

CONTRIBUTION

J'étais à la réunion thématique : « intermodalités et réseaux de transport », le 15 novembre 2010 à Paris, Beaucoup de monde, mais je n'ai pas pu poser des questions.

On m'a indiqué que je pouvais faire une contribution.

La mobilité des habitants de la région est devenue une priorité. Le projet de la société du Grand Paris propose en fait de créer et de financer de nouvelles lignes qui manque à Paris et à sa région, et qui doit permettre un meilleur maillage et une meilleure accessibilité de nos atouts.

Le désenclavement est sûrement à ce prix.

Si on lit la presse, le débat public a permis de faire émerger une convergence entre la Région et le Gouvernement. Enfin, les élus ont compris qu'il ne fallait pas opposer court terme et long terme.

A voir le projet de tracé repris par la presse, On comprend que des axes prioritaires, comme la ligne 14, ne sont pas en opposition avec des lignes actuelles modernisées et des lignes nouvelles qui desserviront les quartiers de la petite et de la grande couronne et les pôles de développement.

Ce programme devrait efficacement mailler le territoire et répondre à cette demande de proximité dont les franciliens ont tant besoin.

Mais, ce qui m'a le plus interpellé, au-delà des réunions avec Arc Express, c'est le nombre d'opérateurs de transports concernés par ce nouveau plan régional de transport qui ne veut pas dire son nom.

Tous, à la demande de la commission, ont parlé : RFF, SNCF, RATP, mais avec prudence et, trop souvent, sur des cas ponctuels.

La concertation semblait la chose la moins partagée. Peut-être est-ce la complexité juridique, le rôle de chacun, son périmètre d'intervention, ses responsabilités... Monsieur Yves Ramette DG adjoint de la SNCF a parlé de la question de la hiérarchie des réseaux. Il eût été sage d'entendre les opérateurs de transport en permanence, et tous. Car, bien même, ils seraient d'accord sur ce programme d'investissement porté par la Société Grand Paris ou associé dans le programme de rénovation, il n'empêche qu'ils devront vivre ensemble, au quotidien, dans la configuration qui s'annonce.

Comment dissocier pour le commun des mortels : celui qui est propriétaire, celui qui gère le patrimoine et celui qui exploite ?

Et en cas de conflit quels seront les conséquences sur les conditions d'exploitation et surtout sur les usagers ?

Peut-on imaginer les difficultés d'établir un tarif avec des partenaires ayant des stratégies différentes ?

A notre époque, toutes les activités humaines mettent en place des arbitres, des lieux de concertations, des structures aptes à suivre une activité ou analyser des situations de conflit et rechercher des solutions.

Beaucoup de secteurs possèdent des autorités de régulations : la commission de régulation de l'énergie, l'autorité de régulation des communications électroniques et des postes.

Pour les chemins de fer, l'Angleterre possède, avec l'office of rail régulation, une autorité de régulation avec de larges compétences. La France s'est dotée, aussi par la loi du 8 décembre 2009 d'une autorité qui porte sur l'organisation et la régulation des transports ferroviaires.

Il est dommage que les transports en commun comme les réseaux de métro ne soient pas pris en compte. Cette absence est d'autant plus dommageable que l'Ile de France a, donc, un nombre d'opérateurs importants et qu'une autorité ne serait pas de trop pour permettre d'accompagner une activité de transport fiable et permanente. Les effets en seraient positifs, notamment, dans le cadre du suivi de la véracité des comptes et des activités, voire même des politiques de tarifs.

En outre, l'extension du champ d'intervention de cette autorité aux métros permettrait de mettre fin à une situation complexe en Ile de France.

A bien écouter les orateurs tout le long de ce débat, Le rôle économique de Paris et de l'Ile de France est fondamental, les actions exemplaires de rééquilibrage d'aménagement du territoire sont bien révolues. La crise et la compétitivité internationale imposent des choix dans les priorités territoriales nationales. Quitte à passer pour un jacobin, la région Ile de France a une position commerciale importante à jouer pour toute la France. Mais pour une mise en valeur efficace et une position moderne, un projet de réseau comme celui du Grand Paris s'impose. C'est un problème de gouvernance.

En espérant que ma contribution vous soit utile.

Loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009