

Philippe Goujon évoquait à l'instant le souvenir de Jean François Gravier, auteur de *Paris et le Désert français*. Depuis lors, la politique d'aménagement du territoire et les lois de décentralisation ont rééquilibré la géographie de notre pays.

C'est désormais à l'échelle planétaire qu'il faut raisonner. Notre pays a besoin d'une région capitale puissante pour relever les défis de la mondialisation et je suis satisfait de voir que l'État assume à nouveau ses responsabilités en renouant, pour la première fois depuis Paul Delouvrier, avec une vision ambitieuse et volontariste de l'avenir. Notre région doit pouvoir rivaliser avec les grandes métropoles mondiales, et avoir un effet d'entraînement et de rayonnement sur l'ensemble de notre pays.

Le projet de loi qui nous est soumis traite à la fois la question fondamentale des transports – j'observe avec intérêt que cette fois on ne met pas la charrue avant les bœufs – mais il met aussi en place les outils qui serviront à réaliser les grandes opérations d'urbanisme évoquées par le Président de la République grâce, notamment, aux contrats de développement territorial.

La création d'un métro automatique de grande capacité en rocade aura un effet puissamment structurant sur le développement de la région, tout en améliorant notablement la vie des habitants, en facilitant leurs déplacements. Ceux qui opposent le présent à l'avenir ne font que répéter les erreurs du passé car il faut tout à la fois anticiper les besoins et améliorer la qualité du service rendu aux usagers des réseaux existants, dont nous connaissons tous l'état. De ce point de vue, le financement indépendant de la grande rocade est le meilleur moyen de garantir que le STIF pourra réaliser les travaux de modernisation du réseau existant que nous voulons tous.

Ce métro rapide jouera un rôle déterminant pour l'attractivité du territoire. Puissamment structurant, il insufflera un nouveau dynamisme au troisième pôle économique de l'Île-de-France – Saint-Quentin-en-Yvelines, Versailles et Vélizy – mais aussi à l'opération d'intérêt national de Saclay qu'il reliera aux autres grands pôles régionaux. Sans lui, l'OIN atteindrait difficilement sa maturité et perdrait en cohérence. François Lamy a évoqué le transport en commun en site propre, mais celui-ci ne suffira malheureusement pas à satisfaire les besoins en déplacements.

Faut-il rappeler ici que l'OIN ne peut se résumer à Saclay ? Elle couvre un vaste ensemble sur les Yvelines et l'Essonne.

Enfin, je souhaite évoquer les relations de complémentarité entre l'OIN et le Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse. À l'instar de l'équilibre qui s'est instauré avec le pôle de Saint-Quentin en Yvelines, l'attractivité de l'OIN sera enrichie par le voisinage du premier parc naturel régional d'Île de France, en termes de qualité et de cadre de vie. Le développement économique local et le développement durable pourront aussi trouver leur compte dans la construction d'une filière bois valorisant la ressource du parc naturel régional.

Pour conclure, je suis satisfait de l'adoption en commission d'une série d'amendements qui ont permis d'améliorer le texte en assurant une meilleure protection des espaces naturels et agricoles du plateau de Saclay, en accordant une meilleure place aux élus locaux et en reconnaissant le rôle des associations de protection de l'environnement.

Il me reste quelques amendements dont j'espère qu'ils recueilleront des avis favorables, mais en toute hypothèse j'apporte mon soutien à ce projet de loi ambitieux pour notre région, ses habitants et plus largement la place de notre pays dans la compétition mondiale. Je vous remercie. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)