

«La Métropole et les transports». La chronique de Patrick Devedjian



© CD92-Olivier Ravoire

Lorsque vous prenez l’Eurostar à Londres, vous accédez facilement à la gare de Saint Pancras en taxi ou en transport public. C’est une gare neuve, d’une belle architecture et d’un parfait entretien, elle est bien achalandée et les commerces y sont attirants. A l’arrivée à Paris, vous débarquez à la gare du Nord : on a changé de monde, tant à l’intérieur de la gare qu’à l’extérieur et malheureusement la comparaison n’est pas à l’avantage de notre pays.

C’est bien beau de déclarer qu’une métropole est destinée à donner une visibilité internationale à notre pays et à développer son attractivité, mais il ne faut pas se croire en mesure d’être concurrentiel parce qu’on a écrit dans la loi que désormais Paris était une métropole, (pour faire bonne mesure, on a d’ailleurs légiféré qu’il y en avait 22 en France !). Si l’on s’attache à l’attractivité d’un territoire afin d’y attirer des investissements et des talents, la priorité est d’en faciliter l’accès. C’est un peu bête de le rappeler, mais Paris est sans doute la seule grande capitale qui ne soit pas reliée directement à son principal aéroport, Roissy, ni d’ailleurs à aucun autre. La métropole, dont on nous rebat les oreilles, n’a même pas la compétence transport et Roissy n’est pas dans son périmètre.

C’est un peu bête de le rappeler, mais Paris est sans doute la seule grande capitale qui ne soit pas reliée directement à son principal aéroport, Roissy, ni d’ailleurs à aucun autre

Effectifs limités. Certes, la Région est dotée de cette compétence transport et joue à cet égard le rôle qui doit être celui d’une métropole, mais tout a été fait pour la tenir à l’écart du Grand Paris Express. La Société du Grand Paris est totalement dominée par l’Etat et ses représentants ne s’acquittent même pas de leurs obligations légales envers le Conseil de Surveillance. Ce qui a conduit ce dernier à rejeter massivement le dernier budget présenté, qui était curieusement déjà, en mars, un deuxième budget rectificatif,

qui plus est fortement elliptique. Chaque nouveau gouvernement change la gouvernance de la SGP. Pour mener à bien ce projet d'envergure historique, les effectifs de la SGP ont été limités à 200 personnes : la conséquence en est un recours systématique à des prestataires extérieurs et une insuffisance des contrôles. Malgré une tutelle tatillonne, Bercy n'évite pas les dérapages financiers et ignore les enjeux stratégiques. Beaucoup d'agences d'Etat de moindre utilité ont beaucoup plus de personnels.

Le Plateau de Saclay, annoncé comme la future Silicon Valley française, demeure tragiquement enclavé pour encore de longues années

C'est ainsi, qu'entre Paris-La Défense et Roissy qui sont les deux plus grands pôles économiques de l'Île de France, le Grand Paris Express ne prévoit pas de ligne directe : une « rupture de charge » (un changement) a été imposée à Saint-Denis Pleyel. C'est à la gare de l'Est que les rames en provenance de Roissy aboutiront. De même, l'ordre des priorités dans le calendrier des travaux ne tient aucun compte de la fréquentation estimée pas plus que de la recette à en attendre : la ligne 15 ouest (Pont de Sèvres/La Défense) considérée comme la plus rentable, sera la dernière à être mise en service. Tout le monde a dorénavant compris que, malgré les engagements internationaux de notre pays, le Village Olympique du Bourget ne sera pas desservi à temps pour les Jeux Olympiques par le Grand Paris Express. Le Plateau de Saclay, annoncé comme la future Silicon Valley française, demeure tragiquement enclavé pour encore de longues années, au grand dam de tous les établissements qui s'y sont installés et qui ont cru aux engagements de l'Etat.

Rivalité ridicule. La SNCF dont on espère légitimement voir évoluer le statut, a mal entretenu son réseau sur lequel se produisent des incidents, parfois graves, et qui se répètent. La RATP porte bien son nom de Régie Autonome des Transports Parisiens : elle est très autonome et traite par des avantages considérables la population parisienne, qui peut bien souvent se passer d'automobiles, mais elle maltraite et néglige les 10 millions de banlieusards qui payent le plus cher et pour lesquels elle a fort peu investi. La rivalité ridicule sur le RER, entre la RATP et la SNCF, trouvera-t-elle une rationalisation avec la réforme projetée ? Les collectivités locales d'Île de France, dont les financements sont sans cesse sollicités au profit de la RATP, seront-elles, un jour, les administrateurs de leurs propres équipements ?

La France vit ce paradoxe d'avoir un exécutif tout puissant, totalement centralisé, des administrations très stables et compétentes, mais très corporatistes et rivales entre elles

Le gouvernement annonce la privatisation d'Aéroport de Paris qui est une entreprise prospère et génératrice de revenus pérennes dès lors qu'elle est bien gérée, mais c'est aussi un outil d'attractivité essentiel dont il faut prendre en compte tant la commercialité que les accès aux aéroports et les conséquences sur le devenir des territoires qui les environnent. On ne voit pas pourquoi, en région Île de France comme c'est souvent le cas en province, les collectivités locales ne seraient pas intégrées au tour de table financier qui détermine l'avenir de leurs territoires !

La France vit ce paradoxe d'avoir un exécutif tout puissant, totalement centralisé, des administrations très stables et compétentes, mais très corporatistes et rivales entre elles. La classe politique est en permanence prisonnière de modes passagères et d'ambitions

personnelles qui lui font oublier l'essentiel. Notre organisation est devenue très disparate, les structures s'ajoutent les unes aux autres sans autre logique que celle des circonstances du moment et sans cohérence entre elles. Il s'en suit des occasions manquées et des désordres dont la région parisienne est devenue l'archétype.

<https://www.lopinion.fr/edition/politique/metropole-transports-chronique-patrick-devedjian-145797>