

Deux places pour un fauteuil

Le Stif et la SGP à la recherche de la bonne gouvernance

PAR LUCAS HOFFET

En juin dernier, Valérie Pécresse, présidente (LR) de la région Ile-de-France, et à ce titre présidente du Stif, fait l'annonce en coulisse de sa volonté de récupérer sous sa coupe la Société du Grand Paris (SGP), maîtrise d'ouvrage du colossal chantier du Grand Paris Express (GPE). Valérie Pécresse décide alors de consulter le Conseil économique, social et environnemental régional (Ceser) sur le bien-fondé d'un tel rapprochement. Quelques mois plus tard, ce dernier rend son avis, très largement défavorable à un grand chambardement. Quarante-huit conseillers se prononcent pour un maintien des deux entités, Stif et SGP, Zéro contre. Sept s'abstiennent et quatre ne participent pas au vote. Dans son rapport, le Ceser explique que le cadre législatif suffit à la bonne coopération entre les deux établissements publics, et que leurs compétences respectives sont bien distinctes. Après interrogation des deux acteurs, le rapport estime qu'à l'heure actuelle, *"la coopération entre le Stif et la SGP fonctionne de manière satisfaisante, et qu'il n'y a pas lieu d'envisager une nouvelle gouvernance"*. L'assemblée régionale considère plutôt qu'il faut donner priorité au renforcement des "mécanismes opérationnels" entre les deux entités, sans prendre le risque d'une "modification organisationnelle". Pour appuyer son avis, le Ceser s'est inspiré d'un rapport parlementaire de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire datant de 2014, dont un chapitre portait déjà sur la gouvernance complexe entre le Stif et la SGP. Arrivant aux mêmes conclusions que le Ceser, le rapport notait tout de même que la coopération en question restait très complexe au demeurant. Une position qui pourrait se résumer ainsi : pourvu que cela fonctionne.

La question de l'interconnexion

En toile de fond, la question soulevée est celle de l'interconnexion entre les deux réseaux ferrés. Celui déjà existant (métro, RER et Transilien) et les 200 kilomètres à venir du Grand Paris Express. La crainte de voir un projet conçu presque "hors sol" et non développé par l'autorité organisatrice des transports de la région, ne pas réussir à s'imbriquer correctement avec l'ancien réseau, augmente à mesure que le chantier progresse. Un argument repris d'ailleurs par Valérie Pécresse. Gilles Dansart, fondateur et rédacteur en chef de Mobelett, site d'informations stratégique sur les transports et la mobilité, et fin connaisseur du dossier, partage l'inquiétude d'un manque de coopération. *"La multiplication des acteurs, il est vrai, engendre certainement des problèmes. La crainte du manque d'harmonisation du fait toutes ces têtes pensantes est réelle. On observe déjà un manque de discussion."*



L'illustration est offerte par le différend entre Valérie Pécresse et la SGP concernant le tracé de la ligne 15 et la desserte de la ville de Drancy. Une demande de longue date faite par le maire (UDI) Jean-Christophe Lagarde. Cette ligne du GPE qui reliera Champigny à Saint-Denis est le théâtre d'un bras de fer, le Stif ayant demandé à l'État et à la SGP de réexaminer le tracé *"dans les plus brefs délais"*. Une demande irréalisable, soutiennent ses concepteurs, et qui aurait pour conséquences de retarder la mise en fonctionnement d'au moins deux ans.

À ces problèmes de gestion, la fondation Concorde propose de remédier par la refonte de la gestion et de la gouvernance des transports en Ile-de-France. Dans un rapport intitulé *'Grand Paris: Pour une gouvernance lisible, démocratique et efficace'*, le think tank évoque une autorité unique du Grand Paris, remplaçant un Stif dont le fonctionnement ne serait plus adapté aux enjeux (moins de 10 réunions par an, 29 élus qui siègent plus d'autres acteurs). La nouvelle autorité unique pilotée par deux collectivités maximum (région et métropole) serait chargée seule de définir la *"stratégie des déplacements dans leur ensemble, en lien avec les opérateurs, SGP, RATP et SNCF"*.

L'argument de l'immobilisme

Alexandre Vesperini, conseiller de Paris délégué à l'environnement et au développement durable, et auteur du rapport de la fondation Concorde, considère la réorganisation des statuts inéluctable. *"Dans chaque établissement, on retrouve les mêmes interlocuteurs, or il n'est pas raisonnable de fonctionner avec tant de monde autour de la table."* Le bilan des trente dernières années en matière de transport en serait la parfaite illustration. *"Un immobilisme s'est formé autour de la question des transports en Ile-de-France, où plus personne n'ose bousculer l'ordre établi, qu'il soit politique ou syndical. Conduisant à l'état de délabrement du réseau que tout le monde connaît."* Le maintien des projets de la SGP distincts du réseau historique *"conduira à avoir d'un côté le métro de la banlieue, et de l'autre le métro pari-*

sien, ce qu'on doit à tout prix éviter. C'est pourquoi il faut rassembler la SGP et le Stif". Et tant pis si le lancement du chantier du supermétro a commencé, *"il n'y a jamais de bons moments, mais aujourd'hui, il y a urgence"*.

Le tabou GPE

L'autre question qu'implique le rapprochement du Stif et de la Société du Grand Paris est celle de la poursuite totale du "chantier du siècle", aujourd'hui jugée tabou par Gilles Dansart. *"On ne peut pas discuter de la pertinence de ce dossier. La SGP a été créée dans un but précis, dédier des moyens que le Stif ne possédait pas, pour un projet d'investissement jugé nécessaire. C'était l'intention de l'État, créer de nouvelles recettes et être sûr qu'elles aillent au bon endroit. Et pour l'instant, cela fonctionne."* Mais ne faudrait-il pas prendre garde aux problèmes qui s'accumulent sur les métros et RER à bout de souffle, parallèlement à la livraison des nouvelles rames du Grand Paris Express? *"Faut-il aller au bout de la construction, ou allouer une partie du budget de la SGP à la maintenance du réseau actuel? Cette question ne peut pas être posée aujourd'hui."* Pourtant, elle faisait partie des recommandations de la Cour des comptes dans un chapitre concernant les transports franciliens de son rapport de 2016. Mais le rédacteur en chef de Mobelett tempère: *"la fusion n'est pas la solution miracle"*. Même si une gouvernance unique a fait ses preuves, à Lyon ou à Londres, la réussite dépend surtout *"de l'intelligence des élus sur ces dossiers et la stratégie à long terme"*. Et une gouvernance unique ne garantit pas la prise de bons choix. De son côté, Alexandre Vesperini milite pour qu'enfin les décisions soient prises *"avec pragmatisme et non plus avec idéologie, comme cela a été le cas pendant trop longtemps. Par exemple une piste à suivre pourrait être celle de l'ouverture du capital de ces sociétés d'État aux investissements privés. Afin que les collectivités ou les usagers puissent être actionnaires et décisionnaires sur la stratégie à suivre"*. L'idée est lancée.