

# Le pôle Mov'eoTEC

Mov'eo est aujourd'hui en France un des pôles de compétitivité les plus prometteurs. Mov'eoTEC, sur le site de Versailles-Satory, « grand Institut de la mobilité durable dédié au développement du véhicule décarboné », en est le projet phare. Il s'inscrit désormais dans le cadre du plan du Grand Paris, annoncé officiellement par le Président de la République, le 29 avril 2009...

par **Guy BOURGEOIS\***

**M**ov'eo n'existerait pas si deux pôles de compétitivité, sélectionnés en Juillet 2005, Normandy Motor Valley (réparti entre la Haute et la Basse Normandie) et VESTAPOLIS (concentré sur Versailles-Satory) n'avaient pas fusionné. Mais ces deux pôles n'auraient pas pu fusionner, s'ils n'avaient d'abord existé...

L'occasion m'est donnée, aujourd'hui, de raconter l'histoire de ce pôle de compétitivité, telle que je l'ai vécue, en première ligne, depuis 2003. Il n'est pas de projet de cette ampleur, qui ne soit avant tout un projet collectif, fédérant énergies et volontés. Mon rôle aura été, pour sa partie la plus facile, de fédérer les énergies, et pour la partie la plus prenante et ingrate, de lever un à un les nombreux obstacles placés en travers de notre route, et sur lesquels nous avons à plusieurs reprises failli trébucher.

---

## DU LIVIC À VESTA

Cette histoire commence il y a dix ans, en 1999, année où une petite équipe commune à l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) et au Laboratoire Central des Ponts et Chaussées (LCPC), emmenée par Jean-Marc Blossville (de l'INRETS) et Jacques Ehrlich (du LCPC), décide de s'installer sur le site de Versailles-Satory pour y créer un nouveau laboratoire de recherche commun aux deux instituts, dont le nom annonce le programme futur : le Laboratoire sur les Interactions Véhicules-Infrastructures-Conducteurs (LIVIC). Le choix de Satory résultait d'une recherche d'implantation effectuée par les deux hommes, qui voulaient que leur laboratoire puisse disposer de pistes

d'essais ; le GIAT-Industries (aujourd'hui, NEXTER), un peu esseulé sur le plateau de Satory, leur avait ouvert grand ses portes.

C'est dans ce contexte que le PREDIT (le Programme de Recherche et d'Innovation pour les Transports Terrestres) avait lancé un grand programme de recherche doté de 15 M€, l'ARCOS (Action de Recherche pour une Conduite Sécurisée), qui a pu, durant quatre ans, porter une soixantaine d'actions de recherches regroupant un panel impressionnant de partenaires publics et privés. Dans la foulée d'ARCOS, un autre grand projet, le LAVIA (Limiteur assujettissant à la vitesse autorisée), piloté par le LIVIC, avait été lancé. On retrouve aujourd'hui, réunis dans Mov'eo, tous les partenaires qui se sont rassemblés, au fil du temps, autour de ces projets.

En décembre 2002, la priorité est à la Sécurité routière ; c'est là un des grands projets du Président de la République (Jacques Chirac) et l'on assiste à une véritable mobilisation générale. Le Comité Interministériel de Sécurité Routière (CISR) du 18 décembre 2002, resté célèbre dans les mémoires par l'instauration du contrôle/sanction automatisé (les fameux « radars »), avait également retenu un important programme de recherche, dans le cadre duquel une commande précise avait été passée : évaluer la possibilité de faire évoluer les pistes d'essai de Versailles-Satory (historiquement dédiées aux activités militaires) vers une infrastructure de recherche civile mobilisable pour les besoins de la sécurité routière.

C'est ainsi que j'ai fait la connaissance du site de Versailles-Satory : en effet, ayant été nommé Directeur

---

\* Directeur Général de l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS).

général de l'INRETS en janvier 2003, ma lettre de mission me demandait de prendre ce dossier en charge.

Avec l'équipe du LIVIC, les principaux partenaires d'ARCOS ont été remis au travail, si bien qu'au printemps 2004, j'étais en mesure de remettre à mon Conseil d'administration – et donc, par ce canal, à la fois aux partenaires industriels qui en sont membres, et aux ministères concernés – le projet Versailles Sécurité Technologies Avancées, dont l'acronyme, VESTA, est aussi le nom de la déesse romaine chargée de veiller sur la sécurité des foyers.

## DE VESTA À VESTAPOLIS

Le rapport VESTA suivait tranquillement son chemin dans les circuits interministériels quand, à l'automne 2004, ce fut le branle-bas de combat : le Gouvernement venait de lancer l'appel d'offres sur les pôles de compétitivité et, de l'avis concordant des trois ministères concernés (Équipement, Recherche et Industrie), VESTA constituait une base très solide pour le lancement d'un projet de pôle de compétitivité consacré à la sécurité routière.

Aujourd'hui, les pôles de compétitivité sont bien installés dans le paysage. Mais j'invite nos lecteurs à se replonger dans l'ambiance de cette fin d'année 2004. L'appel d'offres sur les pôles de compétitivité requérait, tout à la fois, des concentrations territoriales fortes (les *clusters*) et des bases géographiques larges. Au sein du Gouvernement, le débat était vif entre les tenants d'un très petit nombre de pôles de compétitivité très puissants, et les partisans d'une ouverture beaucoup plus large à des initiatives de toute taille. Le Conseil régional de l'Île-de-France avait fait savoir qu'il soutiendrait un petit nombre de pôles puissants – parmi lesquels le projet du futur System@tic était donné gagnant, avant même d'avoir été rédigé. Le Gouvernement avait, en outre, spécifié très clairement que les projets de pôle de compétitivité devaient être portés par des industriels. Or, la vive concurrence qui régnait entre PSA-Peugeot Citroën et Renault n'incitait ni l'un, ni l'autre à vouloir jouer le premier rôle.

Bref, toutes les conditions étaient réunies pour que le projet de Satory n'ait aucune chance. Et pourtant...

Il reçut d'abord deux soutiens de poids : d'une part, celui de VALEO, qui, ayant décidé de redéployer ses partenariats de recherche, s'était rapproché de l'INRETS et voyait dans le cadre nouveau des pôles de compétitivité une réponse idéalement en phase avec sa nouvelle stratégie et, d'autre part, celui du Conseil général des Yvelines, pour lequel le soutien à la recherche et à l'innovation de l'industrie automobile constituait l'axe central de sa politique économique. Après avoir fortement contribué à faire venir dans les Yvelines le Technocentre de Renault et le centre de design

avancé de PSA Peugeot-Citroën, le Conseil général acceptait d'apporter un très fort soutien à un projet, qui cadrerait parfaitement avec sa politique. Le soutien du maire de Versailles était lui aussi acquis, Satory étant le seul lieu disponible pour le développement d'activités économiques sur sa commune (mais, on le verra, sa position n'allait pas être des plus simples, au cours des débats qui allaient suivre).

Nous nous étions fixés l'objectif de vaincre les réticences du Conseil régional. Présenter notre dossier sans son soutien nous paraissait impossible. Il nous fallait franchir trois obstacles : faire accepter un sixième projet (alors que le Conseil régional avait fait savoir qu'il s'en tiendrait à cinq), présenter un projet destiné à être implanté dans l'Ouest francilien, alors que System@tic était donné gagnant, et que la consigne était le rééquilibrage vers l'Est et, surtout, défendre un projet de soutien à l'automobile, alors que les Verts, qui ne voulaient pas en entendre parler, venaient de faire leur entrée au Conseil régional...

Notre stratégie était d'enrichir le projet, en l'élargissant au-delà de sa seule dimension automobile : le thème allait devenir la mobilité urbaine, et s'élargir. C'est alors que VESTA est devenu VESTAPOLIS...

En janvier 2005, le projet reçut deux nouveaux soutiens, déterminants pour la suite : ceux de l'Université de Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines (UVSQ) et de VEOLIA Transport. La première apportait dans la corbeille l'Hôpital Raymond Poincaré de Garches, ainsi que son action, conjointe avec l'INRETS, de prise en charge de la mobilité des personnes handicapées ; le second y apportait, bien entendu, les transports collectifs.

Jusqu'au printemps, au rythme d'une réunion hebdomadaire (tous les lundis soir) à la mairie de Versailles, le projet VESTAPOLIS a été rédigé, discuté, amendé, jusqu'à sa version finale, qui put être déposée en temps et en heure. Dans la dernière ligne droite, il nous fallait collecter des lettres de soutien. Les équipes de Renault, qui s'étaient finalement bien impliquées dans la rédaction du projet, étaient assurées que la lettre de soutien de leur groupe ne tarderait pas à arriver ; ce fut en réalité la dernière à le faire, in extremis. Les équipes de PSA-Peugeot-Citroën avaient veillé à ce que rien, dans le projet, ne puisse indisposer leur groupe. Elles furent les premières surprises de la rapidité de l'arrivée de sa lettre de soutien (le fonctionnement des grands groupes industriels réserve parfois des surprises...)

La seule lettre de soutien qui manquait vraiment, était celle du Conseil régional de l'Île-de-France. Pourtant, VESTAPOLIS avait fortement remonté la pente, notamment grâce à sa participation active aux assises de l'automobile organisées par l'ARD (Agence régionale de Développement), mais pas assez, toutefois, pour faire fléchir les oppositions internes. Le Préfet de Région accompagna le dossier d'une lettre de soutien, qui recommandait vivement au Gouvernement de passer outre l'opposition du Conseil régional.

Le 12 juillet 2005, le verdict tombait : VESTAPOLIS était labellisé. Le même jour, l'Assemblée générale constitutive de l'association qui allait gérer le pôle, se réunissait, et j'étais porté à sa présidence. Sur les 85 pôles de compétitivité qui avaient réussi leur examen de passage, VESTAPOLIS était le seul à déroger à deux des conditions posées : a) il ne bénéficiait pas du soutien de son Conseil régional ; b) il n'était pas présidé par un industriel...

## DE VESTAPOLIS À MOV'EO

La naissance de VESTAPOLIS fut célébrée en grande pompe : les membres du Gouvernement s'étaient répartis les rôles, et c'est M. Gilles de Robien, le ministre de l'Équipement (chargé de la sécurité routière), qui vint, en personne, sur le site de Satory lui donner son caractère officiel. Il annonça alors ce que la lettre officielle du Premier ministre allait confirmer, quelques jours plus tard : VESTAPOLIS était invité à se rapprocher de Normandy Motor Valley.

Le 30 août 2005, à Reims, le Président de la République avait invité le ban et l'arrière-ban des responsables des pôles de compétitivité naissants à interrompre leurs vacances pour participer à une réunion solennelle de lancement. C'est là que j'ai rencontré, pour la première fois, Jean-Dominique Wagret, le Président de Normandy Motor Valley : nous ne savions, ni l'un, ni l'autre, ce jour-là, que c'était le début d'une aventure commune, et que nous allions vivre ensemble de grands moments !

Il nous était demandé de nous rapprocher : nous allions, donc, nous rapprocher... Très vite, il est apparu que nos deux pôles allaient travailler sur un thème commun, l'énergie embarquée, et plus particulièrement sur les véhicules hybrides. Nous avons donc élaboré un protocole d'accord, que nous avons joint aux projets de contrats-cadres que nous devions élaborer, et dont la signature officialiserait le démarrage des pôles, en leur apportant le nerf de la guerre, j'ai nommé les financements publics.

Et c'est là qu'un véritable coup de tonnerre retentit, dans un ciel demeuré jusqu'alors parfaitement serein : au terme de leur procédure d'élaboration, la liste des contrats-cadres finalisés des 85 pôles labellisés était diffusée. Or, elle ne comportait que 83 noms : les deux absents n'étaient autres que... VESTAPOLIS et Normandy Motor Valley ! Cela, sans la moindre explication !...

Le seul message que Jean-Dominique Wagret et moi-même reçûmes alors, était que nous allions bientôt être convoqués à une réunion de clarification. Cette explication eut lieu dans le bureau du Directeur général de l'Industrie : « Vous n'avez pas bien interprété la lettre de notification que vous avait adressée le Premier ministre : il vous était demandé non pas de vous rapprocher, mais de fusionner ». La seule chose sur laquelle nous

sommes tous tombés instantanément d'accord, c'est que personne, mais strictement personne, n'avait interprété la lettre du Premier ministre de manière correcte...

Je dois avouer que je n'ai jamais réussi à élucider ce qui s'était réellement passé. Mon interprétation est qu'au terme de la procédure de labellisation, nos hautes autorités ont réalisé que la France venait de se doter de cinq pôles de compétitivité dédiés à l'automobile, sur onze pôles dédiés aux transports. Cela ne faisait pas très sérieux, en regard de l'importance de l'automobile en France, qui n'avait manifestement pas réussi à promouvoir un seul grand pôle, qui eût un rayonnement international. Parmi ces cinq pôles, deux étaient géographiquement voisins, et ils avaient déjà commencé à travailler ensemble : il suffisait donc de les fusionner. Nous allions donc être convoqués à nouveau, quelques jours après, afin d'engager ce processus de fusion.

Normandy Motor Valley avait commencé à fonctionner, l'association porteuse du pôle ayant déjà reçu notamment les subventions promises par les deux régions normandes. En revanche, VESTAPOLIS était paralysé avant même d'avoir commencé à exister : nous ne recevions aucune subvention tant que nous n'aurions pas fusionné...

Là encore, j'invite nos lecteurs à se replonger dans l'ambiance du moment : nous venions, au terme d'une année de travail intense, tant du côté de Normandy Motor Valley que de celui de VESTAPOLIS, de créer deux associations, avec leurs statuts, leur conseil d'administration, leurs programmes de travail... et la première commande que nous passaient les pouvoirs publics, c'était l'injonction de fusionner...

Or, cette fusion créait un grave déséquilibre entre PSA-Peugeot-Citroën et Renault. Normandy Motor Valley était un « pôle Renault » ou, tout du moins, il était perçu comme tel, alors que VESTAPOLIS avait réussi à établir un équilibre entre les deux constructeurs français. La fusion générait donc un pôle « Renault ». Inacceptable, pour PSA-Peugeot-Citroën, qui « contreproposa » alors un mariage à trois : il suffisait d'étendre la fusion à « Véhicule du Futur », le pôle alsacien, perçu, quant à lui, comme étant « le pôle PSA-Peugeot-Citroën ». L'idée n'était pas dépourvue de pertinence, mais elle finit de semer la confusion dans les esprits.

Le Directeur général de l'Industrie convia donc tous les protagonistes à une grande réunion (à laquelle chacun devait arriver muni d'un mandat clair), qui devait être décisive. Elle apporta deux informations très précieuses : le Conseil régional d'Île-de-France ne soutiendrait le pôle issu de la fusion que si, et seulement si, il recevait le label de pôle mondial ; PSA-Peugeot-Citroën ne s'opposerait pas au processus de fusion et, conformément à sa position constante, il participerait au pôle, mais sans prendre la moindre responsabilité dans sa structure de gouvernance. On pouvait alors décider de mettre en place un comité de fusion, tenu de rendre ses conclusions dans les meilleurs délais possibles.



© D.R.

La signature du contrat cadre de Mov'eo, le 19 janvier 2006, par Nicolas Sarkozy, ministre d'Etat, Jean-Dominique Wagret, président de Normandy Motor Valley, et Guy Bourgeois, Président de Vestapolis.

Je ne me mets que rarement en colère, mais là, je me suis lâché : il nous fallait, sans aucune aide, avec seulement la bonne volonté de quelques volontaires débordés, gérer un processus d'une rare complexité ; j'ai donc dit haut et fort que, soit les pouvoirs publics finançaient un contrat d'assistance technique pour mener à bien ce processus de fusion, soit je prenais enfin des vacances amplement méritées ! Cette colère a conduit au déblocage des 80 000 euros, qui ont permis la mise en place de l'indispensable assistance technique...

Le comité de fusion s'est mis au travail. Un véritable cauchemar : en dépit de toutes les bonnes volontés, comment faire travailler ensemble un groupe aussi hétérogène, constitué de deux sous-groupes qui étaient partis dans des directions différentes ? Nous avons, d'un côté, un *cluster* très concentré sur une zone géographique limitée, organisé autour de la gestion d'un très grand moyen d'essais mutualisé, les pistes de Satory, et, de l'autre, un réseau réparti sur le territoire de deux régions – deux sous-groupes qui avaient fait des choix de gouvernance très différents (dans VESTAPOLIS, la Ville de Versailles et le Conseil général des Yvelines étaient membres de droit du Conseil, tandis que du côté de Normandy Motor Valley, ce rôle était dévolu aux deux régions normandes).

Un peu avant les vacances de Noël, Jean-Dominique Wagret et moi-même, nous prîmes ensemble la décision qui allait sortir le dispositif de l'ornière. Nous

étions accusés, de façon insidieuse, l'un et l'autre, de nous opposer au dispositif de fusion, pour des raisons d'ambition personnelle. Il nous fallait réagir : nous avons mis le marché entre les mains du consultant que nous étions en train de mettre au travail. La proposition de fusion devait être prête au début du mois de janvier, après avoir été préparée par le maximum possible de discussions bilatérales avec les membres du comité de fusion et, début janvier, nous allions pouvoir retourner la situation : Jean-Dominique et moi, nous mettrions la proposition de fusion sur la table, et ceux qui n'étaient pas d'accord devraient le dire, l'expliquer et proposer leurs propres solutions.

La mécanique a très bien fonctionné : au-delà même des espérances. Notre consultant avait fait un travail remarquable de précision et de finesse. Nous avons même réussi à trouver un nom : Movéo, qui deviendrait, un peu plus tard, pour de subtiles questions de droits de propriété intellectuelle : Mov'eo ... et nous avons pu commencer à délivrer un message d'optimisme.

Et c'est là qu'est intervenu un événement inattendu : Nicolas Sarkozy, alors ministre d'État, ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire et, à ce titre, ministre des pôles de compétitivité, avait fait savoir qu'il se rendrait en Normandie le 19 janvier 2006 et qu'à cette occasion, il voulait signer le protocole constitutif de Mov'eo !



Cette annonce eut l'effet escompté : les dernières divergences étant levées, les derniers documents furent rédigés en un temps record, si bien que le 19 janvier, comme prévu, la création de Mov'eo était officiellement actée par le ministre d'Etat en personne.

## MOV'EO SE MET EN ORDRE DE MARCHÉ

Certes, la naissance de Mov'eo était officiellement annoncée. Mais, provisoirement, plusieurs difficultés avaient été soigneusement mises de côté.

Tout d'abord, Mov'eo n'avait pas de Président. La règle du jeu voulait que ce soit un industriel qui présidât un pôle de compétitivité. Or, ni PSA-Peugeot-Citroën, ni Renault n'en voulaient. L'hypothèse d'une présidence par Valéo circulait sous le manteau, mais sans provoquer l'enthousiasme des deux constructeurs nationaux. Comme il fallait bien faire marcher le dispositif, nous avions prévu, dans le contrat avec l'Etat, que, tant que l'assemblée générale de Mov'eo n'aurait pas élu son président, Jean-Dominique Wagret et moi-même en serions les co-présidents. Pendant six mois, notre attelage a su fonctionner : nous avons mis en place toutes les structures opérationnelles de Mov'eo, à partir de la petite structure dont s'était dotée Normandy Motor Valley ; VESTAPOLIS, en tant que structure associative, continuait à fonctionner, si bien que nous avons pu parer au plus pressé. Et, un beau jour du printemps 2006, une « fumée blanche est sortie de la cheminée » du bureau dans lequel s'étaient enfermés les responsables du GIE Renault-PSA : la présidence de Mov'eo allait pouvoir être confiée à Jacques Lacambre, qui allait bientôt quitter la direction du Technocentre de Guyancourt pour une retraite bien méritée, mais qui était prêt à reprendre du service actif ; ce ne serait donc pas Renault qui présiderait Mov'eo, mais un ancien de Renault qui avait su, tout au long de sa carrière, se créer des liens d'estime et d'amitié au sein du groupe concurrent (soupirs de soulagement, dans les ministères...).

La deuxième difficulté se situait dans le champ scientifique. Dans la dernière ligne droite, le comité de fusion avait voulu rajouter aux trois « domaines d'actions stratégiques » (les « DAS », qui structurent scientifiquement Mov'eo – l'énergie, la sécurité routière et les services de mobilité) un quatrième DAS, la mécatronique. Un axe fort s'était constitué autour de Renault et de Valéo, qui allait grandement dans le sens de cette idée. Il n'y avait pas de difficulté de fond, mais un grand risque de voir brusquement déséquilibré le travail laborieusement accompli par le comité de fusion. En effet, le Conseil général des Yvelines soutenait, par ailleurs, le développement du Pôle mécatronique du Mantois, qui n'était pas entré dans la cartographie de Mov'eo et, par ailleurs, l'équilibre entre les deux Normandies et l'Île-de-France était encore bien fragile. Le problème trouva sa solution dans le bureau du Président du Conseil général des Yvelines, qui se rallia à la position des

industriels : la recherche en mécatronique se ferait sur le site de Versailles-Satory, et les développements industriels ultérieurs seraient localisés dans le Mantois, qui aurait vocation, le moment venu, à constituer un nouveau site au sein de Mov'eo.

Et puis, l'arrivée du DAS Mécatronique permettait un bon accord entre les industriels : Renault, très engagé depuis la constitution de la Normandy Motor Valley, présiderait le DAS Energie et Valéo, le DAS Mécatronique, tandis que PSA acceptait finalement la présidence du DAS Sécurité Routière, et que VEOLIA Transports prenait en charge le DAS Services de Mobilité. L'équilibre trouvé était parfait : tout était pour le mieux, dans le meilleur des mondes possibles...

Restait la troisième difficulté : l'équilibre entre les collectivités territoriales. L'accord sur le contrat cadre n'avait été donné que du bout des lèvres. Les collectivités territoriales fondatrices de Normandy Motor Valley et de VESTAPOLIS étaient devenues, ensemble, les collectivités territoriales fondatrices de Mov'eo ; elles étaient représentées, de droit, au sein de son Conseil d'administration, dans un collège *ad hoc*. Pour Normandy Motor Valley, il s'agissait des deux Conseils régionaux normands. Pour VESTAPOLIS, il s'agissait du Conseil général des Yvelines et de la Ville de Versailles. Il fallait évidemment y ajouter le Conseil régional d'Île-de-France. Mais fallait-il, pour autant, faire une place aux Conseils généraux et aux Villes normandes ? Normandy Motor Valley apportait dans la corbeille des comités régionaux, chargés d'animer la vie du pôle dans chacune des deux régions. Tandis que VESTAPOLIS apportait le Comité de site de Versailles-Satory. Le compromis consista en l'introduction d'un « comité régional » en Île-de-France et de comités de site, là où la nécessité s'en faisait sentir. Un comité territorial devait chapeauter le tout et permettre à tous de disposer d'une vue synthétique de l'activité du pôle dans les trois régions.

Il nous aura fallu de longs mois de négociations et une modification de nos statuts pour que nous puissions mettre l'ensemble en bon état de marche. Les représentants normands ne comprenaient pas notre attachement, en Île-de-France, pour les comités de site (après celui de Versailles-Satory, celui de Rueil-Malmaison, autour de l'IFP et un autre, nouveau, autour de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, avaient vu le jour). Le Conseil régional d'Île-de-France ne voulait pas que l'action francilienne se résumât à ces trois seuls sites. La disparition du site de Versailles-Satory était un véritable *casus belli* pour le Conseil général des Yvelines et la Ville de Versailles. L'idée salvatrice consista en la création, en Île-de-France, d'un comité régional, dont la mission consisterait à prendre en charge l'animation du réseau des PME. Ce comité pouvait ainsi avoir une véritable utilité et donc une authentique légitimité, sans apparaître, pour autant, aussitôt en conflit avec les comités de site.

Notre organisation territoriale est née dans la douleur. Mais, aujourd'hui, elle fonctionne parfaitement bien. L'équilibre est établi entre les comités régionaux et les comités de site d'Île-de-France. Le comité territorial labellise les « projets territoriaux structurants » : c'est un lieu d'échange entre les responsables des comités régionaux. Ce modèle s'est en tout cas avéré suffisamment convaincant pour que, le moment venu, la fusion entre Mov'eo et MTA se soit réalisée dans ce cadre, en toute sérénité.

## L'ÉMERGENCE DE MOV'EOTEC

Au printemps 2006, la vie du pôle s'était organisée, rythmée par les appels d'offres du FUI, les réunions des DAS et celles du « comité opérationnel » chargé de labelliser les projets. Le Comité de site de Versailles-Satory devait veiller au bon déploiement sur le site des projets, prévus dans le cadre de VESTAPOLIS et repris par Mov'eo. C'est de ces projets qu'allait émerger, progressivement, ce qui allait devenir Mov'eoTEC.

Le premier acte, majeur, fut la création du Centre d'Expertise et de Recherche pour la Mobilité des Handicapés (le CEREMH). L'UVSQ (avec, en son sein, la Fondation Garches) et l'INRETS, qui avaient engagé le mouvement, furent vite rejoints par l'AFM (Association Française contre les Myopathies) et l'APF (Association des Paralysés de France). On découvrait le retard français en la matière : alors que le Danemark exporte 80 % de sa production de matériels d'assistance à la mobilité des handicapés, la France importe 80 % de ses besoins. Moins de 2 000 handicapés, en France, valident chaque année un permis de conduire adapté, alors qu'ils sont 4 000 à le faire, en Belgique. L'enjeu est donc tout autant économique que social et ce, d'autant plus que la population européenne vieillit et que les aides à la conduite, qui auront été inventées afin d'aider des personnes handicapées seront fort utiles à certaines personnes âgées.

Le CEREMH est un enfant de Mov'eo ; mais il était impossible que l'association qui gère Mov'eo, assure également sa gestion : alors que faire ?

Pour régler ce problème, Mov'eo invente alors le concept de « projet territorial et structurant », qui pourra bénéficier du label du pôle de compétitivité. Un projet territorial et structurant doit s'inscrire dans les finalités d'un pôle, être ancré dans un territoire, rassembler des membres du pôle concerné et disposer d'une structure autonome ; le nôtre pouvait, dès lors, recevoir le label du pôle Mov'eo et bénéficier de son concours, en tant que de besoin et dans toute la mesure du possible.

Le 20 décembre 2007, à Versailles, après plusieurs mois de gestation, le CEREMH, premier projet territorial et structurant de Mov'eo, qui avait été labellisé solennellement par le conseil d'administration de Mov'eo réuni au grand complet, prend son envol : son objectif est de

s'installer à côté des pistes de Satory et d'y déployer une plateforme d'essais de fauteuils roulants : ainsi, un handicapé pourra être pris en charge par le CEREMH et essayer, sur place, les fauteuils roulants et les aides à la conduite les mieux adaptées à son handicap. Ce service n'existe nulle part ailleurs en France : les informations qu'il recueillera seront particulièrement précieuses pour définir les programmes de recherche et d'expérimentation qui alimenteront, à leur tour, la filière d'innovation, qui va ainsi pouvoir se mettre en place.

Tous les acteurs de ce projet reconnaissent volontiers qu'il n'aurait jamais existé sans le pôle de compétitivité.

En parallèle, un deuxième projet prenait corps. Les porteurs des projets de recherche dédiés à la mécatronique s'étaient très bien organisés au sein du DAS correspondant, si bien que le portefeuille des projets de recherche (labellisés, puis financés par le FUI) devenait conséquent. Pour les exécuter, il fallait rassembler les moyens d'essais et d'expérimentation nécessaires. Satory était l'endroit tout désigné pour cela, en raison de la complémentarité qu'apportaient ses pistes d'essais. Ce regroupement est à l'origine de Mov'eoTronics.

Un groupe de travail se mit en place pour passer de l'idée au projet. Le modèle du CEREMH pouvait-il servir ? Seulement en partie. Mov'eoTronics devait permettre la mutualisation de tout ce qui pourrait l'être, tout en permettant aux partenaires de protéger leurs biens propres (équipements, propriétés et secrets industriels). Mov'eo se trouvait confronté à cette question de la frontière entre ce qui peut être mis en commun et ce qui ne peut pas l'être. La réponse à cette question est cruciale : que le moindre doute vienne à s'instiller entre les partenaires, et c'est tout l'équilibre de la confiance mutuelle qui se rompt, chacun repartant de son côté...

Le projet devient dès lors un projet de bâtiment, qui s'organise autour d'espaces partagés et d'espaces protégés, doublé d'un projet de structure juridique susceptible de porter les parties mutualisées, tout en hébergeant les parties privées. Le groupe de travail soupesait les avantages et inconvénients des trois options juridiques possibles (une association loi de 1901, une filiale commune ou un GIE), quand un nouvel outil fit son apparition dans le paysage : la fondation universitaire partenariale, rendue possible depuis l'adoption de la loi LRU (loi relative aux libertés et responsabilités des Universités), donnant l'autonomie aux universités et leur ouvrant un accès simplifié au dispositif des fondations d'utilité publique et, surtout, à leurs mécanismes privilégiés de financement.

Le processus de création de la fondation Mov'eoTronics pouvait alors s'engager autour de ses principaux partenaires. Cette création serait portée, comme le veut cette loi, par l'Université de Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines.

Le troisième projet reçut le nom de Mov'eoLab. Il reprenait le fil tissé par VESTAPOLIS et les projets ARCOS et LAVIA. L'idée était de concentrer sur les (et

autour des) pistes d'essais de Satory les moyens d'essais et d'expérimentation permettant de développer les concepts de sécurité active et d'interactions entre les véhicules, ainsi qu'entre les véhicules et les infrastructures. La mise au point des capteurs et des actionneurs, qui sont le fondement de la sécurité active, puis de leur qualification, constitue un enjeu majeur dans la compétition internationale pour « la route intelligente et communicante ». Un ensemble de moyens d'essais était imaginé, parmi lesquels l'instrumentation des pistes permettant de collecter, de rassembler et de traiter, dans des conditions optimales de rapidité et d'efficacité, les données des expérimentations effectuées sur les pistes, et un banc de tests (dits « de pré-crash ») destiné à mettre au point les outils d'évitement des accidents.

Mov'eoLab générait à son tour des besoins immobiliers, qui s'ajoutaient à ceux du CEREMH et de Mov'eoTronics, mais aussi ceux d'un certain nombre de candidats à l'installation sur le site.

La décision d'implanter des laboratoires de l'INRETS sur le site de Versailles-Satory avait été prise, le 14 octobre 2005, par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires (CIACT), celui-là même qui labellisait les pôles de compétitivité. Le schéma directeur des implantations de l'INRETS entérinait la décision de fermer son centre historique et son siège social d'Arcueil, de transférer son siège social à Lyon et de répartir ses laboratoires entre Versailles-Satory – alors siège de VESTAPOLIS – et Marne-la-Vallée – siège du pôle de compétitivité « Ville et Mobilité Durables », qui deviendra ultérieurement Advancity. L'échéance se rapprochait : il devenait de plus en plus urgent de trouver une solution immobilière pour l'INRETS.

C'est dans ce contexte qu'un nouveau candidat de poids à une installation sur le site de Versailles-Satory fit son apparition : l'ESTACA, une école d'ingénieurs formant aux métiers de l'automobile et de l'aéronautique, qui se trouvait à l'étroit sur son site de Levallois-Perret, et qui était désireuse d'élever le niveau de ses formations en développant ses laboratoires de recherche. Le rapprochement entre l'INRETS et l'ESTACA faisait sens en soi, l'un apportant la recherche et l'autre apportant ses étudiants ; ce rapprochement commençait à représenter une force de frappe considérable, aux côtés du CEREMH, de Mov'eoTronics et de Mov'eoLab.

Une à une, toutes les briques composant ce qu'il est convenu d'appeler un *cluster* avaient ainsi été rassemblées. Le nom de Mov'eoTEC s'imposa à tous, il s'agissait dès lors, au sens premier du terme, « d'occuper le terrain ».

---

## LA « BATAILLE DE SATORY »

On peut dire, sans exagérer, que 2007 aura été l'année décisive, celle de la « bataille de Satory ». Car Mov'eo et

Mov'eoTec n'étaient pas les seuls à lorgner sur cet espace de 35 ha idéalement situé...

Le précédent maire de Versailles, il y a une dizaine d'années, avait eu une parole qu'il avait qualifiée par la suite d'imprudente. Il avait déclaré vouloir faire de Satory le « huitième quartier de Versailles », capable d'accueillir quelque 10 000 habitants. Il est indéniable que les besoins de logements dans cette partie située dans l'Ouest de l'Île-de-France sont immenses et que, depuis longtemps, les services compétents avaient inscrit le plateau de Satory parmi les grandes réserves foncières mobilisables : les services de l'ancien ministère de l'Équipement et du Logement se trouvaient, en fait, défendre deux politiques contradictoires entre elles.

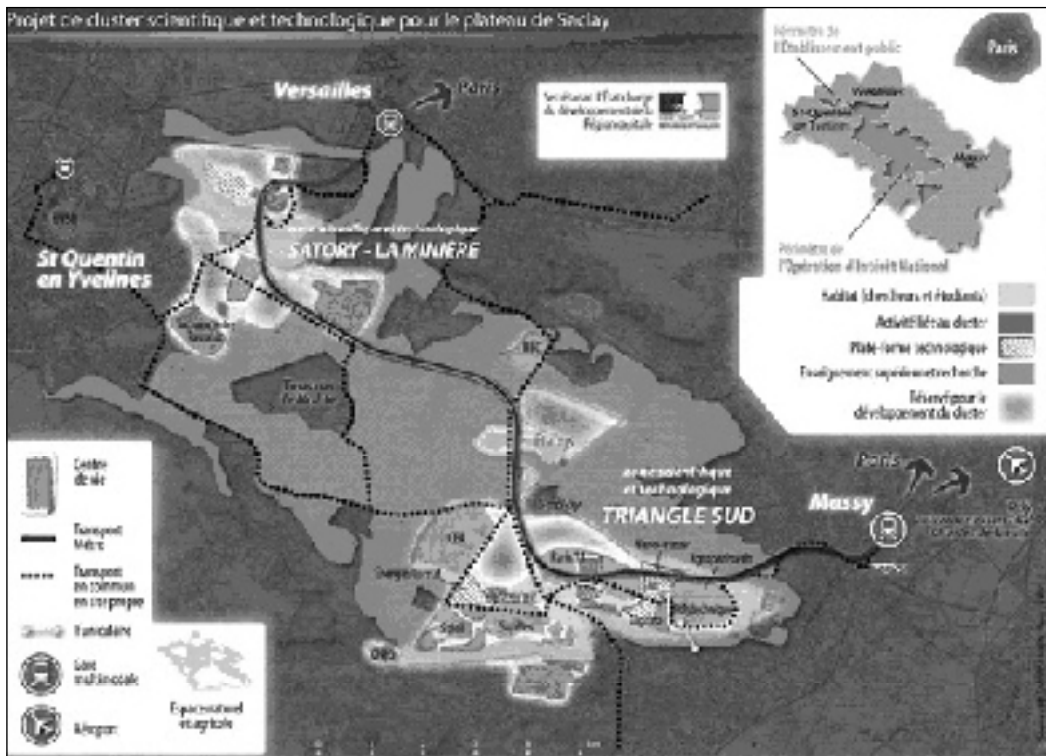
NEXTER, anciennement GIAT-Industries, avait besoin d'argent. La cession, aux meilleures conditions financières possibles, de leurs terrains disponibles était un enjeu majeur. Deux parcelles avaient trouvé preneurs il y a quelques années : elles sont aujourd'hui occupées, l'une par Citroën Sports et l'autre, par Renault Trucks Défense. Une parcelle de 3,5 ha avait été vendue à UNIMO, filiale immobilière du Crédit agricole, qui avait conçu un superbe projet : le bâtiment TRIALYS. Mais, d'une façon étonnante, et même incompréhensible, UNIMO avait pris la décision de se retirer et de vendre son terrain à la société SOGARIS, qui voulait y construire une plateforme logistique.

On ne réécrit jamais l'histoire. J'ai, pour ma part, tout fait pour essayer de convaincre UNIMO de reprendre, avec Mov'eoTEC, le projet TRIALYS ; il n'y avait pas beaucoup d'adaptations à faire. Mais c'était sans doute trop tôt. Je garde néanmoins la conviction que si UNIMO avait décidé de construire son bâtiment, Mov'eoTEC s'y serait installé dans la foulée. Mais le terrain devait changer de main, pour pouvoir porter un projet de plateforme logistique. Le maire de Versailles, pressé de redresser les finances de la Ville, avait donné son accord.

NEXTER avait également vendu une superbe parcelle de 11 hectares, située au centre du plateau, à Bouygues, qui voulait y commercialiser un ensemble de 100 000 m<sup>2</sup> de bureaux de haut standing, mais ne trouva pas preneur. Les avocats de Bouygues avaient trouvé une faille pour faire annuler la vente, et NEXTER recherchait un nouvel acquéreur.

Le tout se déroulait sur fond d'incertitudes militaires. Les réflexions sur le plan de restructuration des activités des industries militaires en Île-de-France allaient bon train, mais personne ne savait si le ministère de la Défense allait, ou non, garder ses terrains de Satory.

Si Mov'eo perdait ses pistes d'essai, si nous ne pouvions pas trouver le foncier nécessaire à nos installations, c'en aurait été fini de nos rêves. Une série de réunions de crise se tinrent, dont la plus mémorable d'entre elles, à la préfecture des Yvelines, en septembre 2007. J'y annonçais, dans une ambiance survoltée, que, dans le contexte que je viens de rappeler ci-dessus, il fallait considérer que Mov'eo, ne pouvant obtenir la moindre parcelle des terrains disponibles, était un pôle de com-



© D.R.

La carte officielle de l'OIN du plateau de Saclay, sur laquelle apparaît clairement le plateau de Satory.

pétitivité mort-né. Ce fut ma deuxième colère : elle fit beaucoup plus de bruit que la première et, celle-là, incontestablement, sauva Mov'eoTec et Mov'eo.

L'affaire remonta en arbitrage interministériel. Le Préfet de Région bloqua le projet de plateforme logistique de la SOGARIS, et prit un arrêté « zasant » les terrains disponibles à la construction : rien ne serait construit qui ne fût « mov'eocompatible ». Le ministère de la Défense mettait à la disposition de l'INRETS, qui agirait pour le compte de Mov'eo, une parcelle de 18 000 m<sup>2</sup> pouvant accueillir Mov'eoLab, il affirmait sa volonté de conserver les pistes de Satory et en déléguait la gestion à NEXTER, à la condition expresse de la signature d'un accord de partage d'utilisation avec Mov'eo. Le ministère de la Défense faisait, en outre, savoir qu'il conserverait son implantation de Satory Est mais qu'il se séparerait, le moment venu, du « champ de manœuvre » de Satory Ouest, ouvrant ainsi des possibilités foncières importantes, une fois réalisée la dépollution pyrotechnique (très coûteuse) de ces terrains.

La « bataille de Satory » avait été gagnée !

Un peu plus tard, une excellente nouvelle vint définitivement consolider la victoire : l'annonce de la création de l'OIN (Opération d'Intérêt National) du plateau de Saclay, qui engloberait les territoires des communes de Versailles Grand Parc et de Saint-Quentin-en-Yvelines : l'ouest du plateau de Saclay serait un territoire de développement économique. A Mov'eo, désormais, d'avancer !

## MOV'EOTEC, DE SA CRÉATION JUSQU'À LA CRISE ÉCONOMIQUE

Maintenant que la route est dégagée, il est temps de se lancer dans les projets immobiliers. Nous lançons une consultation auprès de l'ensemble des acteurs immobiliers présents (ou susceptibles de l'être) sur le plateau, et nous leur remettons notre cahier des charges fonctionnelles et techniques. SOGARIS, qui s'était résigné à abandonner son projet de plateforme logistique, décide alors de tenter un élargissement de sa gamme de compétence, et nous présente une très belle proposition : un premier bâtiment pour accueillir l'ESTACA, un second pour Mov'eotronics (mais le reste devrait trop se tasser : l'espace manque déjà...).

Les négociations avec le ministère de la Défense et NEXTER reprennent, et il apparaît possible d'étendre l'AOT concédée à l'INRETS à une nouvelle parcelle, contigüe à celle de SOGARIS. En démolissant un vieux hangar sous-utilisé, nous disposerons ainsi de l'espace nécessaire pour y construire un bâtiment, qui hébergera les laboratoires de l'INRETS.

Les discussions pour constituer les tours de table financiers nécessaires vont bon train. Le Conseil général des Yvelines annonce qu'il subventionnera Mov'eoTEC à hauteur de 20 M€, et financera la moitié du bâtiment de l'INRETS. L'affaire est menée tambour battant : un appel d'offres « conception-réalisation » est lancé ; le 1<sup>er</sup> juillet 2008, le permis de construire est déposé. Madame Valérie Pécresse, ministre de l'Enseignement



supérieur et de la Recherche, se rend sur place, le 24 septembre, pour « planter le premier arbre » qui viendra agrémenter le site. Le projet Mov'eoTec est publiquement présenté et, dans l'enthousiasme du moment, rendez-vous est pris pour l'inauguration du bâtiment de l'INRETS, au printemps 2009.

Car, en septembre 2008, malgré les nuages qui obscurcissent déjà l'horizon, la France ne sait pas encore qu'elle va brutalement entrer, à son tour, dans la crise économique.

En quelques semaines, tout se dérègle : la promesse de vente que NEXTER allait signer pour céder son terrain de 11 ha est suspendue *sine die* ; le montage financier de l'ESTACA ne résiste pas à l'effondrement de la valeur de son site de Levallois ; surtout, plus aucun industriel n'est en état de prendre une quelconque décision de financement. La création de la fondation Mov'eoTronics est suspendue, les discussions sur le financement des équipements scientifiques sont bloquées. Bref, la crise agit sur Mov'eoTec comme un coup de frein brutal, à l'entrée d'une zone sans visibilité. Seule la construction du bâtiment de l'INRETS se poursuit...

#### MOV'EOTEC, DES ETATS GÉNÉRAUX DE L'AUTOMOBILE AU PROJET DU GRAND PARIS

Le Plan de relance de l'économie française et les Etats généraux de l'automobile vont sauver Mov'eoTEC. Pendant les vacances de Noël 2008, les acteurs de Mov'eo vont répondre (pas toujours de façon très coordonnée, il faut bien le reconnaître) à cette question, que leur pose le Gouvernement : si l'on retient l'hypothèse que la sortie de la crise se fera par l'innovation, quels investissements de recherche et développement proposez-vous, qui soient susceptibles d'être opérationnels immédiatement ?

Les mêmes acteurs avaient été fortement mobilisés, l'été précédent, sur les thèmes du « Grenelle de l'Environnement ». Ils avaient contribué à convaincre le Gouvernement qu'il fallait compléter le dispositif des pôles de compétitivité par deux outils : le « fonds démonstrateur » de l'ADEME et les plateformes de moyens d'essais mutualisés. L'ADEME avait lancé ses premiers appels d'offres pour des véhicules « décarbonés », et le ministère chargé de l'Industrie avait fait de même, en liaison avec la Caisse des Dépôts et Consignations, avec un premier appel d'offres destiné à recueillir les avant-projets de plateforme.

Mov'eo avait décidé de tenter sa chance, et avait déposé deux projets de plateforme. Le premier, Mov'eoDEGE, était proposé par les partenaires de Mov'eoTronics, tandis que le second, QUASPER, était porté par les partenaires de Mov'eoLab. Même si cela n'est pas apparu très clairement dans les débats publics des Etats généraux de l'automobile, les partenaires de Mov'eo tirèrent tous dans le même sens, et suggèrent

aux pouvoirs publics de donner un grand coup d'accélérateur à tous les projets que le pôle de compétitivité avait mis en gestation, mais que la crise économique venait de mettre en sommeil.

C'est donc avec une grande satisfaction que Mov'eo apprenait, le 5 février 2009, que ses deux projets de plateformes avaient été présélectionnés. Le Gouvernement avait reçu plus de 80 propositions, il avait décidé d'en sélectionner 35 : Mov'eo voyait ses deux projets retenus, et il s'agissait des deux projets de Mov'eoTec destinés à être implantés sur le plateau de Satory. L'optimisme était de retour.

Une nouvelle fois, il fallait se remettre au travail : il fallait transformer les avant-projets en projets, les décrire en détail, dans leurs dimensions scientifique, technique, organisationnelle et financière.

En ce qui concerne Mov'eoDEGE (plateforme relevant les DEfis du Grenelle de l'Environnement), il s'agit de concrétiser une des propositions du COMOP (Comité opérationnel) Recherche du Grenelle de l'Environnement : doter la France d'une plateforme destinée à mettre au point (et à qualifier) les chaînes de traction pour les véhicules électriques et hybrides. Cette plateforme, dont les contours et les contenus ont été abondamment débattus avec les constructeurs et les équipementiers, sera portée par un consortium public, regroupant l'IFP (Institut Français du Pétrole), l'INRETS, l'UVSQ et le CETIM (Centre Technique des Industries Mécaniques). C'est un projet évalué à 35 M€.

QUASPER (pour QUALification des Systèmes de PERception) est une plateforme commune à Mov'eo et à System@tic. Elle vise à développer les systèmes de perception à des fins de défense (pour System@tic) et à des fins de sécurité routière (pour Mov'eo). THALES et SAGEM sont les chefs de file pour l'industrie, tandis que le CEA-LIST, l'INRIA et l'INRETS constituent le noyau dur de la recherche publique. Il s'agit d'un projet d'une valeur de 12 M€.

En mars 2009, le Cabinet de Christian Blanc, Secrétaire d'Etat en charge des projets du Grand Paris, vient faire une visite approfondie du site : il passe commande d'un



© D.R.

La vision du plateau de Satory, à terme, proposée par M. Panerai, architecte de l'OIN.

dossier de présentation très complet de Mov'eoTEC, pour la fin du même mois. Les visites sur le site se multiplient. Le Cabinet du ministre veut manifestement vérifier la solidité de nos projets. Il y a anguille sous roche...

Le 29 avril 2009, le Président de la République rend public son projet pour le Grand Paris. Le plateau de Saclay est confirmé dans sa vocation de devenir la locomotive scientifique de la France. Le plateau de Saclay s'étendra bien jusqu'à Versailles-Satory, englobant Mov'eoTEC, annoncé comme « un grand Institut de la mobilité durable dédié au développement du véhicule décarboné ». Une ligne de métro automatique reliera Mov'eoTec non seulement à la Défense et à Paris, mais aussi aux deux aéroports d'Orly et de Roissy/Charles-de-Gaulle.

Les plans de M. Panerai, l'architecte qui avait travaillé au projet de l'OIN pour Satory, peuvent être ressortis

des cartons, et être présentés à celles et ceux qui veulent imaginer ce que pourra être le plateau de Satory d'ici quelques années.

L'inscription solennelle de Mov'eoTEC dans le projet du Grand Paris est le meilleur remerciement public qui puisse être donné à toutes celles et à tous ceux qui, depuis le sommet de l'Etat jusqu'au plus profond de nos entreprises et laboratoires de recherche, ont donné le meilleur d'eux-mêmes. Plus rien ne pourra arrêter la dynamique enclenchée. Mov'eoTEC est aujourd'hui solide, grâce à ses projets, bien entendu, mais aussi, et plus encore peut-être, grâce à ses réseaux de solidarité et d'amitié. Ensemble, nous sommes fiers de porter une vision de la France qui veut et de la France qui peut.