



## TRANSPORTS EN ILE-DE-FRANCE : UNE PRIORITE ABSOLUE POUR LES ENTREPRISES

A l'occasion de son audition ce jour devant la Commission d'enquête parlementaire relative au projet de rénovation du réseau express régional d'Ile-de-France, le MEDEF d'Ile-de-France qui représente 250.000 entreprises, tient à rappeler ses priorités en matière de transports :

### ➤ LA SITUATION ACTUELLE

Le MEDEF Ile-de-France considère qu'il est devenu essentiel et urgent de renouer avec une croissance de l'ordre de 3 à 4%/an, comparable à celles d'autres grandes métropoles européennes ou mondiales telles que Londres ou New-York et d'améliorer le fonctionnement interne de la Région Capitale et son ouverture sur sa façade maritime et sur le monde.

**En la matière, la qualité des transports, en particulier celle des transports en commun, est essentielle.**

Le temps moyen quotidien de transport en Ile-de-France, qui était de 38 minutes en 1980, est passé en 2010 à 85 minutes contre 60 en moyenne nationale. A un temps de transport qui a plus que doublé se sont ajoutées des conditions de transport qui se sont fortement dégradées : difficultés d'accessibilité, saturation, inconfort, irrégularité due à des incidents techniques (ou sociaux) à répétition, insécurité, fonctionnement compliqué par une dualité d'exploitation entre la SNCF et la RATP sur certaines lignes du réseau .... Sans forcer exagérément le trait, sur certaines lignes du RER, on ne peut plus parler aujourd'hui de dysfonctionnements mais pratiquement d'abandon (RER B et D par exemple).

S'il est devenu urgent d'améliorer à **court terme** le fonctionnement des transports publics franciliens, le MEDEF Ile-de-France considère que cette amélioration doit également s'inscrire dans une politique globale à **moyen et long terme**.

### ➤ LES URGENCES ET LE COURT TERME

Les entreprises franciliennes attendent aujourd'hui que soient mises en œuvre toutes les mesures d'urgence annoncées dans le plan régional de mobilisation pour les transports et confirmées dans le protocole Etat/Région conclu le 26 janvier 2011 à l'occasion du débat sur le Grand Paris, à savoir plus particulièrement :

- Le renouvellement du matériel roulant sur le RER A ;
- Le réaménagement des infrastructures et le remplacement des rames du RER B ;
- L'accélération des schémas directeurs de remise à niveau des RER C et D ;
- La désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 ;

En dehors de ces opérations, le MEDEF Ile-de-France souhaite également insister sur la nécessité de mettre en œuvre sans attendre des **mesures concrètes et visibles** d'amélioration du **service portant plus particulièrement sur la fréquence, la régularité, l'information des voyageurs et la sécurité du transport**.



➤ **LE MOYEN ET LE LONG TERME**

**1<sup>er</sup> objectif : offrir des liaisons performantes en rocade et désenclaver certains territoires.**

**Le MEDEF Ile-de-France se réjouit du lancement de Grand Paris Express et de la volonté de l'Etat et de la Région « d'unir leurs efforts » pour permettre, dans une enveloppe globale consolidée de 32,4 MM€, la réalisation :**

- des opérations inscrites dans le plan de mobilisation pour les transports en Ile de France : 11,9 MM€ ;
- du Réseau de Transports Grand Paris Express : 20,5 MM€ (réalisation de la ligne 14 incluse mais hors matériel roulant)<sup>1</sup>.

Le MEDEF a toutefois noté que si le protocole Etat/Région semble pratiquement assurer le financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile de France,

- **Le financement du RTGPE reste à affiner**, le protocole ne faisant apparaître que 12,2 MM€ de ressources clairement identifiées<sup>2</sup> ce qui pourrait signifier un emprunt de l'ordre de 8 MM€ étant précisé en outre que les modalités de financement du matériel roulant du RTGPE (2,2 MM€) restent également à définir.
- **Le protocole stipule que la contribution des entreprises franciliennes au titre du Versement Transport allait pratiquement doubler en quelques années** passant d'environ 3000 M€ aujourd'hui à 5500 M€ (+ 2500 M€ correspondant à 1700 M€ au titre de la LRF 2010 et 800 M€ supplémentaires à venir).

**2<sup>e</sup> objectif : améliorer la desserte de pôles économiques majeurs ou en devenir en les reliant aux infrastructures nationales (gares TGV) et internationales (Aéroports)**

➤ **LA CONTRIBUTION DES ENTREPRISES FRANCILIENNES AUX TRANSPORT PUBLICS REGIONAUX**

**Les entreprises franciliennes sont le principal contributeur au financement des dépenses de fonctionnement des transports collectifs en Ile-de-France. Ce financement représente plus de 45 % du total des dépenses contre 31% en 1983 (Versement Transport + remboursement de la carte NAVIGO aux salariés).**

<sup>1</sup> Evaluation confirmée par l'acte motivé adopté par la SGP le 26 Mai 2011, celui-ci considérant que les modifications apportées au projet à la suite au débat public tendent à diminuer le montant des dépenses d'investissement à effectuer entre 2010 et 2025 (réalisation du tronçon Versailles – Nanterre de la ligne verte au-delà de 2025, simplification du nœud de Pleyel et du passage à La Défense, passage en aérien sur certains secteurs) et qu'à l'inverse, d'autres modifications se traduisent par une augmentation de ces dépenses (confirmation de gares optionnelles ou accord sur de nouvelles gares, allongement des tracés).

<sup>2</sup> 4000 M€ de dotation de l'Etat ; 1100 M€ provenant de l'IFER RATP ; 1600 M€ en provenance des collectivités territoriales ; 5500 M€ provenant de ressources fiscales nouvelles. L'acte motivé de la SGP n'apporte pas plus de précisions que celles figurant dans le protocole d'accord Etat/Région du 26 Janvier 2011 et dans la dernière LRF.



En 2011 une « pluie de taxes » s'est abattue sur les entreprises franciliennes, avec leurs conséquences sur leur compétitivité et ce dans une conjoncture économique difficile.

Au total et au titre de la seule année 2011 les entreprises franciliennes, qui sont confrontées à une rude compétition internationale, ont donc vu leur fiscalité augmenter de plus 500 M€.

**Il n'est plus possible pour elles d'accepter que leur contribution soit régulièrement alourdie sans visibilité à court, moyen et long terme.**

Le MEDEF Ile-de-France fait également remarquer que d'autres pistes que l'augmentation des prélèvements obligatoires n'ont pas été suffisamment explorées, comme le financement par des partenariats publics privés de certains éléments d'infrastructure, tel par exemple le projet de liaison CDG Express.

**CONTACT PRESSE :**

**Rosie ADONE-BORDET**  
Tél. 01 40 55 12 51  
Port. 06 19 57 48 52  
[rosie.bordet@medef-idf.fr](mailto:rosie.bordet@medef-idf.fr)