

Le 20 Juin 2013, le Club Les Echos en partenariat avec Kurt Salmon recevait Pierre Mongin, Président-Directeur général de la RATP autour du thème : « les enjeux du Grand Paris ».

Diplômé de l'ENA en 1980 (promotion Voltaire), Pierre Mongin commence sa carrière en tant que directeur de cabinet du préfet de l'Ain. Après un passage par le cabinet du préfet des Yvelines, la police nationale puis par l'Inspection Générale, il intègre le cabinet d'Yves Galland en 1987. En 1993, il devient chef de cabinet d'Edouard Balladur, puis directeur de cabinet de Dominique de Villepin en 2005. En 2006, il rejoint la RATP.



Dès sa nomination, Pierre Mongin avait pour préoccupation majeure « la mobilité des franciliens ». Avec 10 millions de passagers transportés par jour, certains axes du réseau subissaient de fortes saturations aux heures de pointe. Le phénomène est né d'un déséquilibre démographique constaté sur la région, avec une population des banlieues qui explose (hausse de 40% sur les quarante dernières années). Aujourd'hui, 70% des déplacements franciliens se font de banlieue à banlieue. L'enjeu premier pour la RATP est donc de désaturer le trafic « en changeant la forme de nos transports, en passant d'un système en étoile à un système en rocade ».

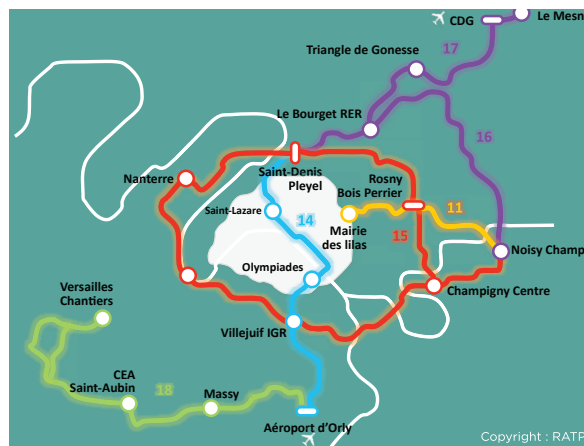
90% des habitants de la région logeront à moins de 2km d'une gare.

« Le Grand Paris est vital pour l'Ile de France », selon Pierre Mongin. Il présente d'abord un grand enjeu de qualité de vie. Avec ses nouvelles infrastructures, 90% des habitants de la région logeront à moins de 2km d'une gare et verront leur temps de transport moyen, aujourd'hui de 1h20 par jour, divisé pratiquement par deux. Ensuite, il présente un gage d'inclusion sociale extrêmement important. En effet, le projet permettra aux habitants des zones éloignées d'avoir un accès

facilité au bassin d'emploi et à la culture en Ile de France. Il fera gagner au total 115 000 emplois de plus que la croissance spontanée de la région.

Pierre Mongin, en illustrant son propos d'une carte détaillant les nouvelles infrastructures de transport, a présenté la stratégie de la RATP qui s'est récemment engagée vis-à-vis du STIF à investir 6.5 milliards d'€ supplémentaires dans la rénovation des lignes, soit plus de 10 milliards d'€ au total d'investissements sur la période 2008-2015. Ces financements servent d'abord à prolonger les lignes de métro et de tramway :

- La ligne 12 va désormais jusqu'à Aubervilliers.
- La ligne 4 a été prolongée pour aller à Montrouge et bientôt à Bagneux.
- Le Tramway T1 qui s'arrêtait à Saint Denis, dessert désormais Gennevilliers à l'est.
- Le T2 qui s'arrêtait à la Défense, traverse maintenant la Seine pour aller à Pont de Bezons et demain à Argenteuil.
- Le T3, qui est le tramway de Paris, inauguré en 2006 avec Bertrand Delanoë, va jusqu'à la Porte de la Chapelle, et la RATP travaille à sa poursuite à l'ouest.
- Le T5, va ouvrir cette année pour couvrir les banlieues défavorisées du point de vue des transports telles que Saint-Denis ou Sarcelles.
- Le T7, va également ouvrir pour relier Villejuif à Athis-Mons au sud puis vers l'Essonne tout en passant par Orly Rungis.



Ensuite, ces investissements financent la modernisation des lignes du RER A et B, les plus lourdes d'Europe avec une fréquentation totale de 1,9 million de voyageurs par jour. Sur le RER B, « Avec Guillaume Pepy, PDG de la SNCF, nous avons décidé d'ouvrir au mois de novembre une tour de contrôle commune pour gérer l'ensemble de la ligne de façon unifiée », pour assurer la cohérence du trafic. De plus, deux voies seront strictement dédiées au RER B à partir de la Gare du Nord pour éviter les mélanges actuels du trafic du nord. Du côté du RER A, l'effort principal porté à 2 milliards d'€ est focalisé sur le remplacement des trains et le confort des voyageurs.

La modernisation passe aussi par l'emploi des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication qui bouleversent la relation avec les usagers. L'information voyageur est désormais personnalisée pour aider le voyageur à optimiser ses déplacements et à organiser ses détours en cas de ruptures de service. Le système d'alerte par SMS déployé permet par exemple de connaître l'état du trafic des lignes en temps réel. Des comptes Twitter ont été créés pour diffuser une information fiable, précise et instantanée à partir d'une tour de contrôle globale.

Enfin, la RATP se modernise en construisant 3000 écrans, dont 1100 déployés avant la fin de l'année, sous forme de panneaux d'information multimodaux qui intégreront le métro, le RER, les bus et les tramways toujours dans l'optique de mieux informer le voyageur.

Pierre Mongin a ensuite partagé ses deux principales convictions sur le projet du Grand Paris, reprises récemment par le Premier ministre. D'abord, la RATP préconise une gestion du projet en « programmation continue » où la construction ne s'arrête jamais, pour éviter les risques et perturbations induits par les arrêts de chantiers sur la ville. Ensuite, la commande publique classique, passant par la SGP, ne doit pas être la solution exclusive. D'autres solutions plus innovantes peuvent être acceptées telles que des concessions sur des sections du trajet, avec des partenaires privés et une initiative privée que la RATP pourra en partie financer outre la subvention d'équilibre.

La RATP doit démontrer qu'elle peut fournir le meilleur service, au meilleur prix

Avec l'ouverture à la concurrence, la RATP n'est plus pour la première fois le donneur d'ordre. « Nous ne sommes pas le maître d'ouvrage. Mais un fournisseur potentiel dans le cadre de la concurrence organisée autour de ce projet ». A ce jour, la RATP a remporté par exemple 60% des appels d'offres de la SGP, « mais 40% nous ont échappé ». Une fois les lignes du Grand Paris mises en service, la réglementation européenne impose l'appel d'offres pour l'exploitation du service. « Cela change totalement l'état d'esprit de la RATP. La RATP doit démontrer qu'elle peut fournir le meilleur service, au meilleur prix ».

Le projet du Grand Paris coûtera 30 milliards d'€ et son financement incombe à l'Etat et à la région. Pour Pierre Mongin, les 800 millions d'€ par an de recettes ordinaires fiscales sont considérables et suffisantes pour porter le projet jusqu'à maturité. La question du refinancement se posera autour de 2025 mais le PDG de la RATP est confiant sur les gains attendus. « La RATP n'aura pas besoin d'augmenter sa dette ».

Pierre Mongin s'est également exprimé sur la question posée par Philippe Menesplier, associé chez Kurt Salmon, sur les savoir-faire acquis de l'expérience internationale notamment au Brésil. L'expérience de montages différents et les partenariats avec de grandes entreprises mondiales ont permis à la RATP d'échanger sur les technologies et d'apporter en France les meilleurs

systèmes. « L'île de France bénéficie grandement en se comparant en permanence avec ce qui se passe ailleurs ! ». Aussi, cette ouverture permet à la RATP d'attirer les meilleurs talents (notamment les diplômés de Polytechnique).

Au sujet du prolongement du service de nuit, la RATP n'envisage pas de passer aux 24h/24 comme à New York. En effet, « au delà de 2h du matin, le prix du déplacement en métro coûte plus cher que de prendre le taxi et faire reporter ce coût au contribuable n'est pas une bonne idée ». La nuit est consacrée par la RATP aux chantiers d'extension menés par 5 000 de ses collaborateurs.



Sur le report modal, l'offre de transport doit permettre aux habitants de la ville de se déplacer dans tout Paris sans avoir nécessairement besoin de voiture. A l'avenir « nous imaginons de rendre accessible le réseau RATP par autoroute, où l'on pourrait garer sa voiture et prendre le bus par exemple ». Dans le projet Osmose, la RATP imagine une gare du futur communiquant avec le reste des espaces. Les stations nouvelles seront conçues pour permettre l'accès à la lumière du jour et disposeront de suffisamment de place pour intégrer de nouvelles activités attendues par les voyageurs.

Philippe Menesplier - Associé
philippe.menesplier@kurtsalmon.com