



OCTOBRE 2010



MEDEF Ile-de-France

Premier réseau professionnel de la région, le MEDEF Ile-de-France assure la représentation et la défense des intérêts des entreprises franciliennes et des syndicats professionnels régionaux.

Présent dans de nombreuses instances, le MEDEF Ile-de-France est aujourd'hui l'interlocuteur incontournable des autorités régionales, des collectivités territoriales et des partenaires sociaux.

Lieu de coordination indispensable à la cohésion des demandes spécifiques liées à l'économie francilienne, le MEDEF Ile-de-France coordonne les attentes collectives des entreprises sur leur territoire, demandes exprimées par les MEDEF territoriaux et groupements locaux ainsi que par la voix des fédérations et syndicats professionnels adhérents.

MEDEF ILE-DE-FRANCE

251 Boulevard Pereire,

75852 PARIS CEDEX 17

Tel : 01 40 55 12 50 • Fax 01 40 55 12 40

www.medef-idf.fr

LES CAHIERS D'ACTEURS #2

MEDEF ILE-DE-FRANCE



Le MEDEF Ile de France estime que le projet Arc Express répond à des besoins à court et à moyen terme qui s'expriment depuis longtemps déjà en proche couronne et que le Grand Paris, répond à des besoins à plus long terme en matière d'organisation et de développement de l'espace francilien en grande couronne. Non seulement **ces deux projets ne lui semblent pas antinomiques mais ils lui paraissent, au contraire, complémentaires.** En conséquence, les deux cahiers d'acteurs présentés au débat public concernant ces deux projets comprendront une partie commune identique abordant la question de leur mise en compatibilité.

ARC EXPRESS

1. Le MEDEF Ile de France partage l'ensemble des objectifs poursuivis et, plus particulièrement, ceux qui visent à :

- Répondre aux besoins de déplacement de banlieue à banlieue, en particulier aux déplacements domicile/travail ;
- Réduire le trafic de transit de 5 à 10% sur les parties centrales du métro, du RER et du réseau de bus ;
- Réduire l'usage de la voiture, avec un objectif de report modal de 15% ;
- Assurer une bonne desserte des grands équipements commerciaux, sportifs, culturels et administratifs, médicaux et universitaires de la proche couronne ;
- Mettre en relation et desservir les grands pôles tertiaires existants ou en devenir ainsi que plusieurs pôles de compétitivité.

Estimant que ce dernier objectif est particulièrement important, le MEDEF demande au maître d'ouvrage de le garantir en apportant davantage de précisions sur les territoires qui seront desservis par les Arcs Ouest et Est (voir infra § 3).

2. Le MEDEF Ile de France prend note :

• Des principales caractéristiques de l'ouvrage :

60 km, largeur RER, une quarantaine de gares interconnectées au réseau existant et espacées de 1 à 1,5 km, vitesse commerciale de 40km/h, ouvrage souterrain exploité en mode automatique et pouvant accueillir 1 million de voyageurs/jour ;

• De son coût prévisionnel de réalisation :

entre 4,8 et 5,4 MM HT (valeur 2008) pour les 2 axes nord et sud estimés prioritaires ;

• Des délais de réalisation de l'ouvrage :

début des travaux fin 2012, mise en service de l'arc sud 2017.

3. Le MEDEF Ile de France regrette :

alors que le projet est présenté comme un projet global, que les arcs Ouest et Est ne fassent pas l'objet d'une définition et de propositions plus précises, le dossier se limitant à indiquer les fuseaux, sans préciser les territoires desservis ni les horizons de réalisation. Une exécution du projet par phases prioritaires ne devrait pas dispenser le maître d'ouvrage de donner une vision plus précise de l'ensemble de l'infrastructure qu'il se propose de réaliser, ne serait-ce que pour mieux apprécier la priorité accordée aux arcs Nord et Sud. Le MEDEF Ile de France tient également à souligner que le projet Arc Express ne résout pas le problème de la desserte des aéroports franciliens.

Le MEDEF demande que le schéma de principe de l'infrastructure apporte des précisions sur les Arcs Ouest et Est d'un niveau comparable à celles concernant les Arcs Nord et Sud et suggère que le projet soit conçu en 2 grands arcs bouclés Nord/Est (La Défense/Villejuif) et Sud/Ouest (Villejuif/La Défense).

4. Le MEDEF Ile de France s'interroge sur la priorité accordée à la réalisation de l'axe Sud

alors qu'en termes d'emploi et de rééquilibrage Est /Ouest, une priorité donnée à l'axe Nord semblerait tout aussi, sinon plus, pertinente.

Le MEDEF demande que le maître d'ouvrage précise davantage les motifs qui le conduisent à réaliser l'Arc Sud avant l'Arc Nord alors que ce dernier desservira des territoires (La Défense, Gennevilliers, Plaine de France en particulier) qui représentent un enjeu majeur pour le développement de la métropole francilienne.

En toute hypothèse, le MEDEF souligne l'importance de démarrer la réalisation des tronçons là où le consensus existe et en fonction de l'avancement des dossiers. En référence à leur urgence et à leur complémentarité, Arc Sud et Arc Nord, voire Est, devraient être, en fait, lancés de façon aussi concomitante que possible.

5. Le MEDEF Ile de France exprime des réserves sur :

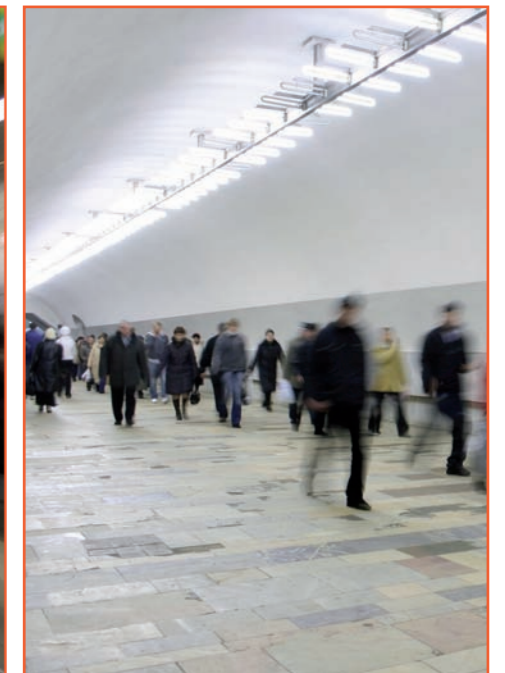
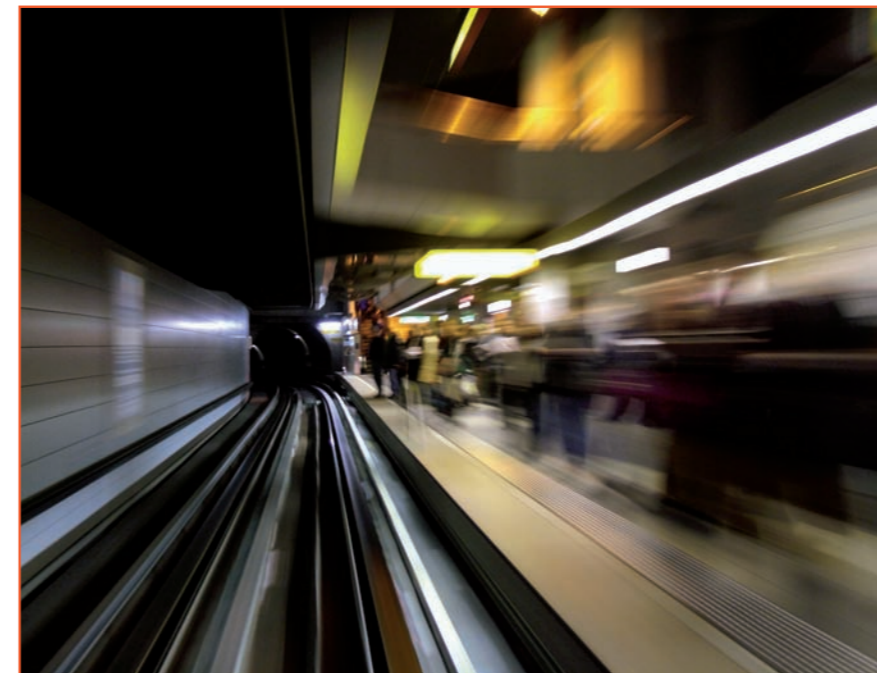
► Le financement du projet

- Dans le coût d'investissement qu'il fournit, le dossier du maître d'ouvrage n'inclut pas celui des arcs Ouest et Est. Il n'est donc pas possible d'apprécier le coût total d'Arc Express ce qui est de nature à faire peser des risques sur la planification de son financement et de sa réalisation complète ;

Le MEDEF demande une estimation, en valeur 2010, du montant global d'investissement HT des 4 Arcs qui composent Arc Express.

- Le dossier ne fournit aucune indication sur les coûts de fonctionnement de l'infrastructure ni aucune estimation sur l'équilibre financier prévisionnel de son exploitation.

Le MEDEF demande que le dossier du maître d'ouvrage soit complété d'une estimation des dépenses et des recettes d'exploitation par Arc ainsi que pour l'ensemble de l'infrastructure.



- L'essentiel du financement reste à trouver : 900 M€ ont été dégagées par la Région (540 M€) et par les collectivités territoriales (360 M€), soit moins de 20% du coût des 2 arcs prioritaires et avant les études de détail.

Le MEDEF tient à rappeler que pour les entreprises d'Ile de France, le Versement Transport, qui a plus que doublé en 10 ans, représente plus de 40% du budget global de fonctionnement des transports et 45% si on y ajoute le coût du remboursement de la moitié du prix de l'abonnement aux salariés.

Le MEDEF demande que des précisions soient apportées par le maître d'ouvrage à la fois sur les modalités de financement de l'investissement et sur les équilibres financiers d'exploitation de l'infrastructure projetée.

► Les orientations concernant l'exploitation de l'infrastructure

Le dossier laisse ouvert le choix entre une exploitation de l'infrastructure par arc et une exploitation unique tout en semblant pencher en faveur d'une exploitation par arc. Cette option paraît moins performante pour les voyageurs en matière de correspondances. Compte tenu de la nature « fédératrice » de l'infrastructure, il semblerait qu'une gestion administrative, technique et commerciale unique soit plus opportune et performante.

Il n'est pas sûr qu'une exploitation séparée par arc soit favorable aux voyageurs ni qu'elle conduise à une gestion performante. Le MEDEF demande au maître d'ouvrage d'approfondir cet aspect du dossier.



ARC EXPRESS ET GRAND PARIS

Complémentarité et compatibilité

Partie commune aux deux cahiers d'acteur

Un seul objectif, distingue Arc Express et le Grand Paris. Arc Express répond essentiellement aux besoins de transport à court et moyen terme de la proche couronne. Le Grand Paris, plus ambitieux, s'inscrit dans une perspective de plus long terme d'organisation et de développement du territoire métropolitain.

Le MEDEF considère qu'une réponse aux besoins de transport collectif à court et à moyen terme ne doit pas occulter les impératifs d'aménagement et de développement à long terme de la région capitale. Il considère donc que les deux projets ne sont pas exclusifs l'un de l'autre mais qu'ils se complètent.

Les dossiers des maîtres d'ouvrage abordent cette question mais chacun d'une façon que le MEDEF considère trop sommaire.

► Le dossier du Grand Paris estime que 70% du tracé du projet Arc Express s'insèrent au sein des mêmes fuseaux que le réseau du Grand Paris ;

► Le cahier central du dossier d'Arc Express aborde la question avec plus de scepticisme estimant que « les deux projets divergent fortement sur la conception du service et de l'offre de transport et sur la façon d'appréhender la desserte des territoires...Un projet de liaison rapide de pôle à pôle apparaît donc d'un côté à travers le projet du Grand Paris ; de l'autre un objectif de desserte plus fine, au plus près des besoins locaux, à travers le projet Arc Express ».

► Tout en notant que les deux projets restent encore très imprécis sur la desserte des territoires Ouest et Est (celui du Grand Paris l'étant toutefois moins que celui d'Arc Express), le MEDEF Ile de France considère que la complémentarité des deux infrastructures est évidente et que leur mise en cohérence et en compatibilité est indispensable dans la mesure où les finances publiques, même complétées par des financements privés dans le cadre de PPP, peineront à assumer la réalisation concomitante des deux projets.

Il serait donc peu réaliste que ces deux projets, qu'il est urgent de lancer, continuent à se faire concurrence. Ils ne devraient, au contraire, n'en faire qu'un seul, quitte à en étaler la réalisation dans le temps.

Le MEDEF demande que :

- Les deux projets Arc Express et Grand Paris soient considérés comme un seul et unique projet qui sera réalisé par phases, une priorité étant accordée au désenclavement des territoires des proche et moyenne couronnes mal desservis en transports en commun, en particulier à l'Est.
- La question de la complémentarité et de la compatibilité des deux projets soit donc étudiée en priorité afin que les éclaircissements nécessaires soient apportés et que des propositions concrètes soient formulées avant la poursuite des études de détail. Dans ce cadre, le MEDEF souhaite que soit étudiée une variante qui retiendrait la réalisation concomitante des arcs Nord/Est (La Défense/Villejuif) et Sud/Ouest (Villejuif/La Défense) et celle de la ligne bleue du Grand Paris qui est déjà réalisée dans sa partie centrale (gares Saint-Lazare/Olympiades) et permettra de relier les aéroports franciliens entre eux.
- Le projet commun d'infrastructure se prononce sur l'avenir de la liaison CDG/Express.
- Le montage juridique et financier du projet commun d'infrastructure prenne en compte la possibilité de faire appel à des Partenariats Publics Privés.

Il ne s'agit pas que d'un problème de tracé commun à trouver et d'implantation des gares mais aussi d'une convergence sur les objectifs et les caractéristiques techniques des ouvrages à laquelle il faut parvenir.