

Octobre 2010

MEDEF ÎLE-DE-FRANCE



MEDEF
Île-de-France

Premier réseau professionnel de la région, le MEDEF Île-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 Île-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 Île-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 ÎLE-DE-FRANCE

251, boulevard Péreire
75852 Paris cedex 17
Tél. : 01 40 55 12 50
www.medef-idf.fr

Le MEDEF Île-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.

GRAND PARIS

Le MEDEF Île-de-France partage les grands objectifs du projet qui vise notamment à :

- **offrir** des liaisons performantes en rocade de banlieue à banlieue, améliorer la desserte de pôles économiques majeurs ou en devenir en les reliant aux infrastructures nationales (gares TGV) et internationales (Aéroports), désenclaver certains territoires et contribuer à réduire les disparités. Pour la plupart, ces objectifs sont également partagés par Arc Express (voir le cahier d'acteurs relatif à ce projet) ;
- **Contrôler l'étalement** urbain tout en répondant aux besoins liés à la création d'1 million d'emplois et à une augmentation d'1,5 million d'habitants à l'horizon 2030 nécessitant la construction de 70 000 logements/an ;
- **Contribuer à atteindre une croissance de l'ordre de 3 à 4% par an**, comparable à celles d'autres grandes métropoles européennes ou mondiales.

Pour le MEDEF ces deux derniers objectifs, qui conditionnent l'avenir de la Région Capitale, sont particulièrement importants. Plus ambitieux et prospectif, le projet du Grand Paris répond mieux à ces objectifs que celui d'Arc Express qui vise prioritairement à améliorer la desserte de territoires déjà fortement urbanisés en proche couronne.

Les cahiers d'acteurs sont des contributions sélectionnées par la CPDP qui décide de les publier sous forme de cahiers d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.



2 LE MEDEF ÎLE-DE-FRANCE PREND NOTE :

- **Des principales caractéristiques de l'ouvrage projeté :** longueur totale d'environ **165 km** (dont 155 km de lignes nouvelles) répartis en **3 lignes indépendantes**, formant une double boucle ; **construction d'une quarantaine de gares** dans un triple souci de desserte de 8 territoires de projet jugés stratégiques pour l'aménagement et le développement de l'espace francilien, de maillage du réseau (interconnexions avec les lignes RER et le réseau TGV en particulier) et de création de centralités nouvelles ; réalisation d'un **métro automatique, construit en souterrain sur la majeure partie de son tracé**, capable d'absorber un trafic global évalué entre 2 et 3 millions de voyages par jour ; **vitesse commerciale de 65 km/heure.**

Alors que le projet du Grand Paris peut être considéré comme un super RER, le MEDEF remarque, sans en comprendre les raisons, que les trains seraient au gabarit métro (2,45 m) alors que ceux d'Arc Express seraient d'une largeur équivalente à celle d'un RER (2,80 m). Il demande au maître d'ouvrage de préciser et de justifier les raisons de cette option qui peut surprendre d'autant que l'infrastructure pourrait recevoir un trafic fret (voir infra.) et que la vitesse des trains sera élevée.

- **Des modalités d'exploitation envisagées :** fonctionnement possible 24/24 heures, exploitation **confiée à une ou plusieurs entreprises désignées par le STIF**, maintenance du réseau assurée par la **RATP.**

Le dossier du maître d'ouvrage envisage la possibilité d'une exploitation séparée par ligne. Il n'est pas sûr que cette option soit favorable aux voyageurs, s'agissant notamment des correspondances, ni qu'elle conduise à une gestion performante et économe de l'ensemble du réseau. Le MEDEF demande au maître d'ouvrage d'approfondir cet aspect important du dossier.

- **De la possibilité d'utiliser l'infrastructure pour le transport de fret.**

Le MEDEF estime que cette option est pertinente pour le développement de l'économie francilienne et demande au maître d'ouvrage de l'approfondir, en particulier sur certains axes et territoires stratégiques (Gennevilliers et Rungis par exemple), les grandes gares terminales ou d'interconnexion et les aéroports.

3 LE MEDEF ÎLE-DE-FRANCE REMARQUE QUE :

- **La ligne bleue** capterait 40 à 45% du trafic, alors que son coût de construction représente de 15 à 20% du coût global de l'ouvrage ; le MEDEF Île-de-France rappelle que cette ligne existe déjà dans sa partie la plus urbaine entre Saint-Lazare et Olympiades (ligne 14). En outre sa prolongation au nord jusqu'à Roissy et au sud jusqu'à Orly permettra de mieux desservir les aéroports franciliens et leur donner toute leur place dans la compétitivité européenne et internationale.

- **La ligne verte** drainerait environ 20% du trafic alors que son coût de construction représente de 40 à 50% du coût global ; nonobstant ce constat, cette ligne présente un réel enjeu en matière d'aménagement du territoire, en particulier pour le développement du plateau de Saclay.
- **La ligne rouge** desservirait de 35 à 40% du trafic alors que son coût de construction représente de 35 à 40% du coût global.

Ce constat sera à prendre en compte dans l'hypothèse d'une réalisation de l'infrastructure par phases.

4 LE MEDEF ÎLE-DE-FRANCE REGRETTE QUE LE DOSSIER N'APPORTE PAS PLUS DE PRÉCISIONS SUR :

- **Le coût d'investissement du projet** estimé globalement entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros HT valeur 2010. 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 ligne ainsi que pour l'ensemble de l'infrastructure.

- **Le financement du projet** : le dossier se borne à rappeler de façon très succincte que la SGP devrait bénéficier d'une dotation de démarrage de 4 MM€,


avoir recours à des emprunts d'une durée de 40 ans (quand et pour quel montant ?) et disposer de recettes pérennes de nature fiscale et commerciale. Ces recettes n'étant toutefois pas estimées, il est impossible d'apprécier, ne serait-ce qu'approximativement, quel pourra être le taux de couverture des dépenses d'exploitation. Le MEDEF tient à rappeler que pour les entreprises d'Île-de-France, le Versement Transport, qui a plus que doublé en 10 ans, représente déjà 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 contrats de développement territorial** présentés pourtant comme un outil stratégique de développement du projet. Le dossier se borne à paraphraser la loi.

Les contrats de développement territorial constituent des outils stratégiques pour organiser le développement urbain et éviter un étalement anarchique, contraire aux objectifs de développement durable. Le MEDEF demande au maître d'ouvrage de mieux préciser :

- leurs objectifs généraux, en particulier en matière de mixité des fonctions urbaines (activités, habitat, équipements collectifs),
- les modalités et délais de leur négociation avec les partenaires intéressés, publics et privés,
- les conditions de leur mise en œuvre (financement, partage des responsabilités...).



GRAND PARIS ET ARC EXPRESS

Complémentarité et compatibilité

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 à 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'insère 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 Île-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.