en termes d'image se creuse d'autant plus entre l'Île-de-France et ses concurrentes que ces dernières ont mis en place des stratégies de communication puissantes. Par exemple, le Royaume-Uni a lancé la campagne « 2012 is GREAT Britain » et Berlin « BeBerlin » qui leur donne un avantage dans la compétition internationale. En outre, le terme « Île-de-France » n'est pas connu des étrangers et des investisseurs.

**Le projet Grand Paris représente ainsi une opportunité pour moderniser l'image actuelle de la région-capitale** et valoriser son dynamisme, son potentiel de développement et les opportunités qu'elle propose aux entreprises comme aux individus. Au plan régional, une coordination des actions de promotion a été mise en place. Des travaux en matière de promotion à l'international ont vu le jour à travers la signature d'une *Déclaration pour l'attractivité internationale et la promotion économique du Grand Paris*, la réalisation d'un « kit attractivité »<sup>58</sup>, la création du Label Grand Paris ou le projet de création d'une nouvelle marque pour la région d'ici fin 2012.

## UNE GOUVERNANCE DE LA METROPOLE EN CONSTRUCTION

► **La gouvernance de la métropole est aujourd'hui complexe**, en raison du « millefeuille » institutionnel et de la multiplicité des acteurs intervenant parfois sur des champs identiques et dont les compétences se recoupent. Cette complexité et cet enchevêtrement des domaines d'action entre les différents niveaux multiplient les coûts, tendent à rallonger les délais de prise de décision et créent de l'incertitude pour les projets de développement des entreprises (implantation, lancement de projets innovants, etc.). Les entreprises aspirent ainsi à une simplification de leur environnement.

► **Toutefois, des évolutions importantes sont en cours : le développement de Paris Métropole peut être considéré comme un premier pas vers une gouvernance plus efficace pour le Grand Paris.** Le syndicat Paris Métropole qui réunit, en novembre 2012, 203 membres (communes, intercommunalités, Départements et Région) préfigure « les prémises d'un développement coopératif »<sup>59</sup> au sein de la métropole de demain. Paris Métropole joue un rôle clé dans la construction de la future gouvernance de la métropole, en particulier à travers l'élaboration d'un Livre Blanc sur ce sujet, appelé à devenir une base de discussion pour la création d'un dispositif spécifique de gouvernance pour la métropole francilienne dans le cadre de l'Acte III de la décentralisation annoncé pour le printemps 2013 (cf. propositions de la CCIP p. 23).

**Paris Métropole a mis en place un Comité des partenaires qui rassemble les acteurs socio-économiques**<sup>60</sup>. Ce Comité des Partenaires, prévu à l'article 10 des statuts de Paris Métropole, a été lancé le 1<sup>er</sup> juillet 2010 à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris.

Présidé par M. Pierre-Antoine Gailly, Président de la CCIP, le Comité des partenaires travaille aux côtés de Paris Métropole pour apporter son analyse sur les problématiques relatives au territoire métropolitain et à son devenir, sur l'évolution de la gouvernance de la métropole ou encore le développement de partenariats dans le cadre de projets de dimension métropolitaine dans les domaines du logement, du transport et du développement économique. Plus de 150 structures représentées par des élus, entrepreneurs et acteurs socio-économiques ont rejoint le Comité et participent à ses travaux. (cf. encadré ci-dessous).

Il n'existe aucune structure comparable au Comité des partenaires au niveau métropolitain. Sa démarche est caractérisée par trois dimensions clés : la transversalité entre acteurs, une vision stratégique pour le

---

58 Kit attractivité : Ensemble de fiches sur les territoires stratégiques du Grand Paris destinées à constituer une base d'informations très détaillées pour chacun des partenaires (Etat, Ministère de la Ville, Préfecture, DIRECCTE, ARD, Paris Île-de-France Capitale Economique, CCIP). Chacun d'entre eux peut ainsi construire des argumentaires adaptés à ses interlocuteurs internationaux, tout en s'inscrivant dans un cadre d'ensemble qui garantit une homogénéité des termes employés et des données chiffrées mises en avant.

59 Paris Métropole. « Livre (ou)vert. Pour une métropole durable : quelle gouvernance ? ». Juin 2012

60 Cf. Site web du Comité des partenaires de Paris Métropole : <http://www.etudes.ccip.fr/dossier/26-comite-partenaires-paris-metropole>

développement de la métropole, et l'expérimentation. Depuis son installation, le Comité a élaboré plusieurs contributions destinées à alimenter les réflexions des élus de Paris Métropole, notamment sur les thématiques de la logistique urbaine et de la gouvernance de la métropole. Par ailleurs, un groupe de travail a été mis en place sur la transition énergétique métropolitaine. Un autre est prévu sur la question du logement.

► **Les enjeux liés à la gouvernance de la métropole peuvent avoir un impact majeur sur le projet Grand Paris. L'organisation actuelle ne permet pas aux chefs d'entreprises et investisseurs de disposer d'informations suffisamment précises en ce qui concerne le projet dans son ensemble**, les projets locaux prévus, les organismes qui en ont la responsabilité, le financement et les échéances de réalisation. Cette absence de lisibilité risque de freiner l'implication des entreprises dans le projet.

► **Enfin, le développement des filières-clés retenues dans le cadre du Grand Paris et la pleine participation des entreprises reposent aussi sur la mise en place d'une stratégie d'ensemble lisible, qui implique notamment la coordination entre les politiques publiques sectorielles et les CDT** (P. ex : lien entre les Pôles de compétitivité et les CDT).

La stratégie de développement d'une filière d'excellence au sein d'un CDT doit ainsi être élaborée en lien avec les autres CDT où elle est présente afin de créer des synergies entre territoires accueillant des activités connexes :

Par exemple, la filière image-multimédia, au cœur de la stratégie du CDT du Territoire de la culture et de la création (où elle regroupe 12 845 salariés en 2010), est présente sur plusieurs autres CDT comme le CDT GPSO (44 973 salariés en 2010), les CDT La Défense Ouest SIEP/Seine Défense (42 379 salariés en 2010), le CDT Boucle Seine Nord (8 197 salariés en 2010) ou encore le CDT Campus Sciences et Santé (6 054 salariés en 2010)<sup>61</sup>.

Autre exemple : au sein du CDT GPSO, les projets qui ont été mis en œuvre recoupent les activités du CDT Ville Durable-Cité Descartes : le projet IssyGrid, labellisé Grand Paris, a pour objectif de piloter à l'échelle du quartier d'affaires Seine Ouest d'Issy-les-Moulineaux la production d'énergies renouvelables (panneaux photovoltaïques, cogénération, micro-éolien...), la consommation (logements, tertiaires, commerces, éclairage public, véhicules électriques...), le stockage (batteries...) et d'optimiser l'ensemble<sup>62</sup>.

---

61 Données Unedic – cf. Annexe B.

62 <http://www.actu-environnement.com/ae/news/reseau-intelligent-issygrid-smartgrids-12672.php4>

### La contribution du Comité des Partenaires au Livre Vert de Paris Métropole sur la gouvernance de la métropole

Le Comité des partenaires a organisé un atelier de réflexion sur la gouvernance de la métropole destiné à alimenter le Livre Vert de Paris Métropole. A cette occasion, cinquante participants ont débattu de l'avenir de la métropole et coproduit une contribution transmise à Paris Métropole en février 2012.

Cette contribution est composée d'une synthèse transversale (intitulée « La gouvernance de la métropole projetée par les partenaires ») et de sept fiches thématiques :

- *Attractivité : Comment rester parmi les métropoles les plus attractives du monde à horizon 2030 ?*
- *Logement : A quoi bon favoriser la croissance de la métropole si l'on ne peut s'y loger convenablement ?*
- *Espace et densification : Quelle gestion de l'espace pour intensifier la ville ?*
- *Loisirs : Mais qu'est-ce qu'on fait ce week-end, et qu'est-ce qu'on fait ce soir !?*
- *Relations avec les autres régions : Le Grand Paris est-il isolé ? Quel intérêt a-t-il à coopérer ? (...et réciproquement)*
- *Fonctionnement démocratique : Démocratie participative, pour quoi faire et à quoi bon ?*
- *Positionnement de Paris Métropole : Paris Métropole, un machin de plus ?*

Cette contribution sur la gouvernance proposée par le Comité des Partenaires s'inscrit dans le cadre du lancement d'un débat public sur la gouvernance de la métropole par Paris Métropole qui a rendu public son Livre vert sur le sujet en mai 2012<sup>63</sup>.

Par ailleurs, le Comité des Partenaires a élaboré une seconde contribution sur la gouvernance en octobre 2012, portant sur des « propositions opérationnelles de gouvernance », qui a vocation à nourrir le Livre Blanc de Paris Métropole qui doit être rendu public d'ici à fin 2012.

---

63 Paris Métropole. « Livre (ou)vert. Pour une métropole durable : quelle gouvernance ? ». Juin 2012

## PROPOSITIONS

### Priorité 2 : Instaurer une gouvernance et un pilotage qui garantissent la cohérence du Grand Paris

#### → Organiser une gouvernance et un pilotage lisibles du projet Grand Paris

Face à la diversité des acteurs publics qui interviennent dans le projet Grand Paris, la gouvernance de ce projet doit :

- être clarifiée et renforcée en explicitant les responsabilités de chacun des acteurs impliqués dans les différents volets du projet Grand Paris et dans les CDT.
- être en phase avec les préoccupations et les temps de décision rapides de l'entreprise. La stratégie et les priorités retenues doivent être explicitées tout au long du projet pour permettre l'implication des entreprises et des investisseurs.
- associer toutes les parties prenantes de la métropole et particulièrement les acteurs économiques, à travers des espaces de concertation et de convergence entre les différents acteurs.

#### → Mettre en place un « exécutif unique » du Grand Paris

La CCIP plaide pour une rationalisation du nombre d'acteurs intervenant dans des champs similaires et pour une meilleure répartition des compétences entre les échelons territoriaux, afin de renforcer l'efficacité de la prise de décision publique et privée. Pour être traités, les grands enjeux du développement de la « métropole capitale » exigent un « exécutif unique ». Il en va ainsi de la gestion du foncier disponible, notamment pour le logement, mais aussi du système logistique et du tourisme pour lesquels la CCIP appelle de ses vœux la constitution d'une gouvernance unifiée.

Ainsi dans la perspective de l'acte III de la décentralisation (future loi), il est déterminant qu'une solution spécifique pour la gouvernance de l'Île-de-France trouve une traduction législative. Les travaux actuellement menés dans le cadre de Paris Métropole (cf. encadré ci-dessous), espace de dialogue au niveau métropolitain qui associe pleinement les acteurs économiques à travers son Comité des partenaires, recouvrent des enjeux stratégiques dans trois domaines clés pour le développement futur de la métropole : le transport, le développement économique et le logement.

#### Trois figures de gouvernance pour la métropole francilienne<sup>64</sup>

Le livre (ou)vert sur la gouvernance de la métropole francilienne élaboré par Paris Métropole fait émerger 3 figures de gouvernance possible :

##### **1. La métropole intégrée**

Le scénario d'une « métropole intégrée » se fonde sur le constat que les périmètres actuels des intercommunalités sont trop restreints et que leur relative homogénéité (« intercommunalités de " riches " / intercommunalités de " pauvres " ») représentent un frein important au développement de la métropole.

Deux scénarios sont ainsi proposés afin de faire face à ces obstacles :

1. La création d'une collectivité départementale du cœur de l'agglomération par la fusion de Paris, de la Seine-Saint-Denis, des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne.
2. La création d'une communauté urbaine de même échelle.

Dans ce scénario, « l'efficacité implique la simplification du système institutionnel et la réduction du nombre de collectivités » afin de « garantir l'unité de décision ». Cette unification institutionnelle doit permettre la mutualisation des recettes (notamment fiscales) et des charges à une échelle plus vaste de manière à lutter efficacement contre les inégalités territoriales.

##### **2. La métropole concertée**

64 Extraits de : Paris Métropole. « Livre (ou)vert. Pour une métropole durable : quelle gouvernance ? ». Mai 2012

Dans ce scénario, le système de gouvernance de la métropole doit être fondé sur « *le développement et l'approfondissement de la culture métropolitaine du " faire ensemble " »*. Ainsi, la métropole n'aurait « *pas besoin d'une structure unifiée* » mais doit se doter d'une « *gouvernance souple* » pour répondre à la complexité des enjeux, des échanges et des interactions qui caractérisent le fonctionnement de la région capitale.

Les moyens d'action proposés afin de développer cet esprit du « faire ensemble » et de créer les conditions d'un consensus sont notamment de :

- favoriser la co-construction, en approfondissant et en élargissant les coopérations entre les acteurs de la métropole,
- assurer une meilleure répartition des compétences, avec des outils tels que des syndicats, des agences, des protocoles de territoires,
- développer des lieux formalisés de dialogue et de médiation entre acteurs, tels que la constitution d'une assemblée métropolitaine.

### 3. La métropole articulée / confédérée

Dans le cadre de la création d'une métropole confédérée, le renforcement de la gouvernance métropolitaine se fonde sur la préservation de l'autonomie des collectivités locales et la mise en place de « politiques métropolitaines coordonnées et engageantes » afin d'assurer une plus grande justice territoriale. Ainsi, une gouvernance métropolitaine doit se caractériser par « *un pilotage partagé et coopératif de politiques stratégiques, sans pour autant faire "à la place de" »*.

La confédération métropolitaine devra réunir les différents niveaux de collectivité existants afin de donner naissance à un leadership partagé, dépassant la simple logique Petite / Grande Couronne. Par la suite, le niveau confédéral devra définir les moyens de mobiliser les collectivités existantes, de manière adaptée à chaque politique publique et en tenant compte de leur diversité.

## **→ Associer le monde économique à la gouvernance et lancer des «Etats Généraux des acteurs économiques du Grand Paris» en lien avec les fédérations professionnelles**

Compte tenu des montants financiers considérables devant être mobilisés par le projet, les entreprises et investisseurs ne pourront s'engager que s'ils peuvent appréhender le projet « de l'intérieur » afin d'avoir une réelle confiance dans sa réalisation et une visibilité quant à ses retombées.

Ils doivent donc être associés à sa gouvernance tant au niveau global que dans les CDT afin de mieux comprendre les projets, de les nourrir de leur connaissance du terrain et de leurs besoins et attentes. C'est le dynamisme des entreprises qui permettra d'atteindre les objectifs de croissance et de création d'emplois du Grand Paris.

Par exemple, l'accord-cadre relatif au CDT Cœur Economique Roissy Terres de France a été élaboré en lien avec les grands opérateurs de l'aéroport (ADP, Air France, Fedex...) dont les stratégies ont un impact déterminant sur ce territoire, et dont les besoins sont très spécifiques, notamment en termes de ressources humaines.

Des « Etats généraux des acteurs économiques du Grand Paris » en lien avec les fédérations professionnelles pourraient être organisés. L'objectif est d'associer les entreprises et les fédérations professionnelles au projet en s'assurant d'une bonne information et d'une vision partagée des enjeux, de recueillir leurs attentes et besoins, et de mobiliser les différents métiers et secteurs sur le projet Grand Paris pour qu'ils puissent tirer partie des opportunités qu'il offrira (projet d'aménagement, immobilier d'entreprise, projets d'innovation...).

Ces Etats Généraux pourraient se conclure par la signature d'une « charte des entreprises » dans le cadre du projet Grand Paris et par une proposition de créer un événement emblématique du Grand Paris, de type « exposition universelle », pour susciter l'adhésion de tous, entreprises comme habitants, et renforcer l'image de la région à l'international.

## → **Coordonner la politique de promotion du Grand Paris pour favoriser l'adhésion des franciliens au projet et conforter son image à l'international**

Des actions de promotion de la métropole doivent être mises en place afin de :

- permettre l'adhésion des acteurs, habitants et entreprises, à l'identité et à la dynamique du Grand Paris,
- attirer les talents et les investisseurs internationaux.

Ainsi la stratégie de promotion du Grand Paris doit avoir pour objectif à la fois de valoriser la métropole dans son ensemble et de donner à voir ses déclinaisons territoriales. La métropole francilienne doit fonder son image, d'une part, sur ses atouts historiques et patrimoniaux qui constituent une identité singulière et, d'autre part, sur sa pleine intégration à la dynamique mondiale de l'économie de la connaissance.

Différentes actions doivent alors être menées :

- Une poursuite des travaux en cours (label, charte, marque régionale...) dans une logique de complémentarité entre les outils et de concordance entre les stratégies des acteurs impliqués (Etat, Région, collectivités locales et leur agences, chambres consulaires...).
- La participation ou la création d'événements de dimension métropolitaine tels que l'Exposition Universelle 2025, des événements sportifs, des salons spécialisés ou encore l'organisation d'événements culturels ou touristiques.
- La valorisation des gares du Grand Paris Express comme des lieux de vie et d'expérimentation de haute qualité architecturale. Elles pourraient refléter par leur architecture ou leur aménagement intérieur l'identité de leur territoire d'implantation ou la thématique du cluster qu'elles desservent.
- Une mise en avant de la qualité de vie à la française en la combinant à des compétences et savoir-faires technologiques (pôles de compétitivité, mode, design et grands projets d'aménagement).

## **→ Articuler les politiques publiques au sein du Grand Paris (SDRIF, SRDEI) pour une lisibilité et une efficacité accrues**

Il est nécessaire de garantir la cohérence et la mise en œuvre des leviers financiers existants ou prévus pour assurer la réalisation des différents volets du projet Grand Paris en coordination avec les politiques publiques existantes, qu'elles soient de niveau local, régional ou national (SDRIF, Stratégie Régionale de Développement Economique et Innovation, pôles de compétitivité). Par exemple : l'articulation des actions de formation prévues dans les CDT avec le Schéma régional de la formation, la création d'écosystèmes favorables à l'innovation avec la politique relative aux pôles de compétitivité ou avec les actions de la région en matière de soutien à l'innovation.

## **→ Promouvoir un nouvel équilibre territorial à l'échelle métropolitaine, par la complémentarité des contrats de développement territorial (CDT) et des territoires stratégiques**

Les dix territoires stratégiques du Grand Paris, et les CDT qu'ils regroupent, sont caractérisés par des dynamiques économiques différentes. Certains territoires (CDT Roissy Terres de France, CDT GPSO, CDT Campus Sciences et Santé) sont caractérisés par un fort développement au cours de la dernière décennie, alors que d'autres enregistrent des pertes d'emplois liés à la mutation des activités qu'ils accueillent (CDT Est de la Seine-Saint-Denis ; cf. Annexe B). La construction du Grand Paris Express permettra de renforcer le potentiel de croissance de l'ensemble des territoires.

Ainsi, afin d'assurer une réduction des déséquilibres entre ces espaces, conformément aux objectifs du projet Grand Paris, il apparaît nécessaire de mettre en œuvre des stratégies économiques génératrices d'emplois plus affirmées sur les territoires actuellement les plus en retrait sur le plan économique, qu'ils soient inclus ou non dans un CDT.



Par ailleurs, pour une plus grande efficacité de ces stratégies, il est indispensable d'identifier la complémentarité entre les projets de transports, d'infrastructures (p.ex : hôtelières) ou de grands équipements entre les territoires.

Par exemple, Plaine commune (cf. CDT Territoire de la culture et de la création) a développé une coopération forte avec Paris pour favoriser les complémentarités et les synergies en matière d'aménagement et de développement économique.

Le CDT Roissy Terres de France prévoit le développement d'équipements touristiques en lien avec les territoires voisins (CDT Gonesse-Val de France et CDT Paris Le Bourget).

## **→ Valoriser les excellences de chaque territoire et préserver la diversité économique de la région**

La définition des 10 territoires stratégiques (cf. carte ci-après)<sup>65</sup> doit permettre de faciliter la constitution d'écosystèmes de croissance (clusters) grâce aux CDT en cours d'élaboration dans les domaines clés :

1. La Défense : Cluster de la finance et des services (Activités financières et de services aux entreprises), CDT La Défense – Ouest SIEP, CDT Seine Défense, CDT Boucle Seine Nord et CDT GPSO
2. Saint-Denis Pleyel : Cluster de la création (Industries de la création), CDT Territoire de culture et de la création
3. Gonesse Val de France : Cluster des échanges (Transport ; fret aérien), CDT Gonesse Val de France
4. Le Bourget : Cluster aéronautique (Aéronautique ; aéroportuaire), CDT Le Bourget
5. Roissy-Villepinte-Tremblay : Cluster des échanges (Transport ; fret aérien), CDT Roissy Terres de France
6. Est de la Seine-Saint-Denis : Cluster de la qualité de vie ou « pôle urbain de qualité » (Qualité urbaine), CDT Est-Seine-Saint-Denis
7. Est-parisien Cité Descartes : Cluster du développement durable (Développement urbain durable), CDT Cité Descartes, CDT Ville durable Ouest, CDT Ville durable Nord, CDT Ville durable Sud.
8. Sud-parisien : Cluster de la santé et des biotechnologies (Santé ; Recherche ; Biotechnologies) sur le Territoire Cône de l'innovation, CDT Campus Sciences et Santé, CDT Les Grandes Ardoines, CDT Sénart et CDT Orly
9. Plateau de Saclay : Cluster de Saclay (Innovation ; R&D ; haute technologie), sur le Plateau de Saclay
10. Confluence Seine Oise : Cluster de la logistique et des éco-activités (logistique maritime, logistique du dernier kilomètre, éco-mobilité et éco-construction), CDT Confluence

Cette approche par territoires stratégiques se situe dans la lignée des propositions formulées par les CCI de Paris Île-de-France dans le cadre de la révision du SDRIF<sup>66</sup>. En 2006, les CCI proposaient que « *la politique d'aménagement du territoire (...) concentre les interventions publiques en matière de transports, d'équipements numériques, d'habitat, de services publics... sur les principaux territoires moteurs du développement économique de la région, qui rassemblent les plus fortes potentialités en termes d'entreprises, d'emplois, d'innovation et de formation. Ces pôles créent l'attractivité internationale de l'Île-de-France et ont un effet d'entraînement sur l'ensemble des bassins de vie.* »

Ainsi, le projet Grand Paris doit permettre de capitaliser sur les forces du tissu productif de la région-capitale à l'ère de l'économie de la connaissance. L'Île-de-France est la 1<sup>ère</sup> région européenne en termes d'investissements en R&D en 2009 avec 16,9 milliards d'euros (40% des dépenses françaises et 7% des dépenses UE-27)<sup>67</sup>. Elle regroupe 75% des chercheurs français de l'industrie automobile, 66% du secteur de la construction, 64% de l'industrie pharmaceutique et 58% dans les services de transport et de communication<sup>68</sup>.

Par ailleurs, le dynamisme de son économie et la masse critique atteinte dans de nombreux secteurs se traduit par le fait que l'Île-de-France accueille **huit pôles de compétitivité** sur les soixante et onze français dont cinq pôles mondiaux ou à vocation mondiale.

65 L'annexe B détaille l'évolution de tissu productif des CDT qui constituent les territoires stratégiques.

66 CCI de Paris Île-de-France. « *Contribution des CCI de Paris-Île-de-France à la révision du SDRIF* », 29 septembre 2006.

67 Source : EUROSTAT (DIRD).

68 IAURIF. 2004. « *La recherche en Île-de-France* ». Juin 2004.

Pôles nationaux :

- Advancity - Ville et Mobilité Durables (bâtiments, infrastructures & aménagement urbain durables)
- ASTech Paris Region (motorisation, transport spatial et aviation d'affaires)
- Cosmetic Valley (parfumerie & cosmétique)

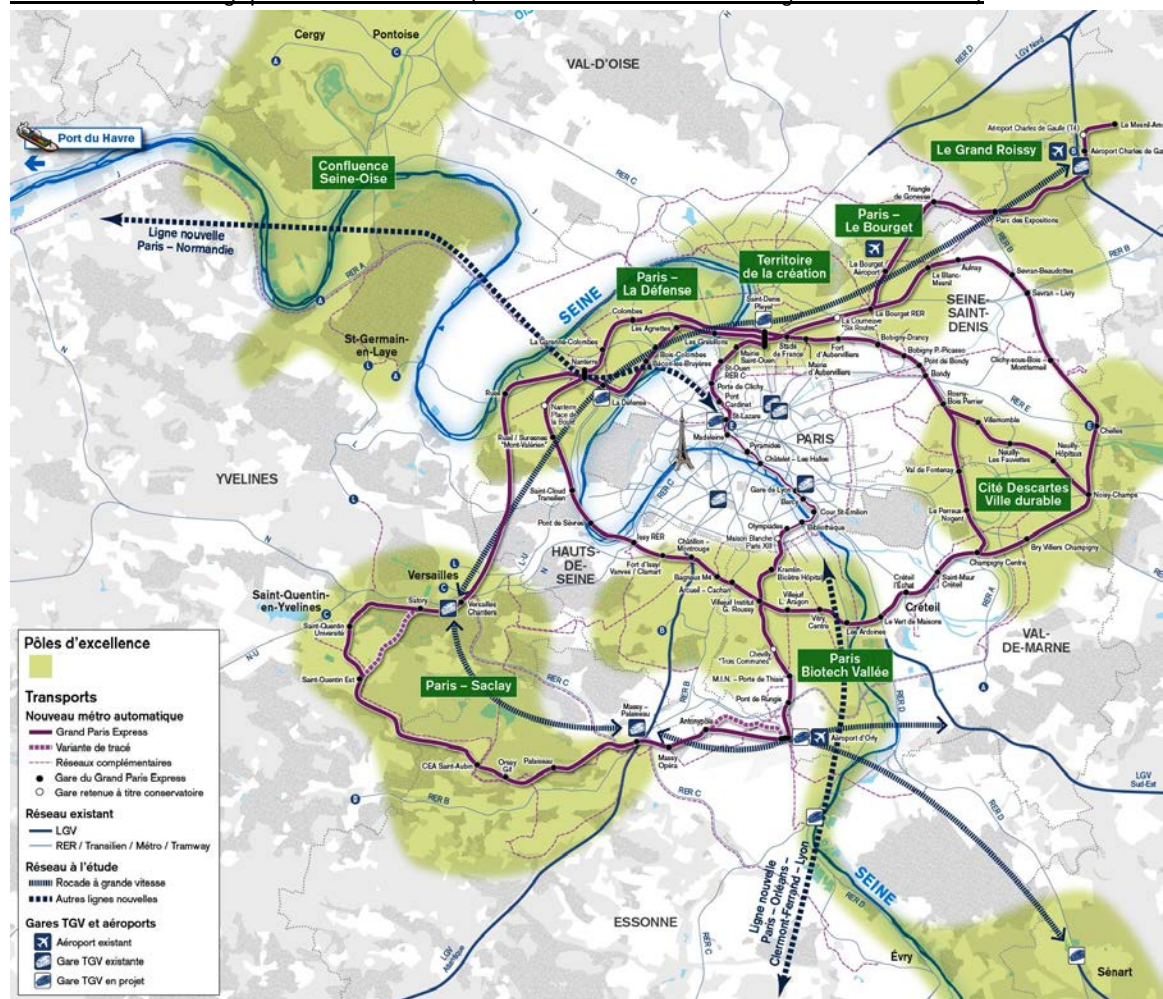
Pôles à vocation mondiale :

- Cap Digital (TIC et technologie des contenus numériques)
- Mov'éo (automobile, transports collectifs, ingénierie routière)

Pôles mondiaux :

- Finance Innovation (recherche et expertise dans le domaine de la finance)
- Medicen Paris Region (technologies pour la santé, nouvelles thérapies géniques, moléculaires et cellulaires)
- Systematic Paris Region (systèmes complexes et technologies clés : optique, électronique et logiciel)

Les territoires stratégiques du Grand Paris (Source : Préfecture de la Région Île-de-France)



Au-delà du rôle de vitrine à l'international que les territoires stratégiques vont remplir pour des secteurs porteurs et à haute valeur ajoutée, le Grand Paris doit donc aussi **préserver la diversité des activités à la fois au niveau local et métropolitain**. Amortissant les chocs de l'économie mondiale, cette diversité est source d'emplois et de valeur ajoutée. Par exemple, le croisement d'activités dites traditionnelles (construction, mécanique) avec la recherche-innovation permet l'émergence de nouveaux secteurs économiques (éco construction, etc.). Enfin, l'économie résidentielle et les activités artisanales répondent aux besoins des entreprises et de la population, contribuant ainsi à la qualité de vie sur les territoires.

### **→ Capitaliser sur Paris dans la dynamique économique du Grand Paris**

Paris représente 30% du PIB francilien. Cette ville est un lieu de convergence et de rayonnement qui connecte l'ensemble des territoires stratégiques. Le développement des filières clés au sein des clusters n'est possible que grâce à l'image de Paris à l'international, à sa masse critique dans l'accueil de centres de décision et à son dynamisme, notamment en matière de création d'entreprises qui irrigue l'ensemble de la région.

La place centrale de Paris a un impact direct en matière de transport. Le réseau ferré du Grand Paris apportera une meilleure liaison entre Paris et ses principales portes d'entrée internationales : aéroport de Paris-Orly (qui doit être préservé et développé) et aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Pour autant, la liaison avec Paris-Charles de Gaulle sera indirecte (via Carrefour Pleyel) et ne sera pas opérationnelle avant 2020-2025, date de mise en service prévue. Elle ne doit donc pas remettre en cause la réalisation d'une liaison ferrée directe entre Paris-Charles de Gaulle et Paris. De même, la préservation des arrivées directes en TGV dans Paris, en complément des nouvelles gares créées à Saint-Denis, La Défense, Massy et Orly est essentielle pour permettre à la fois aux nouveaux pôles de conforter leur développement et à la ville-capitale de continuer à jouer son rôle fédérateur.

### **→ Renforcer les synergies entre les projets d'Île-de-France et de Normandie dans le cadre du développement du territoire Paris Seine Normandie**

Convaincues de l'enjeu du projet au plan mondial pour réinscrire l'Axe Seine du Grand Paris dans les grands flux logistiques internationaux et pour donner un port au Grand Paris, les CCI de Paris, de Versailles Val d'Oise/Yvelines, de Rouen, du Havre, la CCIR Haute Normandie et la CRCI Paris Île-de-France ont livré leur vision du développement de ce territoire<sup>69</sup>. Pour les CCI, il s'agit particulièrement de **donner un souffle à la métropole en faisant de ce territoire, renommé par les CCI « Paris Seine Normandie », un véritable projet de développement dans le cadre du Grand Paris et non un simple corridor logistique**. Parmi les axes de développement proposés, il s'agirait de mettre en synergie le développement de ce vaste territoire en s'appuyant sur son renouveau industriel, les pôles d'excellence du Grand Paris et l'innovation dans ses filières-clés (cf. carte ci-dessous). Il donnerait également une « respiration » à la métropole en lui ouvrant de nouvelles perspectives de desserrement géographique, en particulier pour le tourisme (fluvial notamment).

Dans leur rapport de 2011, les CCI ont formulé les propositions suivantes :

- Construire, partager et promouvoir une identité économique forte à l'échelle de l'Axe Seine, du Grand Paris au Havre (actions de communication et rencontres d'affaires, marketing territorial, réseaux et clubs d'entreprises, développement du tourisme) indispensable pour mobiliser les entreprises et investisseurs.
- Faire de la filière logistique un avantage compétitif en termes de prix et de performance pour accompagner le développement des entreprises du Grand Paris et de l'Axe Seine (offre foncière et immobilière, accompagnement vers le report modal, augmentation de l'accessibilité, renforcement de la qualité de service fluvio-portuaire et offre commerciale adaptée).

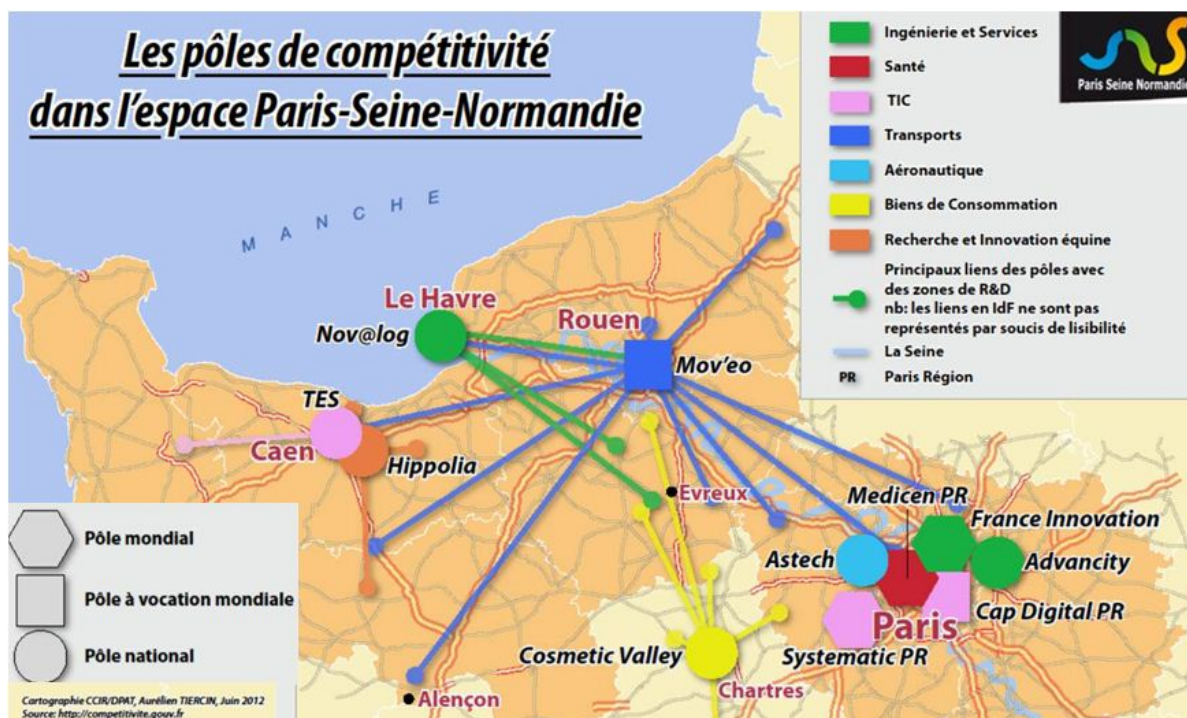
---

<sup>69</sup> CCI de Paris, de Versailles Val d'Oise / Yvelines, de Rouen, du Havre, CCIR de Haute Normandie. « Pour une stratégie de développement économique de l'Axe Seine, de Paris à la Mer – Préconisations des entreprises et des CCI ». Octobre 2011.



Parmi l'ensemble des projets structurants nécessaires, le projet de création d'une nouvelle ligne ferroviaire pour les passagers sur l'axe Paris Normandie (LNPN) permettra notamment de libérer des sillons dédiés pour le fret et ainsi de renforcer la relation entre l'Axe Seine et le cœur parisien, le rôle des ports du Havre et de Rouen et d'étendre leurs hinterlands.

- Structurer le développement économique des territoires stratégiques de la vallée de la Seine et organiser la complémentarité des projets territoriaux et interrégionaux.



Source : rapport des CCI de Paris, de Versailles Val d'Oise / Yvelines, de Rouen, du Havre, CCIR de Haute Normandie

## AXE 2 : METTRE EN ŒUVRE LES CONDITIONS D'ACCUEIL ET DE CROISSANCE DES ENTREPRISES AU SEIN DU GRAND PARIS

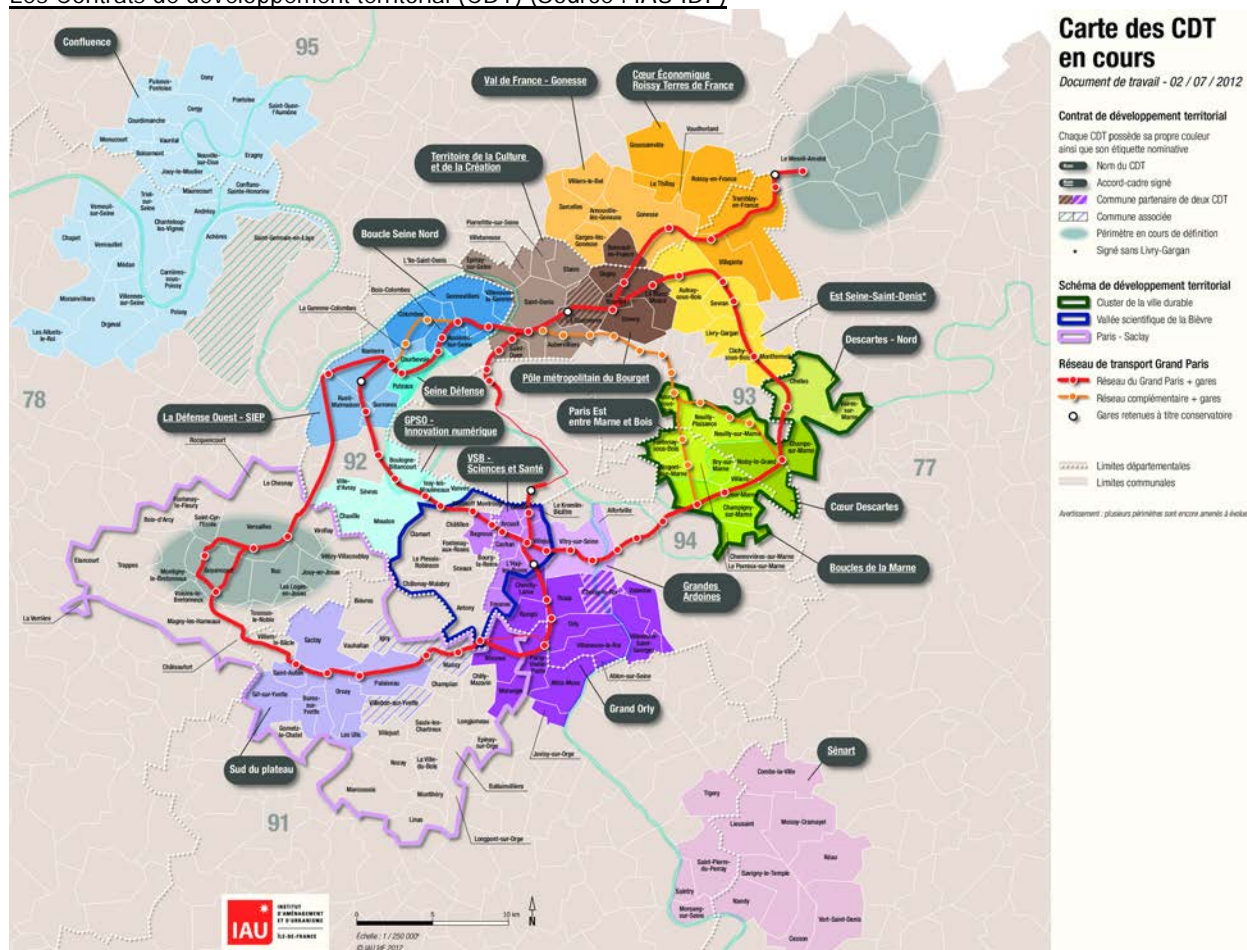
**PRIORITE 3 : INSCRIRE LES CONDITIONS DE DEVELOPPEMENT DES ENTREPRISES DANS LES CDT ET DANS LA DUREE**

### CONSTATS

► Un « cluster » se définit comme un groupe d'entreprises et d'institutions partageant un même domaine de compétences, proches géographiquement, reliées entre elles et complémentaires, coopérant autour de projets partagés. La concentration des ressources et compétences dans un même endroit favorise les synergies entre les différents acteurs et secteurs d'activités, permet de développer une expertise et donne au cluster une position clé dans une branche économique avec un avantage concurrentiel par rapport à d'autres zones géographiques. L'environnement tient ainsi un rôle décisif en tant que source d'aménités.

Les territoires stratégiques ont vocation à faciliter l'émergence de clusters fondés sur le dynamisme des filières-clés déjà présentes localement (cf. annexe B). Les CDT (cf. carte ci-dessous) ont vocation à créer les conditions favorables à cette émergence. Cependant leur efficacité repose sur une réelle prise en compte des besoins des entreprises à la fois en termes d'infrastructures (transport, pépinières, lieux d'expérimentation...), mais aussi de services (animation de réseaux d'entreprises, aide à l'innovation...).

Les Contrats de développement territorial (CDT) (Source : IAU IDF)



► **La place accordée au développement économique dans les accords-cadres des CDT est aujourd'hui variable.** Ainsi, la stratégie dans ce domaine peut être très précise (cf. CDT Roissy-Terres de France, Campus Sciences et Santé, GPSO) ou reste à affiner.

Par exemple, grâce à la mise en place de la Conférence territoriale de la Vallée scientifique de la Bièvre en 2002, la stratégie de développement économique pour ce territoire a pu être affinée au cours du temps par l'ensemble des acteurs. Elle se fonde sur la création d'un pôle santé de grande envergure et d'un site de référence internationale dans l'innovation en matière de cancérologie, intégrant les PME/PMI et les universités.

L'accord cadre du CDT Est de la Seine-Saint-Denis met quant à lui l'accent sur la transformation urbaine du territoire. La stratégie de développement économique proposée vise à développer les relations avec les grands pôles économiques de la région et à soutenir l'économie résidentielle, mais est peu orientée vers l'économie productive.

D'une manière générale, les orientations économiques globales évoquées dans les accords-cadres seraient à approfondir. Il ressort de l'analyse du contenu, qu'en matière économique :

- La R&D et l'innovation n'apparaissent pas comme un axe stratégique dans la majorité des contrats alors que l'innovation, qu'elle soit technologique ou non, constitue un levier de croissance pour les entreprises, et plus globalement pour le projet Grand Paris.
- La priorité est donnée au développement des PME/PMI, renforçant ainsi l'ancrage territorial des clusters en émergence. On constate cependant que l'importance de l'accompagnement des entreprises déjà présentes pour leur permettre de faire face aux mutations économiques est peu évoquée.
- La construction d'équipements-phares concerne tout le territoire et fait partie intégrante de la stratégie de développement économique (cf. Europa City sur le territoire du CDT Val-de-France Gonesse ou l'île Seguin sur le territoire du CDT GPSO).
- La question de la formation est au cœur de l'ensemble des accords-cadres, avec comme objectif d'intégrer la population à la nouvelle dynamique locale et de répondre aux besoins de qualification des entreprises locales des filières stratégiques.

Par exemple, dans l'accord cadre du CDT Paris-Le Bourget, spécialisé dans les filières aéroportuaire et aéronautique, il est prévu de développer l'offre de formation professionnelle dans les domaines aériens/aéronautiques et dans les filières connexes : projets de campus Afmaé (CFA des métiers de l'aérien) et du Lycée des Métiers de l'aérien au Blanc-Mesnil, mutualisation des plateaux techniques et mise en réseau des opérateurs, etc.

**L'intégration d'une stratégie de développement économique approfondie dans les accords-cadres (puis dans les CDT) constitue un réel atout compétitif à long terme pour un territoire.** Cela permet à l'ensemble des acteurs de se mobiliser pour constituer **un environnement favorable au développement des entreprises, accroissant à terme l'effet de levier économique recherché dans le cadre des CDT.** Les enjeux sont d'autant plus élevés que la signature des CDT entraîne l'application de leur valeur prescriptive<sup>70</sup> par rapport aux autres documents d'urbanisme, d'où l'intérêt, par exemple, d'identifier dès maintenant des espaces destinés à la construction de pépinières.

► **La région Île-de-France est bien positionnée dans les domaines de pointe et les activités de R&D.** Elle regroupe 75% des chercheurs français de l'industrie automobile, 66% du secteur de la construction, 64% de l'industrie pharmaceutique et 58% dans les services de transport et de communication. Elle est également la première région européenne en termes de publications scientifiques (4,58% du total européen) et de demandes de brevets européens (5,56% au niveau de l'UE-27). **Cependant, il apparaît que les résultats en matière d'innovation non technologique sont faibles par rapport à la moyenne européenne,** que les collaborations entre public et privé sont encore trop peu nombreuses et freinent la réalisation de projets nouveaux et que les PME éprouvent des difficultés à innover<sup>71</sup>. Le faible nombre de création de start-up en Île-de-France illustre ce phénomène : il est estimé que le potentiel de création d'entreprises aux Etats-Unis est de 100 pour 10 000 chercheurs américains chaque année<sup>72</sup>. En proportion, le plateau de Saclay qui regroupe 16 000 chercheurs devrait enregistrer la création de 160 entreprises. Or, il n'en crée que 10 par an<sup>73</sup>.

70 R. GOURVES. « *La petite révolution du Grand Paris* ». Le Moniteur. 26 août 2011.

71 Commission Européenne. 2011. « *Recherche et innovation en Europe* ». Direction Entreprise et Industrie.

72 S. BERGER & D. BREZNITZ. 2006. « *Untapped Wealth: Innovation and Industry in Île-de-France* ». MIT.

73 Rapport de Mme Christine BINET. CCIP. « *Innover en Île-de-France : Nos priorités pour les PME* ». 22 mars 2007.



Le développement de collaborations entre les entreprises de tailles différentes est essentiel pour faire émerger des projets à des échelles variées (locale, métropolitaine, internationale...). Les entreprises ont besoin de s'appuyer sur les ressources territoriales existantes et peuvent tirer profit de la singularité de leur territoire d'implantation (savoir-faire locaux, présence d'infrastructures spécifiques comme des salles blanches...) ou des territoires qui leur seront plus facilement accessibles grâce au nouveau réseau de transport. L'innovation est le résultat d'échanges, de synergies et de complémentarités, dans une logique collaborative et tourbillonnaire (cf. schéma ci-après).

L'enquête CCIP-Médiamétrie 2012 montre que 40% des chefs d'entreprises sont demandeurs d'informations et d'actions favorisant les partenariats entre la recherche publique et privée.

La mise en place d'une stratégie de développement économique intégrant un volet innovation-R&D et la constitution de réseaux est ainsi primordiale pour la compétitivité des entreprises. Elle permet d'initier un cercle vertueux par construction graduelle d'un écosystème local, favorable à la création et au développement des entreprises, ainsi qu'à la mise en œuvre de projets innovants qui permettent de conquérir des marchés à l'étranger. Il a ainsi été observé, d'une part, que les entreprises les plus en pointe dans leur domaine se développent plus facilement à l'international, et, d'autre part, que plus les entreprises de type ETI sont ouvertes au marché international, plus elles investissent dans l'innovation.<sup>74</sup>

#### L'innovation : un processus tourbillonnaire et collaboratif<sup>75</sup>



► L'adaptation de l'offre d'immobilier d'entreprises aux besoins des entreprises est particulièrement déterminante car elle contribue à la création d'un environnement favorable à leur implantation et à leur développement. Les zones et parcs d'activités franciliens connaissent un phénomène de vieillissement et de lacunes quant aux services proposés (restaurants interentreprises...) préjudiciable aux entreprises<sup>76</sup>. D'autre part, les besoins spécifiques de certains secteurs d'activités, comme les entreprises du numérique qui cherchent des locaux flexibles (notamment en termes de taille) et très bien équipés en infrastructures de très haut débit, doivent être pris en compte.

Par exemple, l'accord cadre du CDT du Territoire de la Culture et de la Création prévoit la constitution d'une SCIC (société coopérative d'intérêt collectif) pour proposer des locaux de petite taille (20 à 100 m<sup>2</sup>), adaptés aux besoins des entreprises locales du secteur spécifique de la création.

74 OSEO. 2011. « Dix ans de création d'entreprises innovantes en France. Une photographie inédite ».

75 Rapport de Mme Christine BINET. CCIP. « Innover en Ile-de-France : Nos priorités pour les PME ». 22 mars 2007. p12.

76 Rapport de M. Alain BARILLEAU. CCIP. « Parcs et Zones d'activités économiques Des défis à relever, pour la métropole parisienne : 16 propositions de la CCIP pour un nouveau modèle ». 4 février 2010.

## PROPOSITIONS

### Priorité 3 : Inscrire les conditions de développement des entreprises dans les CDT et dans la durée

#### → Faire émerger de véritables clusters au sein des CDT dans une logique entrepreneuriale

Pour que les objectifs du projet Grand Paris (croissance de 4%/an à terme et création de 800 000 à 1 million d'emplois d'ici à 2030) soient atteints, **les CDT doivent devenir de véritables clusters** répondant aux besoins des entreprises. Les territoires inclus dans le périmètre d'un CDT seront inscrits géographiquement dans de grands pôles territoriaux de développement, visibles au niveau international. **Ces territoires doivent bénéficier des politiques publiques de soutien à l'innovation existantes** (pôles de compétitivité, stratégie d'innovation de la région, réseaux de coopération dans le cadre du Grand Emprunt...).

A moyen terme, la dynamique de constitution des clusters au sein des CDT repose en priorité sur la participation des PME (qui regroupent en moyenne les 2/3 de l'emploi en Ile-de-France et représentent donc un enjeu clé pour donner une véritable masse critique au cluster) et les mesures prises pour leur permettre de faire fructifier leurs idées. En effet, elles ont souvent des projets à l'état d'ébauche ou des prototypes stoppés à la phase d'industrialisation ou de pré-commercialisation, faute de contacts, de financements, de technologie appropriée...

Pour assurer le bon fonctionnement du cluster dans son environnement territorial, d'autres actions peuvent être menées, telles que :

- L'intégration systématique dans le cursus proposé par les structures d'enseignement implantées dans les clusters, de formations à l'entrepreneuriat, à la gestion de l'entreprise (relations client, développement de marchés, de produits, etc.) et au management de l'innovation (transfert de technologie, veille concurrentielle, gestion de la propriété intellectuelle, apprentissage de techniques de créativité et de méthodes d'expérimentation). Il s'agit là d'une réponse au frein majeur à l'innovation identifié par les PME, à savoir le manque de personnel qualifié dans ces domaines.
- L'inscription de chaque cluster dans un réseau plus large, afin de faciliter l'articulation des fonctions supports avec les ressources qui peuvent être localisées sur des territoires voisins.

Par exemple, l'action de structuration du Cluster Logistique Urbaine Durable, au sein du CDT Boucle Seine Nord, menée par la CCIP Hauts-de-Seine, se fonde sur la création d'un écosystème favorable à l'innovation en associant l'ensemble des acteurs, publics et privés (en particulier les PME/PMI), centres de recherche, universités et pôles de compétitivité. Ce cluster a pour vocation d'expérimenter et de créer un nouveau modèle optimisé et durable de transport des marchandises vers et au sein de la zone dense métropolitaine en développant des solutions innovantes de livraison.

#### → Créer, animer et pérenniser les réseaux (entreprises, laboratoires et universités) nécessaires à la structuration des clusters du Grand Paris

L'échange et le développement de projets collaboratifs entre PME, grands groupes, laboratoires et centres de formation favorise la naissance de produits et de services innovants. Ils passent par des relations de proximité déterminantes pour les petites et moyennes entreprises qui sont souvent isolées. En effet, les PME jouent un rôle essentiel dans l'innovation parce qu'elles disposent de la souplesse, de la créativité, de la réactivité nécessaires pour innover et qu'elles constituent des gisements d'emplois importants. En outre, si elles n'innovent pas, elles risquent de disparaître.

Par exemple, le projet START (Structuration du Territoire de l'excellence Aéronautique) porté par la CCIP-Seine-Saint-Denis sur le CDT du Bourget doit permettre de renforcer le réseau d'acteurs local afin de co-construire une stratégie cohérente et partagée, fondée sur les synergies possibles entre l'ensemble des acteurs de la filière, de la PME au grand groupe.

La construction progressive de clusters au sein des territoires stratégiques, dans le cadre des CDT, implique notamment :

- Une réponse aux attentes et besoins multiples des PME. Elles portent sur le financement de projets, les relations avec les grands groupes, la construction d'une vision du marché, la mise en œuvre d'actions collectives d'intelligence économique, l'intégration dans un réseau, l'accès à l'international...
- La réalisation d'une cartographie des axes de recherches des chercheurs locaux et des domaines d'activité des entreprises au sein de chaque cluster, afin de faciliter la mise en relation des acteurs.
- Le développement de liens entre laboratoires de recherche et PME, notamment par la création de lieux d'échange et de sociabilité regroupant chercheurs et entrepreneurs, pour favoriser la mutualisation de ressources (équipements tels que les salles blanches, personnel...), des actions communes (séminaires, formations) et la fertilisation croisée des projets<sup>77</sup>.
- Le renforcement des transferts d'expériences entre entrepreneurs, via la démarche « PLATO » et les partenariats proposés par l'Institut du Mentorat Entrepreneurial<sup>78</sup>.
- L'intensification des actions de « parrainage » des grandes entreprises pour financer les différentes phases de développement de l'innovation (financement de la R&D, commercialisation, ouverture de marchés étrangers). De nombreux exemples montrent que l'appui d'un grand groupe ou la collaboration avec le centre de R&D d'un grand compte renforce la crédibilité du projet innovant de la PME à la recherche d'un financement public ou de nouveaux clients. Pour davantage d'efficacité, ces actions doivent être accompagnées d'un dispositif d'information clair et adapté sur les modalités de collaborations possibles avec les grands groupes (cession de licences, accords commerciaux...).

Enfin, le **développement d'un cluster peut être favorisé par la mise en place d'un « manager de cluster »** bénéficiant d'une connaissance fine du secteur d'activité et pouvant jouer le rôle d'intermédiaire et de facilitateur entre les acteurs du cluster, en lien avec les pôles de compétitivité.

### **→ Favoriser la création d'entreprises et les accompagner dans leur développement et leurs projets d'innovation au sein des CDT**

La création d'entreprises est un élément majeur du dynamisme de l'économie francilienne. Elle est la composante clé du renouvellement du tissu productif. Ainsi en 2011, 133 800 entreprises ont été créées en Île-de-France, en léger recul par rapport aux années précédentes<sup>79</sup>. Deux créations sur trois relèvent du secteur des services, notamment des activités de conseil (technique, juridique...). L'atteinte des objectifs de croissance du Grand Paris implique de soutenir activement la création d'entreprises, en particulier celle des start-up au sein des CDT, d'autant plus que les entreprises souhaitent un appui.

Selon l'enquête CCIP-Médiamétrie 2012, 55% des chefs d'entreprises interrogés se disent intéressés par davantage d'informations sur les actions d'accompagnement des entreprises dans le cadre du projet Grand Paris.

Les besoins des entreprises diffèrent en fonction de leur maturité, de leur secteur d'activité et des projets qu'elles portent. Au-delà des enjeux clés liés à leur financement, une action d'ensemble doit être mise en œuvre pour leur permettre à la fois de contribuer et également de bénéficier de « l'effet cluster » au sein des territoires stratégiques du Grand Paris. Elle repose sur :

- Une démarche d'accompagnement spécifique pour les entreprises à fort potentiel appartenant aux filières prioritaires du Grand Paris, afin qu'elles puissent s'implanter et se développer, à travers notamment un immobilier d'entreprise adapté à leurs besoins (incubateur, pépinière spécialisée...).
- Par exemple, dans le cadre du CDT des Grandes Ardoines, il est prévu de construire un « Incubateur Pépinière Hôtel d'Entreprises » réservé aux activités de biotechnologies, filière clé du territoire.

77 Rapport de Mme Christine BINET. CCIP. « Innover en Île-de-France : Nos priorités pour les PME ». 22 mars 2007.

78 [www.institut-mentorat.ccip.fr](http://www.institut-mentorat.ccip.fr)

79 CROCIS. « La lettre 2012 de la création d'entreprise en Île-de-France ». Mai 2012.

- L'implantation au cœur du cluster d'équipements structurants utilisables par les entreprises et les structures d'enseignement et de recherche.
- Le renforcement/regroupement des cellules de valorisation de la recherche des universités.
- Le renforcement des transferts technologiques et la diffusion des technologies en aidant les PME (via la formation) à traduire leurs besoins techniques en projets de recherche dans le cadre des collaborations entre entreprises et laboratoires.

### **→ Proposer des actions de formation adaptées aux réalités territoriales pour relever le défi de l'accès à l'emploi**

La Région Île-de-France produit 29% du PIB national, mais comme les autres grandes métropoles, elle se caractérise par de fortes inégalités de richesse<sup>80</sup> et des rythmes de développement différents de chacune de ses composantes territoriales (cf. annexes A et B).

Aussi, la construction de nouvelles infrastructures de transport dans le cadre du projet Grand Paris qui permettent un meilleur accès « physique » à l'emploi, doit être accompagnée d'une stratégie ambitieuse en matière de formation afin de faciliter l'accès à l'emploi en termes de compétences, contribuant ainsi à corriger les déséquilibres sociaux et territoriaux.

Il s'agirait de mettre en place une intervention coordonnée des acteurs publics et économiques dans ce domaine, de manière spécifiquement adaptée à ces territoires. Par exemple, dans le cadre des CDT, des actions de formation et de qualification répondant aux besoins des entreprises locales pourraient être mises en œuvre, de même que le renforcement des relations entre entreprises d'une part, et jeunes et demandeurs d'emploi<sup>81</sup> d'autre part.

Le soutien et l'encouragement aux initiatives de rapprochement entre les qualifications et les emplois, dans une logique de proximité avec les populations, sont essentiels. Des actions dans le domaine de l'embauche des jeunes, tels les speed dating ou l'opération Divers'cités pour les jeunes diplômés, sont particulièrement efficaces pour rapprocher les employeurs potentiels et les jeunes.

Par exemple, l'accord-cadre du CDT « Campus Sciences et Santé » prévoit la mise en place d'une « Charte pour l'emploi » dans le cadre des chantiers et développements induits par le Réseau Grand Paris Express pour faciliter l'accès des habitants à l'emploi.

D'autres types d'actions pourraient être mis en œuvre comme l'identification des besoins en compétences des filières et secteurs d'activités, en relation avec les fédérations professionnelles, et la conclusion de partenariats pour mettre en place des formations y répondant et offrir un suivi personnalisé aux populations. Cela peut se traduire, par exemple, par la réalisation d'une veille orientée vers l'anticipation des besoins des entreprises en matière de nouvelles qualifications requises :

- par les nouvelles activités liées aux filières d'excellence qui se développent sur les territoires stratégiques dans le cadre du Grand Paris,
- par les changements technologiques en cours et/ou prévisibles.

80 Le rapport interdécile des revenus de l'Île-de-France (revenus des 10 % les plus riches rapporté au revenu des 10 % les plus pauvres) s'élève à 7,2 contre 5,4 en moyenne en France métropolitaine. (Source : Insee - 2007).

81 Rapport de Mme Danièle DUBRAC. CCIP. « *Politique de la ville : l'activité économique au cœur d'une nouvelle dynamique urbaine* ». 20 mars 2008.

## **PRIORITE 4 : ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES TOUT AU LONG DES MUTATIONS ECONOMIQUES DES TERRITOIRES**

### **CONSTATS**

► Pendant la phase de travaux (période transitoire), les entreprises et en particulier les commerces pourraient subir des préjudices importants et de différentes natures : nuisances sonores, modifications des flux de clientèle, interdictions de circuler ou de stationner dans certains quartiers... Aussi, si ces aspects ne sont pas pris en compte à travers une évaluation précise du dommage causé et d'une indemnisation, les entreprises peuvent être fragilisées et pénalisées, en percevant, en outre, le Grand Paris comme un projet entravant leur activité.

► La mise en place d'un réseau de transport et la construction des gares peuvent engendrer de multiples conséquences, notamment une valorisation de l'immobilier et du foncier et une relocalisation spatiale des activités.

La Chambre de Commerce du Montréal métropolitain a évalué les impacts d'une nouvelle station de métro (Longueuil) sur le prix du foncier des immeubles de bureaux dans un périmètre allant de 0 à 4 km autour de la station<sup>82</sup> : la valeur moyenne foncière des immeubles dans un rayon de 1km autour de la station a été multipliée par 1,3 (par rapport à la moyenne du périmètre de référence (0 à 4 km)).

Les évolutions concernant le foncier et l'immobilier peuvent constituer une réelle opportunité pour les territoires si les décideurs publics les anticipent et en assurent le suivi afin d'en faire bénéficier les entreprises. Ce suivi est un élément fondamental pour garantir un développement territorial diversifié. Il s'agit à la fois d'assurer un équilibre entre les pôles de la métropole, entre les différentes fonctions de chaque polarité (commerces / services / habitat) et au sein de ces fonctions (tissu commercial existant / nouveaux commerces autour des gares). Ces équilibres multiples permettent le développement conjoint de nouvelles activités aux côtés des activités traditionnelles déjà implantées et dont le savoir-faire est porteur de valeur.

Par ailleurs, certains établissements industriels peuvent ainsi être relocalisés sur d'autres territoires, tout en modernisant leur outil productif. De même, l'arrivée de nouveaux flux de chalandise constitue un élément moteur pour les commerces qui ont pu l'intégrer dans leur stratégie de développement.

Par exemple, dans le cadre du CDT « Les Grandes Ardoines », la relocalisation des dépôts pétroliers des Ardoines et de Villeneuve-le-Roi va permettre d'optimiser leur implantation sur des espaces plus adaptés à ce type d'activités.

On constate cependant à l'heure actuelle un manque d'outils adaptés pour suivre l'évolution du tissu productif afin notamment de construire des projections fiables concernant les effets des nouvelles infrastructures de transport sur les prix de l'immobilier et du foncier, et l'impact du développement d'activités nouvelles au sein des futures gares sur les commerces et services existants.

► La construction d'un réseau de près de 175 kilomètres de lignes, de 72 gares et de nouveaux équipements et logements dans les CDT générera l'ouverture de nombreux marchés publics et de nouvelles opportunités d'affaires pour les entreprises. L'implication des PME repose sur leur capacité à répondre à des appels d'offres publics, procédure complexe pour des structures de taille modeste, et sur la relation entre grands groupes et PME dans le cadre de la réalisation des chantiers. La mise en place de marchés publics planifiés sur plusieurs années est essentielle pour leur permettre de se développer et de construire des stratégies de développement et de croissance sur le temps long.

L'enquête CCIP-Médiamétrie 2012 montre que 34% des chefs d'entreprises (et 58% des dirigeants des PME de la construction) souhaiteraient avoir davantage d'informations sur les marchés de travaux publics.

► En outre, les chefs d'entreprises franciliens souhaitent être davantage informés sur le projet Grand Paris : 57% d'entre eux indiquent connaître le projet du Grand Paris, ils ne sont que 20% à considérer qu'il

82 Chambre de commerce du Montréal métropolitain. « Au cœur du développement économique de Montréal ». Novembre 2010.

pourra leur apporter de nouvelles opportunités de marchés<sup>83</sup>. Ils perçoivent en effet le Grand Paris avant tout comme un projet d'aménagement urbain et de transport sans y voir un projet de développement économique.

**Or, la connaissance du projet par l'ensemble des acteurs économiques est primordiale car ce ne sont pas seulement les entreprises de transport ou de la construction qui profiteront de ces nouveaux marchés, mais bien l'ensemble des activités économiques franciliennes.** Cependant, fin 2012, il est plus aisé d'estimer les retombées du Grand Paris pour les secteurs liés à la construction des infrastructures de transport et de la ville, que pour ceux relevant des filières d'excellence identifiées dans le cadre de ce projet.

Une étude récente de l'Université Paris-Est portant sur l'impact de la construction du Grand Paris Express sur l'emploi montre que pour 2 milliards d'euros en plus d'activités dans le secteur du Bâtiment-Travaux Publics, 8 000 emplois directs seront créés par an. A terme, la diffusion dans l'économie de cet investissement dans les transports de plus de 30 milliards d'euros sur 15-20 ans générerait entre 15 000 et 20 000 emplois supplémentaires par an d'ici 2025, en considérant les emplois induits sur les autres branches et d'éventuels effets multiplicateurs par la demande<sup>84</sup>. Il s'agit d'une source de création d'emplois essentielle pour atteindre l'objectif de 800 000 à 1 000 000 d'emplois supplémentaires d'ici vingt ans.

Par ailleurs, le développement de la ville durable, ambition au cœur du Grand Paris, ouvrira de nombreux marchés pour les entreprises qui interviennent dans les domaines de la construction de logement et d'équipements publics, de l'immobilier d'entreprises... et favorisera l'acquisition de savoir-faire valorisables sur d'autres chantiers en France et à l'international<sup>85</sup>.

---

83 Enquête CCIP-Médiamétrie. 2012. - <http://www.ccip.fr/espace-presse/enquete-ccip-mediаметrie-profond-desarroi-des-chefs-d-entreprise>

84 Y. L'HORTY & F. SARI. 2012. « *Le Grand Paris de l'emploi : l'extension des infrastructures de transport peut-elle avoir des effets positifs sur le chômage local ?* ». Document de travail 8 juillet 2012.

85 CCIP. 2011. « *Le marché mondial des technologies vertes : enjeux pour les entreprises françaises ?* ». Collection Prospective et entreprise n°14.



## **PROPOSITIONS**

### **Priorité 4 : Accompagner les entreprises tout au long des mutations économiques des territoires**

#### **→ Informer les entreprises sur les projets liés au Grand Paris et sur les opportunités d'affaires**

L'effet de dynamisation du tissu économique résultant des projets de transport et d'aménagement repose sur la capacité des entreprises, de la TPE au grand groupe, à saisir les opportunités liées au projet du Grand Paris. Aussi, les entreprises doivent être informées du contenu, des modalités de mise en œuvre et des avancées du projet au niveau global et local.

L'information des entreprises sur les marchés publics peut être médiatisée, par exemple, par le biais d'une plate-forme Web orientée sur les projets du Grand Paris en lien direct avec les maîtres d'ouvrage. Elle pourrait s'inspirer du portail des marchés publics franciliens « Maximilien » ou celui de Vigie Business (le portail de veille des grands projets normands, animé par le réseau des Chambres de Commerce et d'Industrie de Haute-Normandie et de Basse Normandie) qui permet aux entreprises locales de pouvoir bénéficier des chantiers et projets régionaux.

De tels outils numériques peuvent servir :

- Aux entreprises, pour leur fournir des informations régulières sur l'avancement des projets d'aménagement et de construction, et leur permettre notamment de répondre aux nombreux appels d'offres qui seront liés aux chantiers.
- Aux donneurs d'ordres des projets, pour leur fournir des informations sur les entreprises locales susceptibles de répondre à leurs besoins.
- Aux acteurs du tissu économique régional, pour rester informés de l'actualité des projets d'aménagement et de construction du Grand Paris et de la disponibilité de nouveaux locaux et zones d'activités. Ils pourront ainsi anticiper les mutations du tissu et adapter leur stratégie de moyen terme (par exemple : déménagement vers des locaux plus adaptés, mieux desservis, situés au sein d'un cluster ou à proximité de clients/fournisseurs importants).

#### **→ Mettre en place des dispositifs d'appui portant notamment sur les marchés publics et les grands travaux urbains afin de faire bénéficier les entreprises des retombées positives des nouveaux projets pendant la période transitoire**

La réalisation du projet Grand Paris sera la source de nombreuses opportunités économiques pour les entreprises, mais pourrait créer quelques perturbations sur le tissu économique local. Afin que toutes les entreprises puissent bénéficier des retombées positives liées aux nouveaux projets, elles doivent être accompagnées au cours de cette période transitoire.

► Ainsi, les entreprises doivent être appuyées dans le processus de réponse à des appels d'offre liés au projet Grand Paris car elles ne disposent pas toujours de toutes les compétences pour répondre seules aux cahiers des charges. Cet appui peut se traduire par :

- La mise en place d'une « porte d'entrée » commune aux organismes impliqués dans l'appui aux PME et TPE afin de les aider dans leur démarche et de simplifier leur parcours de réponse à l'appel d'offres.
- La création d'un programme d'ingénierie pour permettre aux entreprises de répondre aux appels d'offres.  
Par exemple, la CCIP Val-de-Marne organise des journées de formation pour préparer les dirigeants de PME à répondre aux appels d'offres : organiser sa veille, décrypter l'offre, répondre efficacement à la candidature.
- La mise en relation avec d'autres prestataires pour élaborer des réponses conjointes.

Pour une participation plus forte des PME dans le cadre de ces marchés publics, deux mesures complémentaires peuvent être prises :

- La réservation, à titre expérimental, d'une part des marchés publics en direction des PME, via la constitution de lots adaptés à ce type d'entreprises.
- La rationalisation des procédures de référés destinées aux entreprises évincées dans le cadre de marchés publics. Les dispositifs existants sont nombreux et très complexes pour les PME : il existe des comités consultatifs de règlement amiable des différends relatifs aux marchés publics (article 127 des marchés publics), mais leur fonctionnement réel est peu adapté à la réalité de ces entreprises.<sup>86</sup>

► Dans le cadre de la mise en œuvre des grands chantiers, certaines entreprises peuvent être concernées par les nuisances. Elles doivent faire l'objet d'un accompagnement fondé sur trois actions prioritaires :

- Informer les acteurs économiques de la localisation et des délais des travaux à travers des outils de communication (site web...).
- Mettre en place des commissions de règlement amiable dès la décision de la personne publique d'entreprendre des travaux d'importance sur la voie publique afin de faciliter l'indemnisation des professionnels pénalisés par leur exécution<sup>87</sup>.  
Par exemple, la CCIP-Paris a mis en place un dispositif d'aide spécifique pour accompagner les commerces impactés par les travaux publics (construction du Tramway T3, chantier des Halles) qui repose sur :
  - La réalisation d'enquêtes auprès des entreprises pour apporter des informations sur les effets économiques du chantier à la Commission de règlement à l'amiable.
  - La défense des intérêts des commerçants à la Commission de règlement où elle siège.
  - Un accompagnement des entreprises grâce à la Structure d'accueil juridique et comptables des entreprises (SAJECE) créée par la CCIP-Paris.
- Assurer un suivi personnalisé et régulier des entreprises. Certaines entreprises verront localement le coût du foncier et de l'immobilier augmenter du fait de l'amélioration de leur environnement. Pour leur permettre de faire face à cette évolution et d'en bénéficier, il est nécessaire de :
  - o Mettre en place une stratégie d'accompagnement des entreprises qui seront amenées à déménager dans le cadre des projets territoriaux.
  - o Anticiper l'évolution des besoins des entreprises en termes de foncier et d'immobilier de bureaux.
  - o Concevoir une offre renouvelée, modernisée et adaptée de zones d'activités pour répondre durablement aux besoins des entreprises et donner des avantages concurrentiels déterminants à ces zones en termes d'attractivité. Il s'agit de les intégrer dans la stratégie d'ensemble du projet Grand Paris pour encourager et maintenir un tissu économique diversifié permettant le développement des activités industrielles et logistiques en lien avec les politiques de filières et de clusters<sup>88</sup>.

---

<sup>86</sup> Cf. propositions de la CCIP quant aux améliorations à apporter à ces dispositifs : Rapport de M. Léon KREPPER. CCIP. « Rationalisation des référés et recours en matière de contrats et marchés publics » (à paraître début 2013).

<sup>87</sup> Rapport de M. Gérard BARBIER. CCIP. « Travaux urbains sur la voie publique : garantir la continuité de l'activité économique ». 18 novembre 2010.

<sup>88</sup> Rapport de M. Alain BARILLEAU. CCIP. « Parcs et Zones d'activités économiques Des défis à relever, pour la métropole parisienne : 16 propositions de la CCIP pour un nouveau modèle ». 4 février 2010.

**→ Assurer le suivi de l'évolution du tissu d'entreprises et des commerces pour préserver les dynamiques, les équilibres territoriaux et la diversité de l'activité économique**

Dès la période transitoire, les travaux liés aux projets de transports et d'aménagement, de même que la dynamique de constitution de clusters, auront un impact sur la composition du tissu économique d'un territoire. Progressives, car liées à des mouvements structurels de réorganisation et de relocalisation des entreprises, ces évolutions seront bénéfiques à l'ensemble de l'économie, mais peuvent aussi modifier les équilibres (entre fonctions urbaines, entre secteurs d'activités) et fragiliser les entreprises ou commerces existants. Aussi, en vue de préserver la dynamique créée par les entreprises locales et de conforter la diversité de l'activité économique, il est nécessaire que les acteurs publics assurent le suivi du tissu productif existant pour anticiper les mutations et permettre aux entreprises d'en bénéficier.

L'élaboration de cette stratégie repose sur :

- L'évaluation et l'analyse au préalable des impacts des chantiers sur le tissu économique local.
- La mesure de l'impact à moyen terme des nouvelles centralités urbaines autour des gares du Grand Paris Express sur les cœurs de ville (grâce à des outils de diagnostic...) pour construire une offre commerciale adaptée et complémentaire.
- L'appréciation de la capacité des établissements déjà présents à s'intégrer dans un tissu urbain renouvelé et notamment à faire face à l'augmentation des prix de l'immobilier et du foncier.

### III. ANNEXES

---

#### LISTE DES ANNEXES :

- A. Diagnostic synthétique : un potentiel de croissance élevé pour l'Île-de-France, mais qui s'érode 43
- B. Analyse du tissu économique des territoires faisant l'objet d'un CDT 51
- C. Résultats de l'enquête CCIP-Médiamétrie 2012 53
- D. Liste des communes intégrées dans un CDT 58

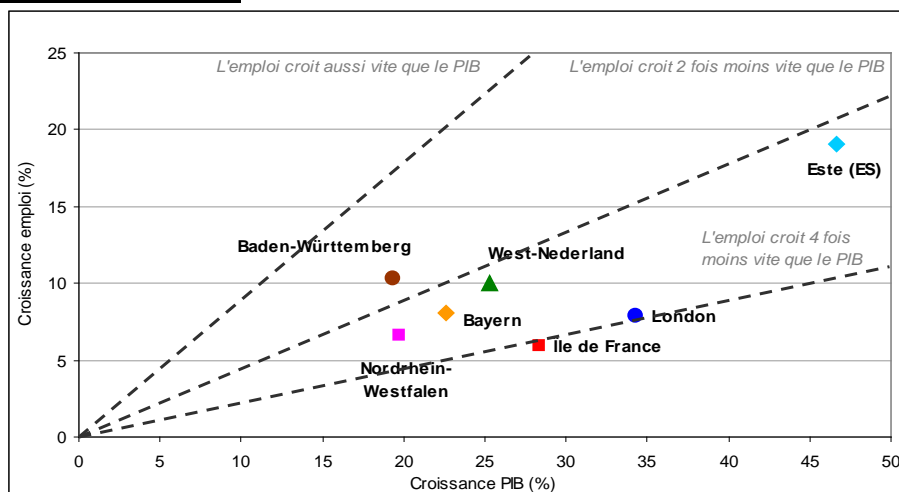
## A. DIAGNOSTIC SYNTHETIQUE : UN POTENTIEL DE CROISSANCE ELEVE POUR L'ÎLE-DE-FRANCE, MAIS QUI S'ERODE

### UNE VILLE-MONDE A FORT POTENTIEL

*L'Île-de-France : 29 % du PIB français*

L'Île-de-France est la première région économique française et européenne<sup>89</sup> : son PIB (572 milliards d'euros en 2010) représente 29% du PIB français (1 932 milliards d'euros en 2010). Son rythme de croissance au cours de la dernière décennie est plus élevé que celui des autres grandes métropoles européennes, mais reste inférieur à celui de Londres. Par ailleurs, le dynamisme de la création de richesse contraste avec un rythme faible de création d'emplois par rapport au reste du territoire national, comme par rapport aux autres métropoles européennes. L'Île-de-France est ainsi « une économie intensive en savoir et particulièrement productive ; mais non motrice en termes de création d'emploi »<sup>90</sup>. La valeur ajoutée régionale a crû presque 5 fois plus vite que l'emploi en Île-de-France au cours de la décennie 2000 (contre 4 fois à Londres et moins de 3 fois dans les régions allemandes).

Figure 1 : Evolution du PIB et de l'emploi total entre 2000 et 2009 des principales régions économiques européennes (Source : EUROSTAT)



En 2008, l'Île-de-France se hisse au 6<sup>ème</sup> rang mondial en termes de PIB métropolitain, juste derrière Londres. Si aucune stratégie n'est mise en œuvre pour restaurer le potentiel de croissance de la région-capitale, son positionnement pourrait s'effriter et atteindre la 8<sup>ème</sup> position en 2025 puis poursuivre ce recul en raison de la vive montée en puissance des métropoles sud-américaines et asiatiques.

Figure 2 : Les 10 premières villes en 2008 et en 2025 en termes de PIB (Source : PricewaterhouseCoopers – 2009)

Rang 2008	PIB estime 2008 (\$ bn SPA)	Rang 2025	PIB estime 2025 (\$ bn SPA 2005)	Taux de croissance réel PIB (2008-25 par an)
1	1479	1	1981	1,70%
2	1406	2	1915	1,80%
3	792	3	1036	1,60%
4	574	4	821	2,20%
5	565	5	817	2,10%
6	564	6	782	4,20%
7	417	7	745	3,90%
8	390	8	741	1,60%
9	388	9	692	6,60%
10	388	10	651	3,50%

89 Source : Eurostat.

90 CROCIS, INSEE, DIRECCTE & DRIEA. « Indicateurs macroéconomiques franciliens ». Janvier 2012.

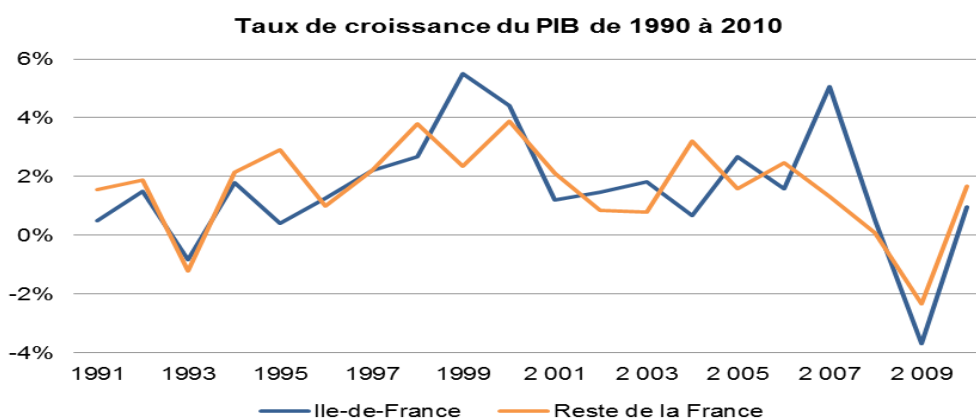
## Une spécialisation marquée dans les fonctions métropolitaines supérieures

Comme les autres grandes métropoles internationales, la région Île-de-France est spécialisée dans les fonctions métropolitaines supérieures à savoir les activités de sièges sociaux, la conception-recherche et les prestations intellectuelles<sup>91</sup>. Ainsi Paris-Petite Couronne accueille plus du tiers des cadres français des fonctions métropolitaines, la moitié se situant dans Paris intra-muros. A contrario, les activités industrielles de fabrication, du bâtiment et des travaux publics, tendent à s'éloigner des grandes aires urbaines et sont ainsi moins représentées dans Paris-Petite Couronne qu'en moyenne en France.

## UN ROLE MOTEUR POUR L'ENSEMBLE DE L'ECONOMIE FRANÇAISE

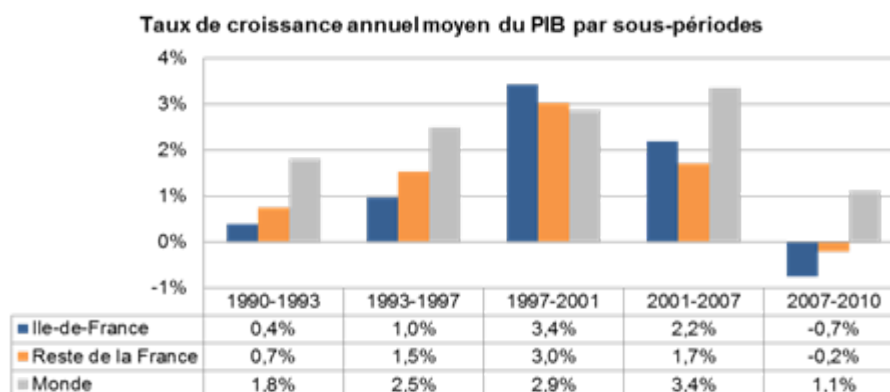
Au cours des deux dernières décennies, la région Île-de-France a enregistré une croissance de sa valeur ajoutée légèrement supérieure par rapport au reste du pays (respectivement +37%, soit 1,7% par an<sup>92</sup> et +34% entre 1990 et 2009). Cette évolution confirme le rôle moteur de l'Île-de-France au sein du tissu productif national. Les objectifs du Grand Paris d'atteindre un rythme de 4% de croissance par an et de créer de 800 000 à 1 million d'emplois d'ici à 2030 représentent donc un doublement du rythme de croissance par rapport à celui observé au sein de la région-capitale au cours des 20 dernières années.

Figure 3 : Evolution du produit intérieur brut de l'Île-de-France et du reste de la France en valeur (Source : INSEE)



L'analyse par sous-période montre une sensibilité plus forte de la croissance francilienne, en comparaison du reste du pays, par rapport à la dynamique économique mondiale dans les périodes de croissance élevée. Cependant, sa spécialisation dans les activités métropolitaines, structurellement plus ouvertes sur l'international, se traduit aussi par le fait qu'elle subit davantage, et plus longtemps, les effets liés à la crise mondiale.

Figure 4 : Evolution du PIB en valeur par sous-périodes : Ile-de-France / France / monde (données INSEE / BanqueMondiale)



91 IAU. 2011. « Emploi : extension des fonctions métropolitaines au sud-ouest de Paris ». Note Rapide. n°549. Mai 2011.

92 Données INSEE.



La création d'emplois a cependant été moins forte dans la région-capitale au cours de la même période (+8,5%, soit + 469 000 emplois) que dans le reste du pays (+14%, soit + 2 546 000 emplois), en raison notamment de sa plus forte spécialisation dans les activités à haute valeur ajoutée qui génèrent davantage de gains de productivité.

Par ailleurs, l'ensemble des territoires de la région ne croissent pas au même rythme en termes d'emplois (cf. Figure 5 et Annexe B). Ceux spécialisés dans les activités de services à haute valeur ajoutée ou de transport-logistique enregistrent une forte augmentation de l'emploi salarié, supérieure à la moyenne régionale (à l'image des CDT Territoire de la culture et de la création, Val de France-Gonesse, La Défense-Les deux Seine, Grand Paris Seine Ouest). A l'inverse, ceux spécialisés dans les activités industrielles (CDT Paris-Le Bourget, Est de la Seine-Saint-Denis) enregistrent quant à eux une très faible croissance de l'emploi, voire des baisses.

Enfin, il est à noter que d'autres régions françaises ont pu enregistrer une croissance de la valeur ajoutée plus forte au cours des dernières années, comme Midi-Pyrénées, Pays de la Loire ou Rhône-Alpes (respectivement +46 %, +51%, +38% en 19 ans), mais leur impact sur la dynamique économique nationale est moindre en raison d'un poids économique plus faible (elles représentent respectivement 4%, 4,9% et 9,3 % du PIB national, contre 29% pour l'Île-de-France).

Figure 5 : Evolution de l'emploi (champ Unedic) sur les territoires de projet (CDT) du Grand Paris

Diminution, ou augmentation inférieure à 1% entre 2000 et 2010	Augmentation entre 1% et 10% entre 2000 et 2010	Augmentation de plus de 10% entre 2000 et 2010
CDT Les Grandes Ardoines CDT Le Bourget CDT Est Seine-Saint-Denis Paris	CDT La Défense (2 CDT) CDT Gonesse-Val de France SDT Descartes (4 CDT) CDT Confluence Seine Oise SDT Paris Saclay	CDT GPSO CDT Orly CDT Boucle Seine Nord CDT Territoire de la culture et de la création CDT Roissy – Terres de France CDT Campus Sciences et Santé CDT Sénart
	Moyenne Île-de-France : 5%	

La dynamique de l'Île-de-France nourrit l'économie nationale en irriguant l'ensemble des territoires français :

- **Première région économique française, l'Île-de-France produit 29% du PIB national, mais les ménages franciliens ne perçoivent que 22% du revenu national<sup>93</sup>.** Cet écart s'explique par une forte contribution de la région-capitale aux mécanismes de redistribution de la richesse en direction du reste du pays via le financement des services publics mais aussi à travers les flux financiers générés par les retraites et le tourisme. Ces éléments ont pour effet de dissocier le lien entre le territoire où la richesse est produite (et où les cotisations et taxes sont versées) et celui où elle est réinjectée dans le circuit économique (départ des franciliens vers le reste du pays à l'âge de la retraite, tourisme, résidences secondaires...).
- **Première région française en termes de formation supérieure, enjeu clé pour la compétitivité nationale dans l'économie de la connaissance.** Avec 16 universités, l'Île-de-France a accueilli en 2010 près de 620 000 étudiants, soit 27% des étudiants français.
- **L'Île-de-France joue le rôle de « réservoir » national en termes de flux d'entreprises :** chaque année, le nombre de départs d'établissements franciliens vers le reste de la France est supérieur au nombre des arrivées. Entre les années 2000 et 2010, le solde net pour l'Île-de-France est négatif à hauteur de 13 981 établissements.
- **Plus de 26% des salariés français travaillent dans un établissement dépendant d'une tête de réseau francilien<sup>94</sup>** et 33 des 35 entreprises françaises parmi les 500 plus grandes compagnies internationales ont un siège social localisé en Île-de-France. Ainsi, l'Île-de-France joue un rôle clé pour

93 L. DAVEZIES. 2008. « La République et ses territoires : la circulation invisible des richesses ». La République des Idées. Seuil.

94 INSEE. 2006. « Tissu productif : l'Île-de-France au cœur des prises de décision ». Insee-Île de France A la page. n°268. mai 2006.

l'intégration de l'économie nationale dans la globalisation et dans l'économie de la connaissance. Les produits et services développés au sein des directions R&D des groupes installées en Île-de-France nourrissent la dynamique du tissu productif national dans son ensemble.

- **Enfin, c'est l'ensemble du territoire français qui bénéficie des équipements franciliens** (congrès & salons, développement de la plateforme technologique de Saclay...) grâce au réseau radioconcentrique qui irrigue le territoire national et qui fait de l'Île-de-France une « métropole-ressource » pour le reste du pays.

## LA QUALITE DE VIE, ENJEU CLE EN TERMES D'ATTRACTIVITE

**Les franciliens bénéficient d'un haut niveau de qualité de vie, mais qui tend à se dégrader. Cela se traduit notamment par un solde migratoire négatif de l'Île-de-France** par rapport au reste du pays pour la population active : chaque année, en moyenne, 86 000 franciliens de 30-59 ans partent vers la province contre seulement 33 000 arrivées. Ce mouvement provoque une érosion de la dynamique démographique liée à un solde naturel positif élevé de la région-capitale, qui a cependant permis une croissance de la population légèrement plus forte que dans le reste du pays au cours de la dernière décennie<sup>95</sup>.

Une enquête récente de l'APEC confirme cette situation caractéristique en Île-de-France ; une forte attractivité pour les 19-29 ans en cours de formation ou occupant leur premier emploi, puis de nombreux départs des actifs expérimentés. Elle montre que 87% des jeunes cadres installés en Île-de-France « souhaitent dans l'absolu travailler dans une autre région » contre seulement 58% en Rhône Alpes ou 48% en Aquitaine. Par corollaire, 12% des jeunes cadres français souhaiteraient travailler en Île-de-France, contre 35% dans la région Rhône-Alpes<sup>96</sup>.

**Cette détérioration de la qualité de vie est due principalement à deux facteurs, à savoir une offre insuffisante et inadaptée de logements ainsi qu'une saturation et une organisation radiale des réseaux de transport** (qui complexifie les trajets de banlieue à banlieue). Les difficultés liées aux transports urbains, individuels ou collectifs, sont caractéristiques des grandes agglomérations partout dans le monde<sup>97</sup>. Il n'en reste pas moins qu'en comparaison au reste du pays, la durée des trajets domicile-travail des Franciliens est deux fois plus longue (34 mn par jour en moyenne) pour parcourir une distance similaire (10,7 km en Île-de-France, 11,1 km dans les autres régions). Par exemple en province, 77% des actifs peuvent se rendre sur leur lieu de travail en moins d'une demi-heure contre seulement 45% en Île-de-France.

En ce qui concerne l'habitat, le manque de logements, notamment de catégorie de prix intermédiaire<sup>98</sup>, a pour conséquences d'augmenter le niveau des loyers et des prix à l'acquisition. L'enquête CCIP-Médiamétrie 2011<sup>99</sup> a montré que les difficultés que rencontrent les salariés pour trouver un logement adapté en taille et en prix, ont un impact sur le fonctionnement au quotidien des entreprises. Les longs trajets domicile-travail, résultat de la recherche par les salariés de logements adaptés à leurs besoins et ressources sont le principal impact négatif qui pèse sur les entreprises. Il se traduit, pour les entreprises, par des difficultés de recrutement accrues, davantage d'absentéisme ou encore un turn-over élevé.

Les classements internationaux confirment ces difficultés concernant la qualité de vie au sein des grandes métropoles. Selon une étude de MERCER<sup>100</sup>, **Paris se situe à la 30<sup>ème</sup> place (sur 50) des villes internationales où il fait bon vivre**, derrière les autres métropoles européennes, mais devant Londres (38<sup>ème</sup>) et New-York (47<sup>ème</sup>). Cette 30<sup>ème</sup> place s'explique par le fait que la qualité de vie est généralement meilleure dans les métropoles européennes de taille plus modeste. Toutefois, Paris a des avantages en termes de qualité de ses infrastructures, de son système de santé et de son équipement commercial et de loisir, par rapport aux métropoles de même niveau international.

95 IAU IDF, INSEE. 2011. *L'emploi, moteur des arrivées en Île-de-France pour les 30-59 ans*. Note rapide n°562

96 APEC. Mars 2012. « *L'attractivité des régions françaises pour les jeunes cadres et les jeunes diplômés.* » Enquête auprès de 1250 jeunes diplômés et jeunes cadres de moins de 35 ans et ayant de 1 à 5 ans d'expérience. 90% des répondants ont un diplôme d'au moins BAC + 5.

97 CEMT-ITF. 2007. « *La congestion : un défi global. Dimension de la Congestion et Perspectives dans les transports terrestres, maritimes et aériens.* »

98 Logements dont le loyer est compris entre 8 et 13€/m<sup>2</sup> en Île-de-France.

99 Enquête réalisée en septembre 2011 auprès de plus de 4 500 dirigeants d'entreprises de la métropole parisienne.

100 <http://www.mercer.com/qualityofliving>

## DES AVANTAGES COMPETITIFS NOMBREUX

### L'Île-de-France : porte d'entrée internationale de l'Europe

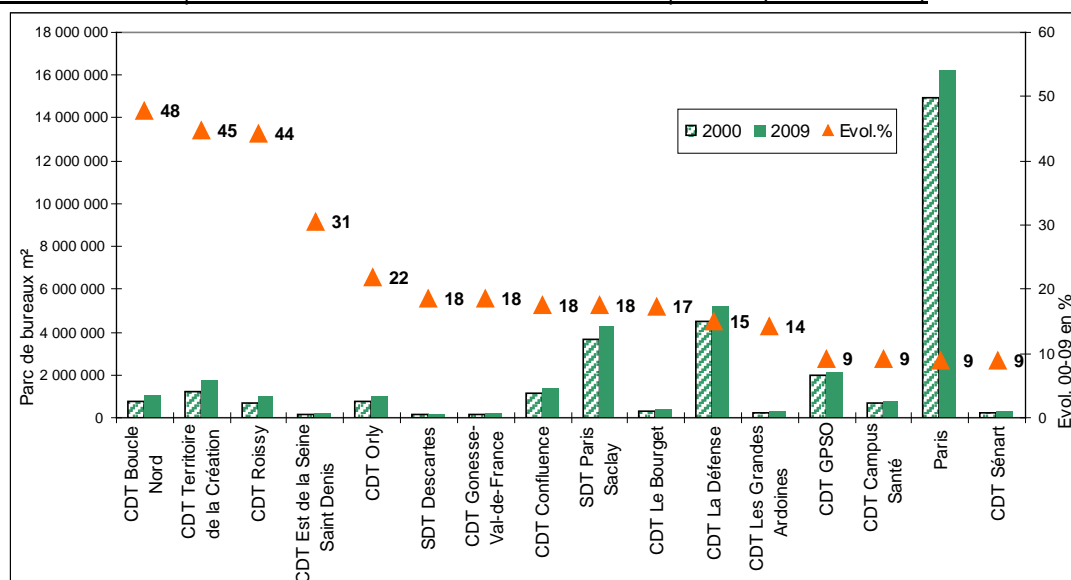
A travers ses trois aéroports internationaux (Paris-Orly, Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget), ses gares TGV et un maillage autoroutier et routier dense, l'Île-de-France se situe au centre de l'Europe, connectée au monde entier, et joue le rôle de hub et de porte d'entrée internationale de l'Europe. Néanmoins, le vieillissement et la saturation des infrastructures du réseau de transport en commun francilien réduisent l'accessibilité de la région et la mobilité de ses habitants.

Son positionnement géographique lui permet de toucher quelque 300 millions de consommateurs européens dans un rayon de 1 500 km, confortant son attractivité vis-à-vis des investissements étrangers. Cependant, l'Île-de-France doit faire face à la concurrence des autres grandes métropoles européennes (Londres, Berlin) et des métropoles des pays émergents au développement rapide.

### Immobilier d'entreprises : une ceinture de pôles de bureaux dynamiques

La région Île-de-France est caractérisée par une large gamme d'immobilier d'entreprises : bureaux (du premium à la deuxième main), bâtiments logistiques et locaux industriels. Elle peut accueillir des activités issues d'une large palette de secteurs grâce à des pôles répartis sur l'ensemble du territoire métropolitain et sur une gamme de prix très large, à même de répondre à des besoins très différents (de 300€/m<sup>2</sup>/an à 800€/m<sup>2</sup>/an). Ainsi, même si le prix des bureaux et locaux d'activité est élevé à Paris, la Petite couronne et la Grande couronne offrent un parc immobilier à des prix plus faibles et plus adaptés à des entreprises (ou des fonctions, comme le back office) ayant d'autres besoins ou des ressources moindres à consacrer à ce poste.

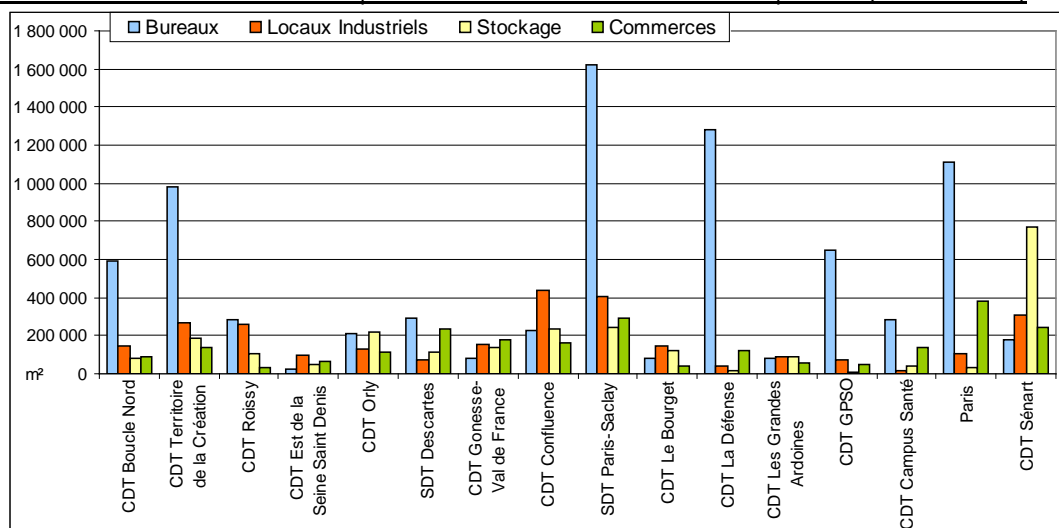
Figure 6 : Evolution du parc de bureaux entre 2000 et 2009 dans chaque CDT (Source : ORIE)



NB : CDT La Défense représente ici les 2 CDT de ce territoire : CDT La Défense Ouest-SIEP & CDT Seine Défense

Bien que les pôles d'emploi de Paris et La Défense accueillent une part importante de l'immobilier de bureaux de l'Île-de-France, la dernière décennie a vu l'émergence des nouveaux pôles économiques en périphérie du cœur de la métropole. Ainsi, les pôles situés au nord et au sud de Paris ont enregistré un fort accroissement des surfaces de bureaux, confirmant une tendance au desserrement de l'activité vers la Petite couronne. La constitution de nouveaux pôles de bureaux autour de Paris modifie le système de flux des salariés et appelle l'adaptation du réseau de transport afin de répondre aux évolutions de la localisation des entreprises.

Figure 7 : Volume total d'immobilier d'entreprises mis en chantier entre 2000 et 2009 par CDT (Source : ORIE)



L'Île-de-France, et en particulier sa zone dense, est cependant confrontée au phénomène du vieillissement et de l'inadéquation de l'offre d'immobilier d'entreprises localisée au sein de zones et de parc d'activités : difficultés en matière d'accessibilité, de sécurité, de signalétique, d'environnement, de gestion et d'animation, de services proposés aux entreprises et aux salariés... L'amélioration du parc se révèle nécessaire afin de tenir compte des besoins des entreprises. Elle est cependant complexe à mettre en œuvre au sein de chaque zone en raison « de l'intervention de multiples acteurs, aux compétences et responsabilités parfois diffuses, avec une gouvernance non établie où l'entreprise a peu sa place ». <sup>101</sup> L'élaboration et la mise en œuvre des CDT représentent une opportunité pour résoudre ce problème.

### Une population active nombreuse et qualifiée

Première région française en termes de population, l'Île-de-France accueille 11,8 millions de personnes en 2010 (soit 18% de la population nationale) dont 1/5 à Paris et 57% au sein de Paris-Petite couronne. Cette population est relativement jeune : 61,5% personnes ont entre 20 et 64 ans contre 58,7% en France métropolitaine, ce qui constitue une force pour l'économie régionale.

Les actifs de la région Île-de-France sont en moyenne plus qualifiés qu'au niveau national. Cependant de fortes disparités apparaissent par département. Paris et les Hauts-de-Seine concentrent les personnes qualifiées : près de 50% des habitants y sont titulaires d'un diplôme de niveau Bac+2 ou plus, contre 21% dans le reste du pays. En revanche, près de 30% de la population de Seine-Saint-Denis n'a aucun diplôme (contre 18% en moyenne en Île-de-France et 19% en province).

### Un fort potentiel dans la recherche et l'innovation, qui s'affaiblit

L'Île-de-France est la première région européenne en termes d'investissements en R&D en 2009 avec 16,9 milliards d'euros (40% des dépenses françaises et 7% des dépenses UE-27) <sup>102</sup>. En ce qui concerne la production scientifique, l'Île-de-France est la première région européenne en termes de publications (4,58% du total européen, soit 1,49% du total mondial en 2008) et de demandes de brevets européens (5,56% au niveau de l'UE-27, soit 2,36% au niveau mondial). Toutefois, sa part s'est effritée dans ces deux domaines au cours des années 2000 : elle représentait 5,8% des publications européennes en 2001 et 6,5% des demandes de brevets européens en 1999 <sup>103</sup>.

<sup>101</sup> Rapport de M. Alain BARILLEAU. CCIP. 2010. « Parcs et Zones d'activités économiques Des défis à relever, pour la métropole parisienne : 16 propositions de la CCIP pour un nouveau modèle ».

<sup>102</sup> Source : EUROSTAT (DIRD).

<sup>103</sup> IAURIF. 2004. « La recherche en Île-de-France ». Juin 2004.

L'Île-de-France accueille **neuf pôles de compétitivité** sur les soixante et onze français dont cinq pôles mondiaux ou à vocation mondiale. A côté des activités de services, notamment à haute valeur ajoutée et aux entreprises, et des filières traditionnelles du luxe, du tourisme et de l'art, la région est **leader dans des domaines clés comme l'aéronautique, l'automobile, l'informatique et les systèmes complexes, la pharmacie, l'énergie-environnement ou encore les activités créatives**. Elle regroupe 75% des chercheurs français de l'industrie automobile, 66% du secteur de la construction, 64% de l'industrie pharmaceutique et 58% dans les services de transport et de communication<sup>104</sup>.

Le potentiel de R&D-innovation de l'Île-de-France doit cependant être replacé dans un contexte national plus ambivalent. En effet, bien que **la France représente 18% des dépenses de recherche et développement de l'UE-27**, elle est considérée comme « **suiveur** » en matière d'innovation<sup>105</sup> par la Commission européenne (par opposition aux pays « **leaders** »<sup>106</sup>), c'est-à-dire que ses performances en matière d'innovation sont dans la moyenne de l'UE-27. Cette étude montre par ailleurs que :

- La qualité des ressources humaines est reconnue ainsi que le système de recherche.
- De nombreuses lacunes persistent, notamment la **faiblesse des investissements privés dans l'innovation, le manque de réseaux** et de biens intellectuels (p.ex. : brevets donnant droit à royalties). Par exemple, le secteur privé français ne finance que 55% (soit 28 milliards) de la recherche industrielle nationale contre 65% (58 milliards) en Allemagne.
- Les PME éprouvent des difficultés à innover et les résultats de l'innovation non technologique sont insuffisants.
- Le manque de collaboration entre le secteur public et privé marque le paysage français.

Enfin, on compte 206 sociétés allemandes dans le classement de la Commission européenne des 1 000 entreprises européennes le plus actives en matière de R&D, donc potentiellement les plus innovantes, contre 125 pour la France. L'Allemagne assure 10,1% du développement industriel mondial contre 5,3% pour la France. Cette différence n'est pas liée aux performances des groupes français (leurs dépenses sont similaires aux standards internationaux) mais au nombre insuffisant d'acteurs disposant de la masse critique (ETI et grands groupes) pour mener des travaux de haut niveau en R&D et jouer un rôle de locomotive pour l'ensemble d'une filière.

---

104 IAURIF. 2004. « *La recherche en Île-de-France* ». Juin 2004.

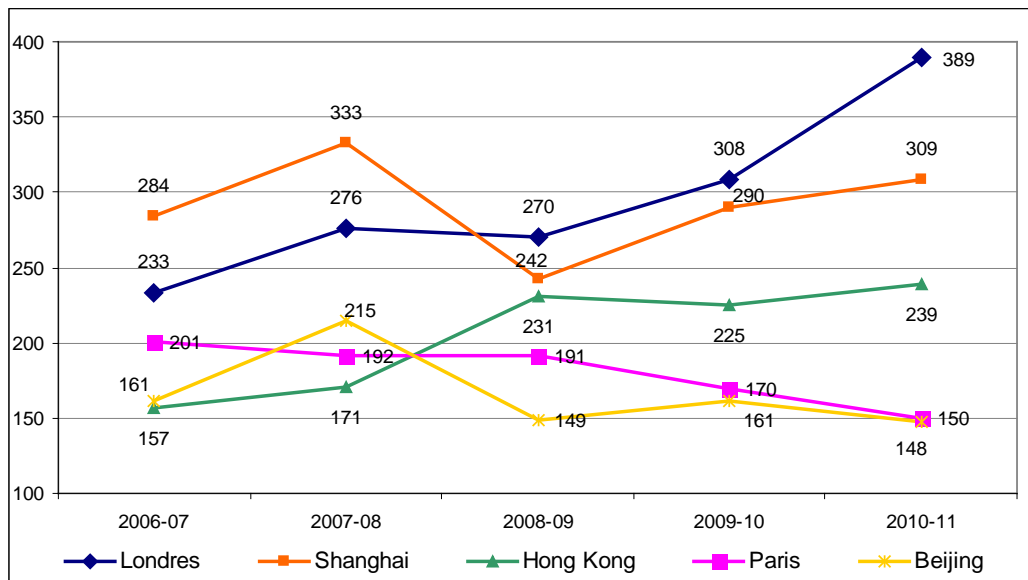
105 Commission européenne. 2011. « *Tableau de bord européen de l'innovation 2011* ».

106 Les pays champions sont la Suède, le Danemark, l'Allemagne et la Finlande.

## UNE ATTRACTIVITE FORTE VIS-A-VIS DES INVESTISSEURS ETRANGERS ET UNE CONCURRENCE QUI SE RENFORCE

L'Île-de-France se situe dans les Top 5 des métropoles en matière d'accueil des investissements étrangers. Cependant cette position s'effrite : en troisième position depuis 2000, Paris se situe désormais en quatrième position en ce qui concerne les investissements globaux sur la période 2006-11, juste derrière Londres, Shanghai et Hong Kong.

Figure 8 : Investissements internationaux dans le Top 5 des métropoles entre 2006 et 2011<sup>107</sup>



Par ailleurs, bien que Paris fasse partie du « Top 3 » des villes européennes pour faire des affaires ("for doing business") avec Londres et Francfort<sup>108</sup>, les investisseurs internationaux sont peu enthousiastes sur le futur de la Région : ils sont moins de la moitié (45%) à considérer que l'attractivité de la France s'améliorera dans les années à venir, contre 54% pour l'Allemagne et 56% pour le Royaume-Uni (KPMG - 2011<sup>109</sup>).

107 KPMG – Paris Île-de-France Capitale Economique. 2012. « *Global cities investment monitor 2012* ».

108 Cushman & Wakefield. 2011. « *European Cities Monitor* ».

109 KPMG Opinionway – Avril 2011 – Réponses à la question : Quelles sont les 2 capitales mondiales qui sont actuellement les lieux les plus attractifs pour la mise en place d'activités ?



## B. ANALYSE DU TISSU ECONOMIQUE DES TERRITOIRES FAISANT L'OBJET D'UN CDT

### 1. indicateurs clés sur les territoires concernés par les contrats de développement territorial (CDT)

Source- calcul : Insee- GARP	POPULATION				LOGEMENT		ENTREPRISES & SALARIES *		
	Population totale en 2009	Evolution de la population entre 1999 à 2009	Taux d'emploi 2008 (Emplois/ population active totale)	Taux de chômage en 2008 (nb de chômeur 15-64 ans/Nb actifs 15-64 ans)	Résidences principales en 2008	Evolution du nombre de résidences principales entre 1999 à 2008	Effectifs salariés privés 2010	Evolution des effectifs salariés privés entre 2000 et 2010	Nombre d'établissements en 2010
CDT Terr. de la culture et de la créat.	400 500	+ 15,3%	0,93	20,1%	149 926	+ 13,2%	134 209	+ 33,9%	9 595
CDT Gonesse-Val de France	167 041	+ 3,2%	0,61	19,2%	54 918	+ 4,3%	29 468	+ 7,6%	3 023
CDT Roissy-Terres de France	108 579	+ 7,4%	2,48	14,4%	36 424	+ 9,8%	119 923	+ 88,7%	2 889
CDT Le Bourget	181 009	+ 9,1%	0,57	17,9%	66 866	+ 7,8%	31 300	-4,9%	3 187
CDT Est Seine-Saint-Denis	228 436	+ 5,4%	0,7	15,8%	79 328	+ 6,6%	36 864	-5,5%	3 856
SDT Paris Saclay (2 CDT)	656 614	+ 3,9%	1,13	7,8%	260 036	+ 8,8%	295 371	+ 7,0%	15 867
CDT Campus Sciences et Santé	240 098	+ 8,0%	0,74	11,5%	100 102	+ 9,6%	48 203	+ 17,3%	4 012
CDT Orly	205 630	+ 5,7%	1,07	11,7%	81 010	+ 9,2%	98 131	+ 15,3%	5 585
CDT Les Grandes Ardoines	169 058	+ 13,0%	0,57	13,4%	68 752	+ 14,0%	32 790	+ 0,5%	3 121
CDT La Défense (2 CDT)	374 012	+ 12,6%	1,75	9,6%	161 248	+ 12,9%	309 541	+ 7,4%	10 551
CDT Boucle Seine Nord	260 672	+ 8,1%	0,79	12,8%	106 762	+ 6,8%	88 978	+ 16,1%	5 628
CDT GPSO	300 537	+ 7,3%	1,05	8,3%	138 148	+ 7,7%	149 463	+ 12,3%	9 043
CDT Confluence Seine Oise	418 529	+ 5,9%	0,80	9,9%	158 572	+ 11,7%	116 613	+ 2,0%	8 425
CDT Sénart	115 287	+ 17,2%	0,64	9,0%	39 719	+ 24,2%	32 555	+ 31,3%	1 945
SDT Descartes (4 CDT)	498 913	+ 5,5%	0,64	10,9%	200 792	+ 9,9%	107 648	+ 5,4%	9 800
Paris	2 234 105	+ 5,1%	1,48	10,9%	1 148 845	+ 3,4%	1 233 955	-5,0%	134 228
Hauts de Seine	1 561 745	+ 9,3%	1,15	9,7%	685 217	+ 9,6%	799 378	+ 6,0%	42 084
Seine-Saint-Denis	1 515 983	+ 9,6%	0,73	16,3%	575 501	+ 9,7%	393 350	+ 15,1%	32 021
Val de Marne	1 318 537	+ 7,5%	0,77	11,0%	548 384	+ 9,8%	356 448	+ 15,6%	29 775
Seine-et-Marne	1 313 414	+ 10,0%	0,66	9,2%	494 883	+ 14,5%	312 150	+ 6,8%	26 516
Yvelines	1 407 560	+ 4,0%	0,78	8,3%	546 402	+ 8,6%	385 557	- 0,4%	28 625
Essonne	1 208 004	+ 6,5%	0,72	8,8%	464 676	+ 10,5%	307 726	+ 4,9%	23 693
Val d'Oise	1 168 892	+ 5,8%	0,75	11,3%	433 857	+ 9,9%	299 567	+ 18,9%	22 187
Île-de-France	11 728 240	+ 7,1%	0,94	10,8%	4 897 765	+ 8,6%	4 089 334	+ 4,7%	339 129
France (y compris DOM-TOM)	64 304 500	+ 6,9%	0,88	11,6%	27 270 707	+ 12,1%	16 383 342	+ 5,9%	1 586 185

\*Champ UNEDIC. Le champ Unedic couvre uniquement les établissements et l'emploi salarié des établissements privés comptant au moins un salarié. Les données de l'INSEE (non disponibles à la commune dans ce domaine) couvrent l'ensemble de l'emploi, soit 26 794 262 emplois enregistrés en France, dont 6 001 379 en Ile-de-France en 2010.

En ce qui concerne le CDT Roissy-Terres de France : la forte augmentation de l'emploi salarié privé (+ 88% en 10 ans) s'explique en partie par la transformation d'Aéroports de Paris en SA le 22/07/2005

## 2. Composition et évolution du tissu productif des CDT (données : Effectifs salariés du champ Unedic ; classification : NACE rev 2)

		Industrie	Réseaux urbains	Construction	Commerces	Transport et logistique	Activités financières	Activités immobilières	Services aux particuliers	Information et communication	Services aux entreprises (scientifiques et techniques)	Services aux entreprises (administratifs et de soutien)	Administration, éducation, santé	TOTAL
CDT Territoire de la culture et de la créat.	Effectifs 2010	10 298	1 187	13 225	28 817	5 486	10 443	1 822	9 734	12 845	13 177	17 511	9 664	134 209
	Evol. 2000-10	-32%	-18%	+ 34%	+ 8%	+ 23%	+ 177%	+ 33%	+ 29%	+ 155%	+ 72%	+ 66%	+ 45%	+ 33.9%
	Indice de sp.	0.83	0.96	1.50	1.28	0.80	1.07	0.76	0.62	1.18	0.85	1.08	0.82	
CDT Gonesse-Val de France	Effectifs 2010	3 007	906	3 368	7 049	3 550	623	250	2 270	409	1 069	3 439	3 528	29 468
	Evol. 2000-10	-27%	-1%	+ 47%	-2%	+ 19%	+ 35%	-43%	+ 3%	+ 29%	-10%	+ 60%	+ 13%	+ 7.6%
	Indice de sp.	1.10	3.33	1.74	1.42	2.35	0.29	0.48	0.66	0.17	0.32	0.96	1.37	
CDT Roissy - Terres de France	Effectifs 2010	3 573	443	3 699	13 699	64 032	1 058	154	7 784	1 065	2 491	19 827	2 098	119 923
	Evol. 2000-10	-19%	+ 130%	+ 60%	+ 15%	+ 248%*	-23%	-21%	-4%	+ 3%	-42%	+ 87%	+ 20%	+ 88.7%*
	Indice de sp.	0.32	0.40	0.47	0.68	10.41	0.12	0.07	0.55	0.11	0.18	1.37	0.20	
CDT Le Bourget	Effectifs 2010	3 923	690	3 630	7 088	3 882	514	496	2 389	700	3 228	2 036	2 724	31 300
	Evol. 2000-10	-48%	+ 70%	+ 6%	-1%	-5%	-23%	+ 45%	+ 8%	-19%	+ 71%	-11%	+ 38%	-4.9%
	Indice de sp.	1.35	2.39	1.76	1.35	2.42	0.23	0.89	0.65	0.28	0.90	0.54	0.99	
CDT Est Seine-Saint-Denis	Effectifs 2010	6 968	277	4 526	7 880	2 850	628	516	3 252	220	1 017	5 920	2 810	36 864
	Evol. 2000-10	-25%	+ 49%	+ 23%	-17%	-23%	+ 12%	-26%	+ 33%	-8%	-14%	+ 11%	+ 28%	-5.5%
	Indice de sp.	2.04	0.81	1.87	1.27	1.51	0.23	0.79	0.75	0.07	0.24	1.33	0.87	
SDT Paris Saclay (2 CDT)	Effectifs 2010	55 451	2 265	26 861	54 389	9 584	8 222	5 153	23 292	20 831	39 434	30 037	19 852	295 371
	Evol. 2000-10	-21%	+ 79%	+ 25%	-5%	+ 12%	-20%	+ 56%	+ 11%	+ 13%	+ 61%	+ 27%	+ 26%	+ 7.0%
	Indice de sp.	2.02	0.83	1.38	1.09	0.63	0.38	1.38	0.67	0.87	1.16	0.84	0.77	
CDT Campus Sciences et Santé	Effectifs 2010	2 454	715	3 750	8 668	661	2 800	852	4 381	6 054	4 976	6 849	6 043	48 203
	Evol. 2000-10	-59%	+ 198%	+ 26%	+ 24%	-4%	+ 81%	-54%	+ 37%	+ 100%	+ 28%	+ 37%	+ 5%	+ 17.3%
	Indice de sp.	0.55	1.61	1.18	1.07	0.27	0.80	0.99	0.78	1.55	0.90	1.17	1.43	
CDT Orly	Effectifs 2010	7 579	1 503	9 401	26 182	23 143	1 348	1 094	7 087	1 950	3 911	9 507	5 426	98 131
	Evol. 2000-10	-5%	+ 83%	+ 34%	+ 16%	+ 63%	-53%	+ 27%	+ 12%	+ 33%	+ 3%	-23%	+ 15%	+ 15.3%
	Indice de sp.	0.83	1.66	1.46	1.59	4.60	0.19	0.63	0.62	0.24	0.35	0.80	0.63	
CDT Les Grandes Ardoines	Effectifs 2010	3 983	667	4 968	6 272	2 157	522	313	2 619	380	3 143	4 852	2 914	32 790
	Evol. 2000-10	-32%	+ 60%	-1%	-3%	+ 2%	-23%	-44%	+ 10%	-4%	+ 4%	+ 29%	+ 46%	+ 0.5%
	Indice de sp.	1.31	2.21	2.30	1.14	1.28	0.22	0.54	0.68	0.14	0.83	1.22	1.02	
CDT La Défense (2 CDT)	Effectifs 2010	23 870	5 654	13 070	35 150	5 053	55 275	3 081	18 031	42 379	60 935	32 002	15 041	309 541
	Evol. 2000-10	-42%	+ 36%	-9%	-16%	+ 4%	+ 23%	-39%	+ 8%	+ 8%	+ 62%	+ 29%	+ 13%	+ 7.4%
	Indice de sp.	0.83	1.98	0.64	0.67	0.32	2.46	0.56	0.50	1.69	1.71	0.85	0.56	
CDT Boucle Seine Nord	Effectifs 2010	15 246	1 688	7 466	14 963	4 693	5 558	1 705	5 456	8 197	9 039	9 118	5 849	88 978
	Evol. 2000-10	-11%	+ 14%	+ 28%	+ 9%	-1%	+ 53%	+ 18%	+ 6%	+ 179%	+ 59%	-11%	+ 30%	+ 16.1%
	Indice de sp.	1.85	2.06	1.28	1.00	1.03	0.86	1.08	0.52	1.13	0.88	0.85	0.75	
CDT GPSO	Effectifs 2010	8 397	1 972	4 456	17 839	2 224	6 812	1 761	11 593	44 973	29 243	12 080	8 113	149 463
	Evol. 2000-10	-49%	+ 612%	-33%	+ 9%	-21%	+ 33%	-42%	+ 30%	+ 35%	+ 11%	+ 50%	+ 44%	+ 12.3%
	Indice de sp.	0.61	1.43	0.45	0.71	0.29	0.63	0.66	0.66	3.71	1.70	0.67	0.62	
CDT Confluence Seine Oise	Effectifs 2010	26 004	1 150	7 511	21 838	4 042	3 853	1 238	10 352	2 221	8 130	17 722	12 552	116 613
	Evol. 2000-10	-9%	+ 124%	-7%	-6%	+ 39%	-23%	-24%	+ 22%	+ 18%	+ 1%	+ 14%	+ 19%	+ 2.0%
	Indice de sp.	2.40	1.07	0.98	1.11	0.68	0.45	0.60	0.76	0.23	0.61	1.25	1.23	
CDT Sénart	Effectifs 2010	5 982	234	2 504	8 018	4 193	575	218	2 816	127	1 124	4 812	1 952	32 555
	Evol. 2000-10	-21%	+ 182%	+ 33%	+ 62%	+ 97%	-12%	+ 95%	+ 79%	+ 74%	-39%	+ 73%	+ 79%	+ 31.3%
	Indice de sp.	1.98	0.78	1.17	1.46	2.51	0.24	0.38	0.74	0.05	0.30	1.22	0.69	
SDT Descartes (4 CDT)	Effectifs 2010	8 105	1 279	13 712	25 633	2 181	9 242	1 542	10 935	7 092	6 133	10 692	11 102	107 648
	Evol. 2000-10	-39%	+ 34%	+ 13%	-8%	-21%	+ 56%	-10%	+ 18%	+ 36%	+ 11%	+ 49%	+ 16%	+ 5.4%
	Indice de sp.	0.81	1.29	1.94	1.42	0.40	1.18	0.80	0.87	0.81	0.50	0.82	1.18	
Paris	Effectifs	49 868	4 384	30 623	168 895	21 194	130 132	33 830	222 075	120 452	165 882	169 234	117 386	1 233 955
	Evol. 2000-10	-34%	+ 5%	-8%	-3%	+ 0%	-19%	-25%	+ 16%	-8%	+ 5%	-14%	+ 12%	-5%
	Indice de sp.	0.44	0.39	0.38	0.81	0.33	1.45	1.54	1.53	1.20	1.17	1.13	1.09	
ÎLE-DE-FRANCE	Effectifs 2010	379 428	37 724	269 100	688 016	209 698	297 244	72 853	479 508	331 949	470 408	495 232	358 174	4 089 334
	Evol. 2000-10	-31%	+ 41%	+ 11%	-1%	48%	-1%	-18%	+ 17%	+ 12%	+ 20%	+ 8%	+ 18%	+ 4.7%
	Indice de sp.													

### Notes

- CDT : Contrat de développement territorial / SDT : Schéma de développement territorial

- **Indice de spécialisation** : indique si un secteur d'activité est plus fortement présent sur un territoire donné (en termes d'effectifs salariés) qu'au niveau régional. Par exemple : les salariés de l'industrie sont moins nombreux sur le CDT Territoire de la culture et de la création qu'au niveau régional (indice de 0,83 <1), contrairement aux salariés des activités d'information et de communication (indice de 1,18 >1).

C. RESULTATS DE L'ENQUETE CCIP-MEDIAMETRIE 2012 (Questions relatives au Grand Paris)

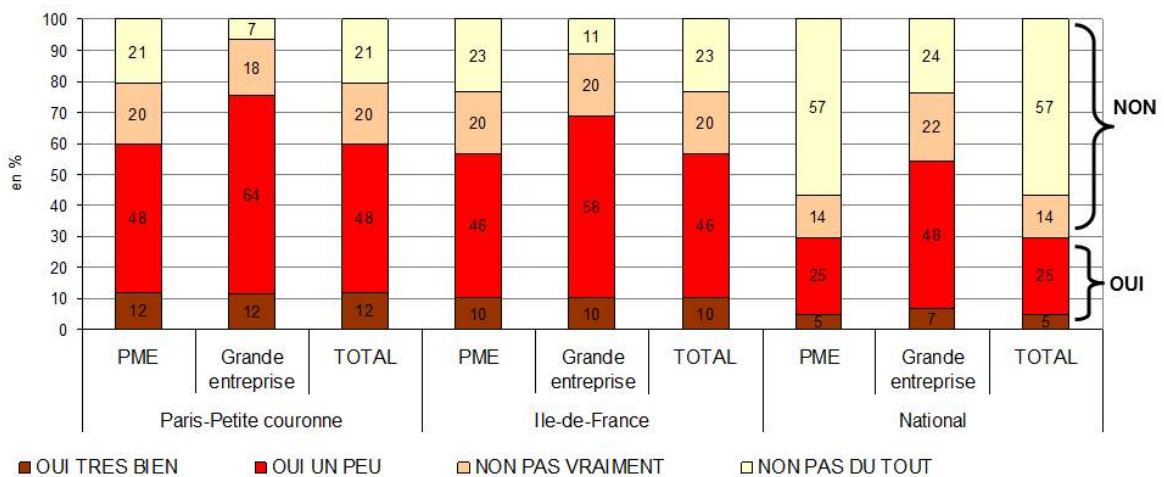
## Exploitation de l'enquête CCIP – Médiamétrie 2012

### La perception du projet Grand Paris par les chefs d'entreprises



## Connaissance du projet Grand Paris

Nous sommes en 2012. Savez-vous ce que recouvre le projet Grand Paris ?

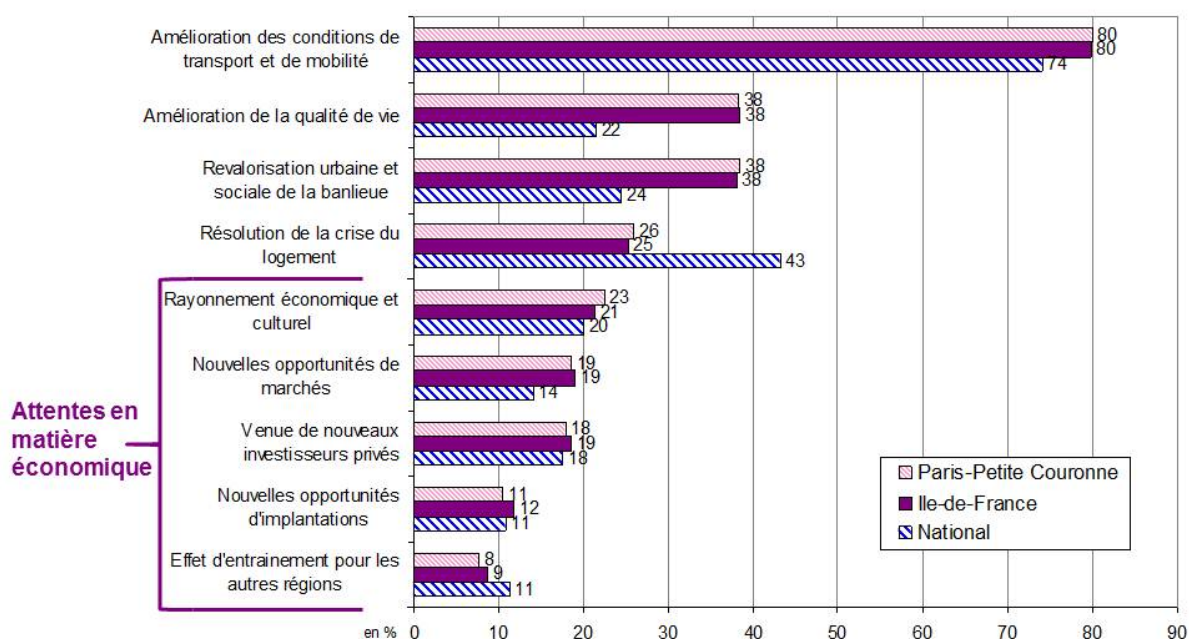


## Image du projet Grand Paris

- Au niveau de la **région Île-de-France**:
  - **73 % des chefs d'entreprises de la région francilienne** ont une image très positive ou positive concernant le projet du Grand Paris,
    - Dont 84% des dirigeants des grandes entreprises franciliennes.
  - 14 % sont sans opinion.
  
- Au **niveau national**,
  - 44 % des chefs d'entreprises ont une image très positive ou positive du projet Grand Paris
  - **29 % sont sans opinion.**

## Attentes des chefs d'entreprises vis-à-vis du Grand Paris

Les attentes des entreprises envers le Grand Paris en 2012

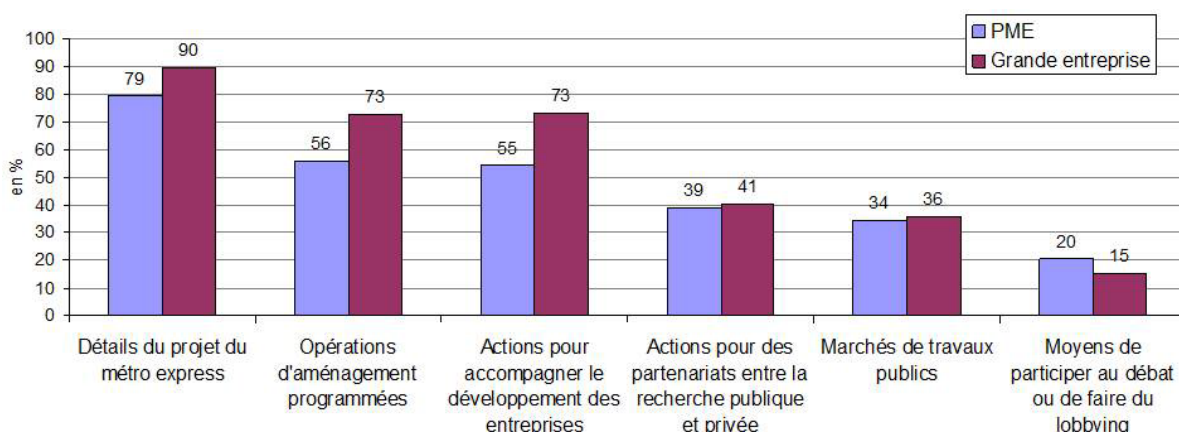




## Informations souhaitées par les chefs d'entreprises sur le Grand Paris

- 58% des dirigeants franciliens considèrent ne pas être assez informés sur le projet Grand Paris, 42% au niveau national.

Les informations souhaitées sur le projet du Grand Paris par les entreprises franciliennes en 2012



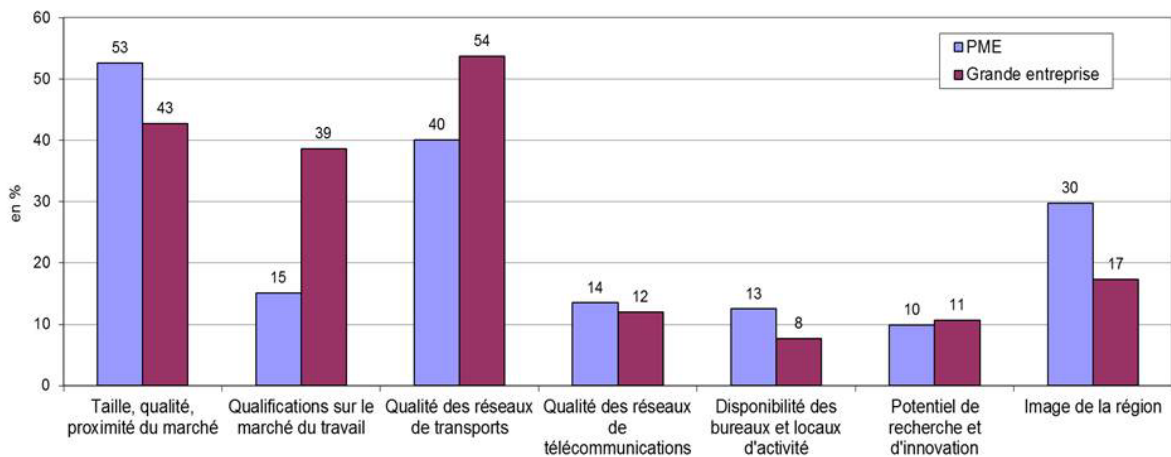
## Zoom : le secteur de la construction

- Les dirigeants d'entreprises du secteur de la construction perçoivent davantage les opportunités qu'offre le Grand Paris :
  - 30% sont intéressés par les nouvelles opportunités de marchés,
  - 22% par la venue d'investisseurs privés
- Ils souhaitent davantage d'informations :
  - 63% sur les opérations d'aménagement,
  - 62% sur les actions concrètes pour accompagner le développement des entreprises
  - 58% sur les marchés publics accessibles aux entreprises locales

## Critères d'implantations des entreprises

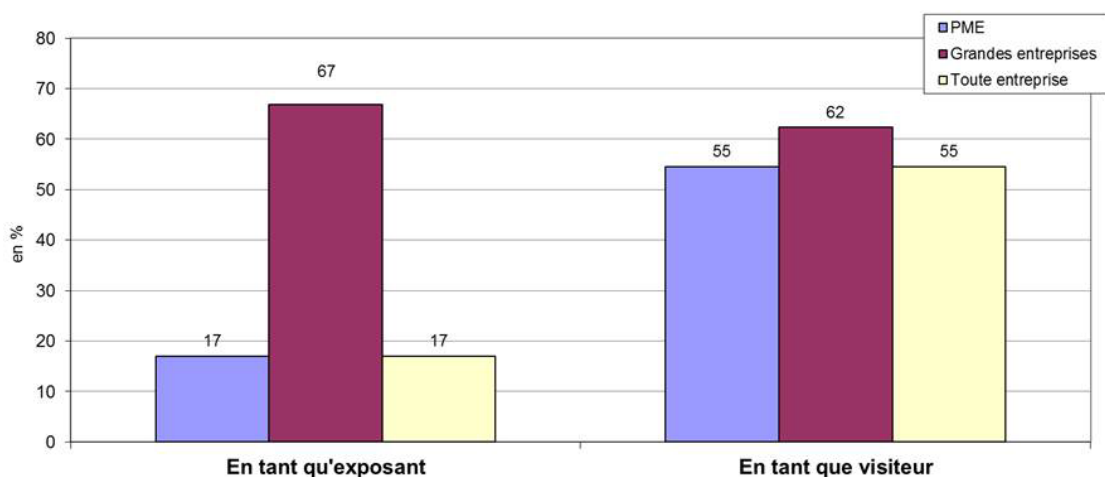
- 78% des chefs d'entreprise franciliens considèrent avoir avantage à rester dans leur région d'origine : 93% pour les grandes entreprises contre 78% pour les PME.

Les critères déterminants dans le choix d'implantation des entreprises franciliennes en 2012



## Participation des entreprises franciliennes à des salons

Votre entreprise participe-t-elle à des salons professionnels en France ...  
(Taux de réponse de "OUI" des entreprises franciliennes en 2012)



➔ Pour 25 % des exposants, leur participation à des salons a permis une augmentation de leur chiffre d'affaires



## Présentation de l'enquête CCIP-Médiamétrie 2012

- L'enquête d'opinion sur la conjoncture de la CCIP a été menée par téléphone par les équipes de Médiamétrie du 10 au 28 **septembre 2012**.
- Les entreprises interrogées ont été tirées aléatoirement de manière à assurer une représentativité nationale géographique, sectorielle et en termes d'établissements.
- L'étude a été réalisée auprès d'un échantillon de :
  - 3 627 dirigeants d'entreprises de moins de 500 salariés (**PME**) de **Paris-Petite couronne**.
  - 1 643 dirigeants d'entreprises de moins de 500 salariés (**PME**) de **Grande couronne**.
  - 103 dirigeants d'entreprises de 500 salariés et plus (**grandes entreprises**) d'**Ile-de-France**.
  - 4 432 dirigeants d'entreprises de moins de 500 salariés (**PME**) au **niveau national**.
  - 201 dirigeants d'entreprises de 500 salariés et plus (**grandes entreprises**) au **niveau national**.



## Exploitation de l'enquête CCIP – Médiamétrie 2012

### *La perception du projet Grand Paris par les chefs d'entreprises*



## D. LISTE DES COMMUNES INTEGREES DANS UN CDT (au 1<sup>er</sup> décembre 2012)

- CDT Territoire de la culture et de la création : Aubervilliers, Ile Saint-Denis, Saint-Denis, La Courneuve, Epinay-sur-Seine, Pierrefitte-sur-Seine, Stains, Villetaneuse et Saint-Ouen
- CDT Gonesse – Val de France : Arnouville-lès-Gonesse, Garges-lès-Gonesse, Gonesse, Sarcelles, Villiers-le-Bel et Bonneuil-en-France
- CDT Roissy - Terres de France : Goussainville, Roissy-en-France, Le Thillay, Tremblay, Vaudherland et Villepinte
- CDT Le Bourget : Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Drancy, Dugny, La Courneuve et Bonneuil-en-France
- CDT Est Seine-Saint-Denis : Aulnay-sous-Bois, Clichy-sous-Bois, Livry-Gargan, Montfermeil, Sevran
- Schéma de développement territorial (SDT) Paris-Saclay : Bois d'Arcy, Buc, Châteaufort, Le Chesnay, Elancourt, Fontenay-le-Fleury, Guyancourt, Jouy-en-Josas, Les Loges-en-Josas, Magny-les-Hameaux, Montigny-le-Bretonneux, Rocquencourt, Saint-Cyr-l'Ecole, Toussus-le-Noble, Trappes, Vélizy-Villacoublay, La Verrière, Versailles, Viroflay, Voisins-le-Bretonneux, Ballainvilliers, Bièvres, Bures-sur-Yvette, Champlan, Chilly-Mazarin, Epinay-sur-Orge, Gif-sur-Yvette, Gometz-le-Châtel, Igny, Linas, Longjumeau, Longpoint-sur-Orge, Marcoussis, Massy, Montlhéry, Morangis, Nozay, Orsay, Palaiseau, Saclay, Saint-Aubin, Saulx-les-Chartreux, Vauhallan, Villebon-sur-Yvette, La Ville-sur-Bois, Villejust, Villiers le Bâcle, Wissous, Les Ulis
- CDT Campus Sciences et Santé : Arcueil, Cachan, Fresnes, Gentilly, L'Hay-les-Roses, Le Kremlin-Bicêtre, Villejuif et Bagneux
- CDT Orly : Ablon-sur-Seine, Chevilly-Larue, Orly, Rungis, Thiais, Valenton, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge, Morangis et Paray-Vieille-Poste
- CDT Les Grandes Ardoines : Alfortville, Choisy, Vitry
- Territoire La Défense
  - CDT La Défense Ouest-SIEP : La Garenne-Colombes, Nanterre, Rueil-Malmaison, Suresnes
  - CDT Seine Défense : Courbevoie et Puteaux
- CDT Boucle Seine Nord : Asnières-sur-Seine, Bois Colombes, Colombes, Gennevilliers et Villeneuve la Garenne
- CDT GPSO : Boulogne-Billancourt, Chaville, Issy-les-Moulineaux, Meudon, Sèvres, Vanves et Villes d'Avray
- CDT Confluence Seine Oise : Boisemont, Cergy, Courdimanche, Éragny, Jouy-le-Moutier, Menucourt, Neuville-sur-Oise, Osny, Pontoise, Puisseux-Pontoise, Saint-Ouen-l'Aumône et Vauréal, Andrésy, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Triel-sur-Seine, Verneuil-sur-Seine, Achères, les Alluets-le-Roi, Chapet, Conflans-Sainte-Honorine, Maurecourt, Medan, Morainvilliers, Orgeval, Poissy, Saint Germain en Laye Vernouillet et Villennes sur Seine
- CDT Sénart : Morsang-sur-Seine, Saint Pierre-du-Perray, Saintry-sur-Seine, Tigery, Cesson, Combs-la-Ville, Lieusaint, Moissy-Cramayel, Nandy, Réau, Savigny-le-Temple et Vert-Saint-Denis
- Schéma de développement territorial (SDT) Descartes-Ville Durable (4 CDT)
  - CDT Cœur Descartes : Champs-sur-Marne et Noisy-le-Grand
  - CDT Ville Durable Nord : Chelles et Vaires-sur-Marne
  - CDT Ville Durable Ouest : Fontenay-sous-Bois, Le Perreux, Neuilly-sur-Marne, Neuilly-Plaisance, Nogent-sur-Marne et Rosny-sous-Bois
  - CDT Boucles de la Marne : Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Chènevrières et Villiers-sur-Marne

**Directeur de la publication** : Pierre TROUILLET  
CCIP - 27 avenue de Friedland - 75 382 Paris cedex 08  
Rapports consultables ou téléchargeables sur le site :  
[www.ccip.fr](http://www.ccip.fr)  
Dépôt légal : décembre 2012  
ISSN : 0995-4457 – Gratuit

