



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

mardi 30 juin 2009

L'avenir du site de La Défense à l'heure du Grand Paris

Table ronde présidée par
Monsieur Nicolas Sarkozy
Président de la République

La séance est ouverte à 11 heures 15 par M. Devedjian, Président du Conseil Général et Président de l'EPAD.

M. DEVEDJIAN.- Monsieur le Président de la République, Madame et Messieurs les ministres, Mesdames et Messieurs, je voudrais au préalable rappeler très brièvement ce qu'a été La Défense : une intuition géniale et prophétique du Général de Gaulle qui, en 1958, en a fait un modèle admiré dans le monde entier. Je suis allé en Chine il y a peu de temps et celui qui a construit le grand quartier d'affaires à Pékin m'a dit : *"Je suis venu douze fois à La Défense pour m'en inspirer"*.

Mais La Défense est aujourd'hui à la croisée des chemins. Ses problèmes sont le vieillissement de ses tours, la saturation de ses moyens de transports et d'accès -on peut penser à la RN 13-, l'exiguïté de son périmètre et, comme partout, naturellement, les effets de la crise, qui ralentit tous les projets.

Malgré cela, La Défense résiste bien ; elle est occupée à 97 %. Suez Environnement vient de s'installer dans une tour et peut-être, Monsieur Pépy, la SNCF installera-t-elle ses grandes lignes au CNIT. En tout cas, nous le souhaitons, nous espérons que votre négociation aboutira.

Par le plan de renouveau que vous avez initié, Monsieur le Président de la République, en 2006 et en 2007, vous avez sauvé La Défense parce qu'elle était menacée d'obsolescence. Les tours qui devenaient obsolètes et que l'on ne pouvait pas rénover parce que le coût de rénovation était trop élevé par rapport au marché, étaient bloquées et menacées de déshérence.

Le système que vous avez créé à ce moment-là par le plan de renouveau de La Défense, c'est-à-dire de conférer des droits à construire supplémentaires pour celui qui détruisait les droits à construire anciens et qui en avait donc plus, a évidemment permis d'équilibrer l'opération.

Vous avez su anticiper le développement de ce site unique en Europe et vous l'avez sauvé à ce moment-là, mais aujourd'hui, il faut continuer parce qu'il s'agit de poursuivre ce que vous avez engagé, et je pense que l'Etat y est disposé.

Pour éclairer notre débat et vos interventions, Monsieur le Président, je voudrais d'abord interroger le Président de la RATP, M. Pierre Mongin, et rappeler que, ici, à La Défense, la RATP gère la ligne A du RER dans les deux sens, la ligne n° 1 du métro et le tramway T2, qui a été cofinancé par le Conseil général.

En réalité, Monsieur Mongin, vous gérez 80 % du trafic de La Défense, mais aujourd'hui, nous avons un certain nombre d'engorgements, d'insuffisances, d'insatisfactions. Ma question est donc toute simple : allez-vous investir sur La Défense ?

M. MONGIN.- Monsieur le Président de la République, Monsieur le ministre, la RATP est effectivement très consciente de sa responsabilité quand elle transporte chaque jour plus de trois salariés sur quatre qui se rendent tous les matins ici, à La Défense.

En effet, nous sommes en train d'investir massivement pour une meilleure desserte de La Défense : 2 Md€ d'ici à 2012, qui sont aussi, Monsieur le ministre, un élément du plan de relance qui a permis l'accélération de ces investissements. Ces 2 Md€ sont financés aux deux-tiers par la RATP avec l'appui de l'Etat actionnaire, et pour un tiers, par le STIF et la Région Ile-de-France.

A quoi vont servir ces 2 Md€ ?

- au remplacement du matériel roulant de la ligne A du RER, conformément à vos directives, Monsieur le Président de la République : dès 2011, des trains à deux étages neufs et confortables seront livrés sur la ligne A, ce qui accroît sa capacité de 30 %.
- à l'automatisation de la ligne 1 du métro, qui sera terminée en 2012 et qui accroît -sans accroissement du parc ferroviaire particulier- ses capacités de 15 %.
- au prolongement du tramway T2 jusqu'au Val-d'Oise au Nord et jusqu'à Paris à la porte de Versailles, en même temps que l'on accroît les capacités de cette ligne de 15 %.

Au total, à très court terme -2012-, nous augmentons l'offre de places disponibles sur les lignes de transports publics de 15 %.

Mais en réalité, la vraie réponse, par rapport à l'ambition de ce territoire et au projet que vous avez voulu pour développer La Défense, sera la rocade métro du Grand Paris parce qu'elle permettra, Monsieur le Président de la République, d'amener 40 000 voyageurs dans chaque sens à l'heure de pointe à La Défense. Elle permettra aussi de relier La Défense en une demi-heure à l'aéroport Charles de Gaulle.

La RATP est donc complètement mobilisée pour la réussite de ces beaux projets.

M. DEVEDJIAN.- Merci, Monsieur le Président. En complément, je vais m'adresser au Président de la SNCF, M. Guillaume Pépy.

La SNCF est aussi intervenante à La Défense. Elle gère d'abord le train qui vient de Saint-Lazare toutes les cinq minutes et qui va à Versailles toutes les dix minutes à partir de La Défense, et nous avons avec la SNCF des projets que le Président de la République a annoncés dans son discours sur le Grand Paris : le projet Eole qui deviendra le RER E, qui, en provenance de Gare du Nord, passe par Saint-Lazare, passerait par la Porte Maillot et La Défense et irait, dans les Yvelines, vers Mantes. Ma première question est donc : le calendrier conçu pour 2015 sera-t-il respecté ?

Cependant, le but est finalement de faire de La Défense un véritable hub : des TGV viendront de Normandie vers La Défense. C'est ce qui est prévu dans le plan. En outre, une liaison La Défense/Saint-Denis/Le Bourget/Roissy est prévue. Ma question est donc : peut-on imaginer que les Eurostar et les Thalys qui viennent de Londres et de Bruxelles vers Roissy puissent arriver à La Défense, prolongée par le tunnel qui est prévu dans la liaison La Défense/Roissy en passant par la Seine-Saint-Denis ? Peut-on imaginer que le tunnel sera à gabarit suffisant pour permettre cela ?

Si le Thalys et l'Eurostar peuvent venir jusqu'à La Défense, vous imaginez bien l'élan que cela lui donne, en relation avec deux grandes capitales européennes, et nos ambitions à ce moment-là deviennent vraiment très favorisées par ce hub de transports. Est-ce possible ?

M. PEPY.- Monsieur le Président de la République, Monsieur le ministre, la façon dont on sent les choses est que La Défense est en train de devenir au moins aussi importante que le nœud de Châtelet-les-Halles, que tout le monde connaît en région parisienne, et c'est complètement nouveau.

Eole est l'une des décisions majeures du Grand Paris. On s'est posé la question pendant dix ans et maintenant, la décision est prise ; l'objectif que vous avez fixé est que l'on soit prêt en 2015.

Nous allons nous mobiliser, avec RFF et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France. Je propose que, pour aller plus vite, on travaille ensemble, en équipe commune, entre Réseaux Ferrés de France, la SNCF et le STIF, et que l'on fasse pour cela un petit groupement d'intérêt public pour que toutes les équipes, au lieu de se chamailler ou d'avoir du temps à perdre avec les interfaces, avancent très vite pour tenir l'échéance de 2015/2016.

Nous serons aidés par le projet de loi que prépare le ministre d'Etat sur le Grand Paris car, à mon avis, on peut simplifier quelques procédures pour que tout se fasse en parallèle.

De toute façon, ce projet Eole à l'Ouest, que vous avez décidé, est essentiel pour les gens à l'Ouest de La Défense -les Mantois qui se sentent complètement abandonnés- et pour désaturer la ligne A, exploitée par Pierre Mongin. L'objectif est d'avoir 20 trains à l'heure entre La Défense, la gare de l'Est et la gare du Nord, et tout cela, en 6 minutes. C'est fondamental.

Nous ferons tout pour tenir, mais nous avons besoin d'un peu d'aide sur le plan du projet de loi et sur le plan des équipes communes.

Deuxième question très simple : le TGV va-t-il arriver à La Défense ? Cela a été un peu le choc des annonces sur le Grand Paris ; personne ne s'attendait à l'annonce d'un TGV entre Le Havre, Rouen, Cergy et qui converge vers La Défense.

C'est une excellente nouvelle parce que cela change complètement le sort des Normands, qui se sentaient à l'écart du réseau à grande vitesse. Cela va nous amener à nous poser une question fondamentale, que vous avez posée : puisque le TGV arrive à La Défense en venant de Normandie, pourrait-on imaginer que le tunnel -ou le viaduc- qui va être construit entre La Défense et Roissy -prévu par Christian Blanc- soit utilisé pour, en plus, faire passer des trains à grande vitesse, ce qui permettrait de dire que La Défense est reliée à Lille, à Bruxelles, à Londres, et devient définitivement une place financière équivalente à celle de Londres, voire meilleure ?

Franchement, c'est trop tôt pour le dire, mais la décision a été prise d'examiner ce point, et nous sommes très intéressés parce que cela mettrait toute la grande vitesse française et européenne au service de La Défense et du développement de ce pôle.

M. DEVEDJIAN.- Monsieur Huchon, vous êtes Président du Conseil régional et du STIF, donc vous avez été interpellé et êtes partie prenante à tout cela. Qu'en pensez-vous ?

M. HUCHON.- Je ne me sens pas interpellé puisque ces projets ont été préparés avec le Gouvernement et les entreprises. La Défense est un site incontournable, indispensable au développement de notre Région et au développement français.

C'est la raison pour laquelle nous avons trouvé avec le Gouvernement un accord tout à fait convenable sur l'extension du programme de La Défense avec ces 450 000 m² permettant en même temps de régénérer et de rénover, comme on l'a vu, la tour tout à l'heure. C'est le choix que nous avons fait.

A l'appui de ce choix, il y a une série d'équipements de transports car il ne serait pas raisonnable de développer davantage l'économie sans un système de transports qui le permette et aussi un système de logements. Je me félicite que des mètres carrés de logements soient prévus et commencent à se réaliser sur la commune de Courbevoie dans le cadre du plan que vous avez présenté.

Sur le STIF et la Région, il y a un plan de mobilisation pour les transports à concurrence de 18 Md€ ; la Région est sûre d'en apporter 12 ; le Président de la République a demandé à Gilles Carrez de trouver les éléments d'un financement au-delà.

Pour le reste, il y a 21 Md€, mais en réalité, quand on fait le calcul, c'est 35. Cependant, $18 + 21 = 39$. La réalité est que, heureusement, dans le plan présenté par Christian Blanc et dans notre plan, certains morceaux se rajoutent et d'autres, non, en particulier la rocade de métro Arc Express et, bien entendu, la ligne 14. Le projet Eole, à l'Ouest, est évidemment le projet prioritaire que nous suivons.

C'est un projet dont je rappelle que, lorsqu'il ira à Mantes-la-Jolie, il représentera 1,750 Md€. La première étape est de 900 M€ ; c'est inscrit au plan de mobilisation et nous sommes en train de recueillir les financements pour le faire.

Tout cela est parti dans le bon sens ; la difficulté sera de financer la totalité de l'addition. Je sais que l'on recherche toutes les pistes. Nous avons nous-mêmes donné, avec Gilles Carrez, un certain nombre de pistes, les décisions sont maintenant en train de se préparer, il ne faut pas oublier qu'il y a une loi de finances juste au début de l'été et que c'est dans ce cadre-là qu'il faudra peut-être y penser.

En tout cas, nous sommes à l'appui des projets du RERA, comme l'a indiqué Pierre Mongin, nous allons financer 650 M€ sur les 1 300 à 1 800 du projet total. Nous finançons aussi Eole à l'Ouest, et il ne faut pas oublier la tangentielle Nord, qui est quand même un des éléments de recoupement de l'ensemble de notre réseau banlieue/banlieue et sur lequel les travaux commencent incessamment sous peu.

Nous espérons que le Président de la République et le Gouvernement approuveront le fameux schéma d'aménagement de la Région que nous mettrons aussitôt en révision pour tenir compte des éléments qui seront apportées par le ministre et le Secrétaire d'Etat.

M. le PRÉSIDENT.- Merci, Monsieur le Président.

Je voudrais aborder aussi l'avenir de La Défense sous un autre angle : la crise aujourd'hui. Sur l'immobilier, il y a évidemment des interrogations.

Guillaume Poitrinal, vous êtes Président d'Unibail-Rodamco, un très grand opérateur immobilier international ; vous disposez d'éléments de comparaison sur La Défense par rapport à d'autres sites dans le monde.

Ma question est très simple : au-delà de la crise, pensez-vous que La Défense a un avenir, et que pensez-vous de sa position par rapport à la compétition internationale ? Sommes-nous bien placés ? Mal placés ?

M. POITRINAL. - La Défense a évidemment un avenir. Paris, avec ses 10 millions d'habitants, c'est la chance de la France, et La Défense est la chance de Paris.

L'équation est assez simple : on répond ici à des besoins très concrets, on fournit ici la machine-outil des grandes entreprises internationales, c'est-à-dire des postes de travail extrêmement efficaces, des environnements où les gens vont pouvoir travailler avec efficacité et en toute connectivité, c'est pourquoi les questions de transports en commun sont absolument essentielles pour l'avenir de La Défense.

Je remercie M. le Président de la République et tous les ministres d'être venus ici au nom de l'ensemble des architectes, des promoteurs, des investisseurs qui continuent de travailler dans un climat extrêmement difficile en ce moment sur les projets du grand plan de renouveau de La Défense.

Oui, nous avons un avenir. Au moment de l'après-crise, dont tout le monde parle, il faudra que l'on ait des tours de dernière génération, des équipements de très grande qualité. D'ailleurs, je le dis aux journalistes qui m'ont posé la question hier : il n'y a pas que des tours à La Défense, il y a aussi le plus grand centre commercial d'Europe, le deuxième palais des congrès de France -vous y êtes- et le quatrième cinéma de France.

Tout cela fonctionne ensemble et -je m'adresse au ministre de l'écologie-, cela fonctionne dans un ensemble environnemental absolument remarquable pour une simple et bonne raison : 80 % des gens qui viennent à La Défense viennent en transports en commun.

Comme vous le savez, le problème de l'environnement et de l'urbanisme aujourd'hui est le problème de savoir ce que l'on construit, combien on consomme au mètre carré, mais surtout un problème d'accès. En effet, le rapport d'émission de CO² représente 5 fois ce que l'on va consommer sur son poste de travail ou son siège de cinéma si l'on vient en voiture. Bien sûr qu'il y a un avenir ; cet avenir se jouera en partenariat public/privé comme depuis l'origine de La Défense.

M. DEVEDJIAN. - Et dans la compétition internationale ?

M. POITRINAL. - Je me promène tous les jours en Europe ; j'étais la semaine dernière à Stockholm, à Barcelone, à Vienne... je peux vous assurer que l'on nous envie La Défense. On nous envie cet endroit dans lequel il y a de l'investissement privé et un fort soutien des pouvoirs publics. La Défense est une chance pour la France.

M. DEVEDJIAN. - Merci beaucoup.

Justement, le Président de la République, dans son discours sur le Grand Paris, a lancé l'idée de faire de La Défense un grand pôle financier.

Monsieur Laurent Batsch, vous êtes Président de l'Université Dauphine, une université prestigieuse ; faire de La Défense une grande place financière rivale de la City de Londres vous paraît-il une ambition raisonnable ?

M. BATSCH.- Monsieur le Président de la République, Madame et Messieurs les ministres, ce qui ne serait pas raisonnable, ce serait de regarder passer les trains -fut-ce Eole ou les TGV qui viennent jusqu'ici- et d'attendre que la crise passe.

En réalité, les grands groupes français de la banque, de la finance et de l'assurance se comportent plutôt bien dans la crise. Ce qui se dit à New-York et à Londres, c'est que la place financière de Paris résiste bien parce que les acteurs de la place sont de bons professionnels et parce qu'ils sont mobilisés autour d'europlaces et du pôle de compétitivité mondiale finances/innovation.

C'est en effet le bon moment de relancer la construction d'une grande cité financière à Paris parce que c'est dans l'adversité que les meilleurs se découvrent -et nous pouvons être les meilleurs-, c'est dans la crise que les places se prennent et c'est le bon endroit pour les raisons que Guillaume Poitrinal a indiquées mieux que moi parce que La Défense est déjà une place d'affaires internationale et parce qu'il y a déjà à La Défense beaucoup des acteurs de la banque, de la finance et de l'assurance, donc je crois que c'est une vraie idée de sortie de crise.

Vous avez prononcé le mot de "cluster" ou bien vous y avez pensé très fort, Monsieur le ministre ; du point de vue d'un universitaire, et en l'occurrence, d'un professeur de finances, ce qui compte dans un cluster, c'est le fait de rapprocher des équipes de praticiens et des équipes dont le métier est l'étude et la recherche.

Il faut rapprocher les étudiants de leurs débouchés naturels. Nous avons à Dauphine plus de cinq cents étudiants en apprentissage ; il faut peut-être aussi rapatrier nos étudiants qui peuplent les banques londoniennes. Il faut croire qu'ils sont bons ! Nous en avons besoin ici.

Il faut rapprocher les professionnels des lieux où ils enseignent. J'ai une université dans laquelle plus de mille professionnels viennent parler aux étudiants. Et il faut rapprocher les enseignants chercheurs des entreprises où ils vont trouver leur inspiration et des idées.

Pour cela, nous avons maintenant des supports. Les fondations, par exemple, sont un puissant levier ; je suis très heureux d'avoir pu -merci, Madame la ministre- lancer une fondation partenariale dans mon propre établissement. Nous avons maintenant les outils pour favoriser ce rapprochement-là.

Je me prends à rêver que puisse exister un jour à La Défense un très grand centre de recherches et d'initiatives dans lequel il y aurait, certes, une université dont le nom pourrait commencer par "D", mais aussi des équipes de recherche prestigieuses et, venant d'autres établissements, des services d'études des grandes banques de la place. Et pourquoi ne mutualiseraient-elles pas leurs moyens ? Pourquoi ne se doteraient-elles pas d'un très grand centre de documentation et de bases de données qui pourrait accueillir comme visiteurs les meilleurs spécialistes mondiaux, des "think tanks", etc. ?

Si cette "financial valley", cette "corbeille du XXI^e siècle" devait voir le jour à La Défense, il y aurait en effet place pour un très grand centre universitaire et de recherches, en pleine synergie avec l'industrie qui s'y déploie.

Je voudrais quand même dire un mot du Grand Paris, puisque c'est dans ce cadre-là que l'on se situe.

Si un établissement comme le mien était implanté à la fois Porte Dauphine et à La Défense, ce serait quand même une belle illustration du fait que les vieilles barrières sont tombées, que la banlieue est dans Paris et que Paris est dans la banlieue. Ce n'est pas toujours perçu depuis le Quartier Latin, mais si vous me permettez de le dire, mon implantation au plus près des quartiers d'affaires est quand même plus un atout qu'un handicap.

Pour aller dans cette voie, je suis heureux de pouvoir dire que, dès la rentrée, quelque cinq cents étudiants de Dauphine viendront suivre leur formation au pôle universitaire Léonard de Vinci ; je voulais ici saluer la Direction du pôle et l'en remercier.

M. DEVEDJIAN.- Monsieur le Président de la République, vous souhaitez intervenir ?

M. le PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE.- Je parlerai du Grand Paris par la suite, mais je voudrais dire un mot sur La Défense.

La question qui est posée est la suivante : notre génération saura-t-elle être à la hauteur de celle qui l'a précédée ? Il y avait ici, dans les années soixante, un bidonville. A l'époque, quand on allait voir les matchs à Colombes -car c'était là-bas, Monsieur Jarry-, franchement, ce que l'on traversait n'était pas un exemple architectural ! Peut-être certains le regrettent-ils... moi pas. On a fait sur rien quelque chose de visionnaire, et le Grand Paris, aujourd'hui, n'est pas plus extraordinaire que La Défense il y a cinquante ans.

Chaque génération est confrontée au choix de la vision et de l'ambition. Un petit nombre de gens comprennent que ce que l'on attend d'eux, ce n'est pas simplement de gérer l'existant -il faut le faire-, mais aussi, de se projeter sur l'avenir.

Je constate qu'une génération qui avait fait des choix structurants, visionnaires, impressionnants, a réussi parce que La Défense était à l'avant-garde quand sa construction a été décidée. Et la France était parmi les premiers pays à réaliser un quartier de grande hauteur avec une concentration d'activités économiques.

La Défense, ce n'est pas du tout un atout pour l'Ouest, c'est un atout pour toute la Région Ile-de-France, Jean-Paul Huchon l'a très bien rappelé. Simplement, La Défense avait vieilli. Pourquoi ? Parce que, quand on a de l'avance, il faut continuer à investir et à travailler pour la garder. Si l'on n'investit plus et si l'on travaille moins, on ne la garde pas.

La Défense risquait -j'emploie des mots forts à dessein- de mourir. Pourquoi ?

Parce que les tours qui étaient à l'avant-garde il y a vingt ou cinquante ans, comme il n'y avait plus assez d'investissements, devenaient obsolètes et n'étaient plus concurrentielles sur le marché.

La Défense n'est pas en concurrence avec l'Est de Paris, ou avec telle ou telle commune, ou même avec Paris, mais avec Barcelone, Londres et un certain nombre de grandes capitales dans le monde.

C'est ce qui m'avait amené, lorsque je présidais La Défense, Cher Patrick, à expliquer qu'il fallait donner des mètres carrés supplémentaires. En effet, je ne vois pas, Monsieur Poitrinal, comment un investisseur peut reconstruire une tour en HQE si on lui dit : "Vous aurez moins de mètres carrés".

Je soutiens totalement le ministre d'Etat Jean-Louis Borloo dans cette révolution verte que l'on est en train de faire en France ; si l'on veut construire en haute qualité environnementale, il faut desserrer l'étreinte comptable du nombre de mètres carrés pour permettre de construire des tours plus hautes et plus larges, mais qui émettent moins de CO², qui coûtent moins cher à chauffer, à entretenir, et dont les fluides soient organisés pour l'économie du XXI^e siècle et non pas pour l'économie du XX^e siècle. Voilà la base de réflexion.

Deuxième élément -je le dis à Guillaume Pépy comme à Pierre Mongin, qui font un travail remarquable, et je pourrais rajouter RFF--: enfin, on a deux présidents qui sont décidés à travailler ensemble. Qui peut comprendre que le RER est géré, tantôt par la SNCF, tantôt par la RATP ? Personne. C'est une spécificité française parmi les douloureuses ! Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ? Voilà le raisonnement !

A partir du moment où l'on fait un choix structurant pour La Défense, on ne va pas faire ce qui a été fait pour Strasbourg ! J'ai vu toute une génération de responsables politiques, de Gauche comme de Droite, se dire : "Nous nous battons pour que Strasbourg soit la capitale de l'Europe". Parfait ! Très bien ! Merci Mesdames et Messieurs ! Il a fallu 28 ans pour avoir le TGV à Strasbourg ! Cela annule tous vos discours !

Nous avons rattrapé depuis tous les problèmes, et avec Jean-Louis Borloo, nous avons fait un certain nombre d'arbitrages. L'année prochaine, il y aura 4 lignes TGV en construction. Cela fait 20 ans qu'il y en a eu une par an. Et j'inaugure des lignes TGV qui ont été décidées il y a 25 ans !

Eh bien je ne veux pas de cela pour La Défense. La Défense a besoin d'un réseau de transports en commun. En même temps, pourquoi y a-t-il une crise de la démocratie, une crise de la participation, une crise de la politique ? Parce que les gens ne sont pas sots, ils ont parfaitement compris qu'entre ce que l'on dit et ce que l'on fait, il y a un fossé abyssal.

A quoi cela sert de dire "La Défense, c'est l'avenir de l'Île-de-France, on va en faire un pôle formidable" si l'on n'est pas capable d'amener une ligne de métro supplémentaire, de faire Eole, d'avoir des transports en commun de jour comme de nuit et de relier la Normandie et Le Havre à Paris ? Vous connaissez des capitales qui peuvent fonctionner avec des façades maritimes sans avoir un port ? ! C'est quand même étrange !

A quoi cela sert-il d'être au cœur de l'Europe si l'on ne termine pas le canal Seine Nord, si l'on ne donne pas un port à Paris, si l'on ne fait pas la ligne à grande vitesse entre Le Havre et Paris et s'il faut l'intervention du Président de la République pour mettre un wagon à deux étages ? ! Sur la ligne la plus fréquentée d'Europe !

Dans ce cas-là, il n'y a qu'à dire qu'il n'y a pas besoin de responsables politiques ; on met des techniciens tous plus meilleurs les uns que les autres et on met cinquante ans pour voir 10 % de la réalisation de ce qu'ont dit les uns et les autres.

Je souhaite que l'on bouscule les calendriers parce que le monde bouge, parce que nous ne pouvons pas être en retard et parce que nous avons besoin les uns des autres. C'est tout. C'est l'intérêt de tout le monde. Ce sont des sommes considérables. Je vais en dire un mot.

Il faut donner du sens à La Défense, il ne suffit pas de dire : "On veut être les meilleurs". Dans quel domaine ? Comment ? Pourquoi ? On a parlé des transports en commun, des tours, du HQE, de ce que l'on est en train de bâtir, du geste architectural...

Je suis de ceux qui pensent que l'architecture est un art majeur et un art populaire, car c'est une discipline artistique où personne n'a acheté un ticket pour voir les œuvres des artistes. Pensez-y. L'architecture, c'est la culture à la disposition du public sans même qu'il fasse l'effort d'aller dans un musée. C'est majeur.

Il n'y a pas de grand pays et même de grande civilisation sans gestes architecturaux majeurs, c'est comme cela ; toutes les grandes périodes de croissance, de création, se sont traduites par des gestes architecturaux, qui ont tous été contestés au moment où on les a faits.

Ce qui m'interpellait, c'est que, quand je voyageais, je voyais de nouvelles tours, de nouveaux quartiers à Barcelone, de nouvelles tours, de nouveaux quartiers à Londres, des choses formidables qui se créaient dans l'Europe du Nord, aux Etats-Unis, en Chine... partout. Et la France ? On est encore en train de regarder cet objet non identifiable qu'est la Tour Montparnasse ! (Rires)

On avait posé un "truc" au milieu de la ville et l'on se demande encore pourquoi ! Sans aucune logique et sans aucune cohérence. Après cela, on a posé un débat absurde : "Etes-vous pour ou contre les tours ?" A-t-on jamais vu question plus étrange ? On est pour ce qui est beau ; le beau est subjectif, mais il n'empêche que la question du beau doit être posée dans le débat politique. Ce n'est pas parce que c'est subjectif que cela n'existe pas. Il y a des tours magnifiques.

Est-ce que, quand vous allez à New-York, vous dites : "C'est trop dense ici" ? L'un des quartiers les plus denses de Paris est l'île Saint-Louis avec des rues de 2,5 m de largeur ; la question de la densité n'a aucun sens, on peut avoir un habitat en forme de mitage désastreux du point de vue de la beauté, et des quartiers extrêmement denses qui sont remarquables. Tout ne se résume pas à un raisonnement comptable au nombre de mètres carrés. Un petit cube de trois étages est beaucoup plus gênant pour le regard qu'une magnifique tour.

Monsieur le Président de Paris Dauphine, je ne renonce pas, même si je suis très engagé sur une politique industrielle, à ce que la France soit en tête dans le domaine des services, notamment les services financiers. Il n'y a aucune raison, surtout après le désastre à la City et le désastre à New-York, que nous ne fassions pas valoir nos atouts. Mais comment faire valoir nos atouts ? C'est une discussion qui remonte à 2004 entre Christian Blanc et moi-même.

Les clusters ne peuvent pas être virtuels. C'est la leçon. Le cluster, c'est la rencontre entre les étudiants, les chercheurs et les entreprises, mais les clusters virtuels, cela ne fonctionne pas. Le cluster a besoin, pour féconder, d'avoir un territoire. C'est une idée sur laquelle je me battrais très fort parce que je crois au réseau, à la coopération, mais s'il n'y a pas de territoire,

il n'y a pas de développement, et c'est un sujet sur lequel les architectes peuvent beaucoup nous aider en apportant leur science et leurs connaissances. Un cluster virtuel, cela ne fonctionne pas ; ce qui fonctionne, c'est une place commune où les gens se rencontrent, échangent.

Chère Valérie Pécresse, c'est ce que nous allons faire à Saclay ; j'entends dire depuis trente-cinq ans que Saclay est la Silicon Valley de la France et elle reste dans un immobilisme total : il n'y a pas de métro et pas de bus ! De là à être la Silicon Valley... enfin si, il y a des dizaines de communes, toutes plus respectables les unes que les autres, mais à ce rythme, les arrière-petits-enfants de mes arrière-petits-enfants auront peut-être une chance de voir un projet !

Il faut faire de La Défense la City de la France, il faut se spécialiser, y attirer, mais pour cela, on a besoin que Paris Dauphine, qui est une remarquable université, ne reste pas simplement collée dans les anciens bureaux de l'OTAN... même si nous y avons réintégré notre place !

Je l'ai d'ailleurs dit au Maire de Paris, qui le comprend très bien : je ne veux pas du tout siphonner les universités à Paris pour les mettre en périphérie de Paris, au contraire ; cependant, ce serait fantastique qu'il n'y ait pas simplement une annexe de Dauphine à La Défense, mais le cœur de métier de Dauphine à La Défense, au milieu d'entreprises de la finance où les jeunes pourront avoir des stages, où l'on pourra accueillir des chercheurs, où l'on pourra développer l'ensemble, auquel l'Université Paris X pourrait être associée, ainsi que Léonard de Vinci.

Si l'on commençait à mettre les universités proches des entreprises, on pourrait créer un pôle fantastique de compétitivité, d'excellence et de développement de toute l'industrie des services financiers.

Cela veut dire également que, avec le Maire de Paris et la ministre Valérie Pécresse, on peut définir un autre projet universitaire pour Paris. J'y suis tout à fait prêt car je suis convaincu que l'on gagnera si l'on travaille tous ensemble : le Président de la Région, le Maire de Paris, les élus des Hauts-de-Seine... ce n'est pas une question de Gauche ou de Droite, c'est une question nationale qui doit nous rassembler.

Enfin, il faut élargir au maximum la surface de référence géographique. C'est une très bonne chose de rapprocher l'EPAD de l'EPASA parce que c'est un ensemble, parce que Nanterre a aussi un potentiel de développement considérable et colossal, et je le dis à Jean-Louis Borloo et à Benoist Apparu, notre nouveau ministre du logement : la dimension strictement communale pour calculer le nombre de mètres carrés bureaux/logements est trop faible, trop étroite dans un territoire aussi petit géographiquement que cet endroit de l'Ouest parisien.

Bien sûr qu'il faut créer des obligations de logements, et d'ailleurs, à La Défense, vous l'avez fait, mais on ne peut pas raisonner simplement au niveau des communes de Puteaux, Courbevoie et Nanterre sinon, on ne se donne pas les marges de manœuvre dont on a besoin parce que c'est un ensemble, chacun le comprend bien, et qu'il faut donner une unité à tout ceci. C'est extrêmement important.

Dernier point : il faut aller vite, le plus vite possible. Se posera la question du financement, je l'ai bien sûr en tête et j'en dirai un mot à propos du Grand Paris dans quelques minutes, j'indique juste une piste. Quand on multiplie les transports en commun -comme nous allons

le faire-, on valorise le foncier dans des proportions considérables. Il n'y a aucune raison que cette valorisation du foncier ne serve pas à financer les transports en commun qui, eux-mêmes, financent la valorisation du foncier.

Nous allons -je parle sous le contrôle de Christian Blanc- créer une trentaine de gares. C'est colossal. Mais tout le monde sait bien que, quand voulez commercialiser des bureaux ou des logements, la présence d'une gare est un élément décisif pour les valoriser.

Il y aura donc une valorisation du prix du mètre carré. Nous préleverons une partie de cette valorisation du mètre carré du fait de la création de ces transports en commun pour payer une partie des infrastructures que nous réaliserons, lesquelles infrastructures vont d'ailleurs générer elles-mêmes leur propre équilibre économique. Comment peut-on continuer à dire à 12 millions de Franciliens "ne prenez pas la voiture, prenez les transports en commun" s'il n'y en a pas ? Déjà la nuit, ils ne fonctionnent pas... ou si peu !

Ce n'est pas par plaisir que les gens restent des heures dans les encombrements, c'est parce que, bien souvent, ils n'ont pas le choix. Nous ne pouvons pas raisonner en statique, il faut raisonner en dynamique.

Vous le voyez, sur La Défense, l'Etat s'engage totalement, c'est un élément essentiel, j'en parlerai dans quelques minutes à propos du Grand Paris, et je le dis au Président de la Région : on s'y engage dans une volonté de coopération, de travail en commun, de système gagnant/gagnant de façon que tout le monde se sente embarqué.

Je n'ignore nullement qu'il va y avoir des élections. C'est vrai, je ne peux pas être le seul à l'ignorer ! Au moment des élections, les gens décideront, c'est la démocratie, mais entre les élections, le devoir de tous les élus, qu'ils soient de Gauche, du Centre ou de Droite, est de travailler ensemble à l'amélioration de la vie quotidienne et pas de savoir si Untel est communiste, socialiste, UMP ou centriste. On doit travailler ensemble et personne ne peut réussir dans une région aussi imbriquée que la nôtre en restant à part.

Quant au calendrier électoral... de toute façon, depuis que je suis élu, il y a des élections tous les ans. En 2007, il y a eu les présidentielles, en 2008, les municipales, en 2009, les européennes, en 2010, les régionales, en 2011, les cantonales, et en 2012... zut ! Encore la présidentielle ! (Rires)

Si l'on doit attendre que les élections soient passées pour faire quelque chose, Mesdames et Messieurs, on peut attendre longtemps !

C'est vraiment ce que j'ai voulu dire sur La Défense ; c'est la raison de ma présence avec Jean-Louis Borloo. En outre, le ministre qui porte la question environnementale est très à l'aise ici parce que la question environnementale n'est pas simplement d'avoir des champs de fleurs et des terrains agricoles, mais aussi de mettre la haute qualité environnementale dans les zones les plus urbanisées.

C'est exactement là que nous avons besoin d'environnement, de diminuer la production de CO² et d'initier une réflexion sur la nouvelle ville... pas la ville nouvelle parce que la ville nouvelle, c'est prendre la ville avec tous ses défauts et la mettre dans un nouvel endroit ; la