

La RATP est « légitime » à l'international

Par Valérie Collet Publié le 07/11/2011 à 12:07

INTERVIEW - Pierre Mongin, PDG de l'entreprise publique, défend sa place dans le Grand Paris.

Pierre Mongin, le PDG de la **RATP** depuis 2006, ne manque pas de pugnacité pour défendre les projets qui lui tiennent à cœur. Il voulait relier Orly à Roissy en prolongeant la ligne 14 de métro automatique. La région Ile-de-France n'en a pas voulu. Qu'importe ! Il propose une autre solution via la gare du Nord. La desserte du plateau de Saclay, ce campus technologique francilien, devrait être l'un des premiers projets du **Grand Paris** à voir le jour ? Le président de la RATP est le premier à dévoiler un partenariat public-privé pour bâtir un métro léger. Il bataille aussi face à Veolia Trandev et à Keolis pour remporter de nouveaux contrats de transport public en France et à l'étranger en préparant l'entreprise publique à la concurrence.

Le FIGARO. - La RATP a-t-elle vocation à se développer encore à l'international ?

Pierre MONGIN. - Cette stratégie est indispensable pour l'avenir de l'entreprise. Et elle porte ses fruits. En remportant cet été **le réseau de tramway bus de Manchester**, qui s'ajoute aux bus de London United, nous comptons désormais 3000 salariés en Grande-Bretagne et nous avons actuellement d'autres appels d'offres en cours. En Algérie, où nous venons d'inaugurer le métro d'Alger, nous avons créé une filiale à 100% et nous travaillons sur une quinzaine de projets de tramway. D'autres aboutiront peut-être à Casablanca, Dubaï, Doha, Abu Dhabi... Sans oublier l'Inde, les États-Unis.

Ce développement ne se fait-il pas au détriment de vos activités en Ile-de-France ?

Pierre MONGIN. - Cette présence internationale est légitime parce que nous avons deux métiers à la RATP. Notre première responsabilité consiste à transporter les Franciliens. Elle restera toujours centrale, avec une « usine à transporter » qui nécessite toujours plus de modernisation. Nous investissons 1,5 milliard d'euros cette année en Ile-de-France, avec l'aide du Stif. **L'automatisation de la ligne 1** du métro parisien a, par exemple, coûté 700 millions d'euros. Nos activités internationales sont très faiblement consommatrices en capital : le métro d'Alger a été totalement financé par l'Algérie. Je pense qu'il ne faut pas opposer ces deux activités. Elles correspondent à l'histoire de notre entreprise qui a participé à la naissance des métros de Caracas, Montréal et Santiago. C'est aussi grâce à cette ouverture internationale que nous pouvons recruter et conserver les meilleurs ingénieurs et assurer une haute qualité de service en Ile-de-France.

Le projet de Grand Paris est-il la première occasion de mettre la RATP en concurrence avec d'autres opérateurs de transport public ?

L'ouverture à la concurrence existe déjà depuis le 1er janvier 2010 pour les nouveaux réseaux de transport en Ile-de-France, comme ceux du Grand Paris. Nous avons déjà remporté des appels d'offres pour des études d'ingénierie sur la conception des nouvelles gares et sur les systèmes de transport du futur métro du Grand Paris. À la RATP, nous nous préparons à la mise en concurrence des bus, prévue en 2024 et à celle des trams en 2029. La transformation à accomplir est importante, surtout si notre réseau de bus, complètement maillé, est soumis à des appels d'offres ligne par ligne. Notre expérience à Londres nous sert d'apprentissage. Dans le cadre du Grand Paris, nous venons de faire une proposition de partenariat public-privé avec Bouygues Construction et Siemens France pour la construction d'un métro léger qui desservira le plateau de Saclay et reliera ensuite Versailles à Orly.

Vous montez régulièrement au créneau sur la nécessaire création d'une liaison directe entre Paris et l'aéroport Charles-de-Gaulle. Où en est le projet CDG Express ?

Nous savons que **le projet CDG Express** est « mort », mais nous attendons que l'acte de décès soit officiellement dressé. Par ailleurs, en 2025, le Grand Paris Express doit relier Saint-Denis Pleyel à Charles-de-Gaulle. Pour répondre aux besoins de la clientèle d'ici là, nous avons fait une proposition pour qu'un train direct, que nous appelons « Roissy-Direct », puisse emprunter des voies parallèles à la ligne B du RER depuis la gare du Nord. Une expertise est en cours avec Réseau ferré de France et la SNCF pour savoir si la gare du Nord peut supporter ce trafic supplémentaire. Un tel projet ne coûterait que 200 millions d'euros et pourrait être réalisé en deux ans.