

« Il faut préparer la RATP au choc de la concurrence »

FACE AUX LECTEURS. LE PDG de la RATP, Pierre Mongin, nous a reçus au siège parisien de l'entreprise publique pour évoquer dans le détail les défis de la Régie, qui transporte chaque jour 10 millions de voyageurs franciliens.

IL ARRIVE au pas de charge dans la salle du conseil d'administration de la RATP où il reçoit les lecteurs du « Parisien » et d'« Aujourd'hui en France » et n'en repartera que deux heures plus tard pour filer rencontrer le maire de Mexico. PDG de la RATP depuis 2008 et candidat déclaré à sa succession en juillet, Pierre Mongin dirige ce qu'il nomme un « gros bateau ». 55 000 salariés, 5,5 Mds€ de chiffre d'affaires et la bagatelle de 10 millions de voyageurs transportés chaque jour en Ile-de-France, soit plus que la SNCF ! Le réseau qu'il gère n'a pas été touché par la grève de ces derniers jours.

« C'est un défi quotidien. Il y a de bonnes journées... et des moins bon-

nes », sourit ce Marseillais de naissance. Aujourd'hui sera assurément une bonne journée, car le patron signera avec son homologue d'EDF un partenariat pour accélérer la mise en place de bus 100 % électriques. Une nouveauté qui succède au lancement du prolongement au nord de la ligne 14, mi-juin. Propreté ou accessibilité du métro, problèmes du RER A... A chaque question, cet énarque passé par les cabinets de Balladur et Villepin a répondu avec force détails et chiffres. Sans notes.

Entretien coordonné par
BERTRAND SCHNEIDER ET JULIEN DUFFÉ

Avec la collaboration
D'ELISABETH KASTLER-LE SCOUR
Photos : YANN FOREIX

LE MÉTRO AU QUOTIDIEN

CHARLÈNE KALALA. Tous les jours, de nombreux passagers sautent les portiques de contrôle. Qu'envisagez-vous pour lutter contre les fraudeurs ?

C'est un sujet triste. On a à peu près 5 % de fraudeurs sur le métro, 7-8 % sur les bus. Ce sont 100 M€ perdus chaque année. Avec ça, on peut acheter 300 bus neufs... En plus, 800 000 Franciliens bénéficient d'une tarification sociale (transport gratuit ou demi-tarif). Aucune capitale ne propose un tel système en Europe. Du coup, honnêtement, il n'y a aucune raison de frauder. Une partie des fraudeurs essaient d'éviter de payer leurs amendes en refusant de décliner leur identité correctement. Je vois prochainement le ministre de l'Intérieur. Je lui demanderai la possibilité d'exiger le contrôle d'identité pour des agents assermentés de sécurité de la RATP, comme des agents de police judiciaire.

ROBERT AYCAGUER. Il y aurait 150 suicides dans le métro par an avec comme conséquence 100 000 passagers en retard. Envisagez-vous de mettre des portes palières partout sur les quais ?

En nombre, par an, ce sont même des millions de personnes qui sont impactées. C'est un phénomène contre lequel nous sommes totalement démunis. On ne peut pas équiper de portes palières toutes les stations. Pour une station, ça coûte 3 à 4 M€ pour deux quais. Vous imaginez 350 stations...

ALEXANDRA DA SILVA. L'année dernière, je vivais à Hongkong, où le métro est très clair, très propre... Ne vous sentez-vous pas en retard sur ce point ?

La propreté, nous avons notre part de responsabilité et c'est un problème. Mais la population de Hongkong, ce n'est pas tout à fait la population parisienne ! 7 millions de personnes passent dans les espaces souterrains de la RATP chaque jour. Dans le lot, il n'y a pas que des gens extrêmement propres et bien élevés... Les campagnes lancées sur l'incivilité ont pour but que des compor-

tements plus convenables se fassent. Cette année, j'ai aussi mis 6 M€ de plus pour le nettoyage. C'est énorme. On a rénové en gros œuvre 250 stations de métro et je vais m'attaquer au RER. 800 000 personnes passent chaque jour à Châtelet : on va y faire des travaux très importants. C'est le plus gros chantier actuel de gare souterraine en Europe. Il sera achevé en 2016. Plus c'est beau, plus c'est respecté : c'est un de mes principes.

CHARLÈNE KALALA. Quelles

mesures envisagez-vous pour diminuer les grèves ?

A Londres, ils ont pratiquement deux jours de grève par mois depuis six mois. Vous ne voyez jamais ça à Paris. A la RATP, même s'il y a des conflits sociaux sur l'organisation du travail, la hiérarchie, les congés... cela ne se traduit pas, et j'en suis très fier, par des arrêts de travail. Dès qu'il y a un conflit, on discute. Nous sommes très aidés par des partenaires sociaux qui sont très conscients de ce que sont le service public et la nécessité de ne pas l'interrompre.

MOHAMED OUMRANI.

Par rapport aux personnes en situation de handicap, vous serez contraint à une obligation d'accessibilité. Où en êtes-vous ?

Le droit au transport pour tous est une question qui me tient à cœur. La loi de 2005 fait qu'en 2015 il y a une obligation d'accessibilité. Tout le monde y est astreint sauf le métro, en raison de son âge. Il n'y a pas de place sur les trottoirs de Paris, on ne peut donc pas installer des ascenseurs partout, c'est absolument impossible. On le fait en revanche sur les lignes et les stations nouvelles. Les tramways comme les RER sont accessibles. Les plus pratiques, ce sont les bus, que l'on a tous équipés de palettes électriques qui accostent le trottoir. Mais les mairies doivent changer les hauteurs des trottoirs. C'est fait à Paris à 100 %, mais pas encore dans beaucoup de villes de banlieue.

ROBERT AYCAGUER. Quels moyens sont mis en œuvre dans l'éventualité d'un attentat dans le métro ou le RER ?



Paris (XII^e), le 27 mai. Pierre Mongin, PDG de la RATP depuis 2008, gère 55 000 salariés et 5,5 Mds€ de chiffre d'affaires.

La RATP a connu des attentats terroristes, donc nous sommes très vigilants. Ce sont des sujets qui relèvent de la puissance publique et nous appliquons le plan Vigipirate. En ce qui concerne la sécurité des voyageurs, je suis très content, car cette année les atteintes physiques sur les voyageurs ont baissé de 7 %. On a aussi moins tagué, moins dégradé. Le réseau de vidéoprotection que j'ai mis en place y est pour quelque chose : 9 800, bientôt 10 000 caméras. Tout est couvert, il n'y a pas de zone blanche. Cela permet à la justice et à la police d'avoir des images. Même un vol de porte-monnaie, qui est un fait malheureusement banal dans le métro, est résolu dans un cas sur deux.

LES POINTS NOIRS

ALEXANDRA DA SILVA. Tous les jours, je prends la ligne 13, sur laquelle nous sommes entassés. Que comptez-vous faire ?

Lors de sa conception, on a voulu dédoubler la ligne 13 dans sa partie nord pour faire des économies. Cela a été une erreur. Moderniser la ligne, c'était l'urgence : on y a investi pratiquement 250 M€. D'abord pour resserrer les trains afin d'arriver à un intervalle de 85 secondes aux heures de pointe pour transporter plus de gens : c'est en cours. On a mis des portes palières pour protéger les quais. Et, au fil des années, on a renouvelé les trains. Mais ça ne suffit pas. Dans trois-quatre ans, la ligne 14 sera prolongée au nord : Nous pensons que cela va diminuer la fréquentation de la ligne 13 de 20 à 30 %.

Une personne sur cinq de moins dans le train : vous le sentirez. Il ne s'était rien passé pendant quarante ans sur la ligne 13.

MOHAMED OUMRANI. Quels sont vos projets sur le RER A, dont le service reste imparfait ?

Aujourd'hui 13 % des voyageurs du RER A n'arrivent pas à l'heure : c'est beaucoup trop. Sur cette ligne qui est très difficile — elle fait 75 km de long et on a des journées à plus de 1 100 000 voyageurs —, nous étions à un point de rupture il y a six ans qui justifiait un changement majeur.

Les trains étaient trop petits : jusqu'à fin 2016 nous les remplaçons par des trains à deux étages au rythme de deux par mois. Tout cela est juste encore. Nous allons créer des zones de retournement et de stockage pour injecter des trains sans attendre le retour de celui qui est coincé. L'idée, c'est de cantonner les incidents à des zones de la ligne et de ne pas généraliser le chaos. Quand on fera en sorte que lorsqu'il y a un incident les deux tiers de la ligne fonctionnent, on aura changé complètement la vie des gens.

LA 4G PARTOUT

ALEXANDRA DA SILVA. L'accès à la 4G sera-t-il disponible partout sur le réseau RATP ?

C'est en cours de déploiement. Fin 2016, nous serons le seul réseau au monde à offrir l'accès à la 4G à bord des trains partout : dans les métros, sur les RER A et B. Par rapport au wi-fi, c'est une solution beaucoup plus économe en ondes. Ma négociation avec les opérateurs a été très difficile parce que je les ai forcés à traiter tout le réseau de manière égalitaire. Il n'était pas question que les bouts de ligne ne soient pas connectés.

STÉPHANIE LE JALLE.

Avec les automates de tickets, que deviennent les guichetiers ?

Nous travaillons avec ces 6 000 agents présents dans les stations et les gares pour repositionner complètement leur attitude. La 4G aidant, ils vont être dotés de tablettes pour les aider à répondre aux questions pratiques des voyageurs. Beaucoup apprennent volontairement l'anglais. Grâce à leur mobilité, ils auront un rôle de surveillance générale : signaler une fuite, un problème, notamment de propreté. Ils seront les maîtres des lieux.



Paris (XII^e), le 27 mai.
Pierre Mongin a pris la pose au siège de la RATP avec six lecteurs du « Parisien » et d'« Aujourd'hui en France » venus lui poser des questions.

LES PHRASES CLÉS

« A Londres, ils ont pratiquement deux jours de grève par mois. Vous ne voyez jamais ça à Paris »

« Je ne m'autorise pas à appeler le président de la République. En France, ça ne se passe pas comme ça ! »

« Des millions de personnes passent dans les espaces de la RATP. Dans le lot, il n'y a pas que des gens extrêmement propres et bien élevés »

« En 2024, le marché des bus sera soumis à la concurrence. [...] J'ai envie de mener ce combat-là. Si nous ne sommes pas au rendez-vous, l'entreprise n'ira pas bien »

« Prenez des vacances, pas trop ! »

LES TRANSPORTS DE DEMAIN

STÉPHANIE LE JALLE. Au sujet du diesel, la maire de Paris veut en 2020 un réseau de bus 100 % électriques. Est-ce tenable ?

Ma conviction, c'est que le diesel, à terme, c'est fini. Nous avons changé d'époque, la santé prime tout. Depuis le début de l'année, nous ne commandons plus de bus diesel mais des hybrides qui nous font gagner entre 20 et 30 % de consommation de carburant. D'ici à 2016, nous aurons réduit de 90 % nos émissions de particules. Mais, pour répondre à votre question, 2025, c'est la bonne date pour avoir un parc de bus électriques et gaz. Les premiers bus électriques rouleront vers septembre 2015 à Paris et en banlieue : une cinquantaine seulement, avec des modalités différentes, parce que nous ne voulons pas faire de bêtises avec l'argent public. Et en 2017, nous serons en mesure de lancer un appel d'offres beaucoup plus significatif parce que l'industrie aura répondu à notre attente. Dernière chose, nous conserverons 10 à 20 % de bus qui fonctionnent au gaz pour préparer l'avenir. Car demain, il y aura peut-être une troisième technologie absolument formidable sur laquelle on travaille déjà en recherche : l'hydrogène. C'est un très bon carburant. On peut le stocker, à la différence de l'électricité. Et quand vous le brûlez, vous faites de l'eau, donc ce n'est pas mauvais pour la nature.

CLAUDE ASSOGBAVI. J'ai lu que vous avez testé des bus électriques chinois. Quelle est votre position par rapport

aux politiques qui prônent le consommateur français ?

Je n'ai pas honte de dire que je crois fondamentalement au patriotisme économique. Nous avons beaucoup de nos concitoyens qui sont aujourd'hui au chômage, je pense que nous avons besoin de soutenir l'industrie française. C'est vrai que nous avons fait venir des bus de Chine pour les observer et nous avons été un peu déçus. Leurs batteries étaient énormes et prenaient un tiers de la place des voyageurs et nous n'avions aucune garantie de leur durée de vie. Or nous pensons que l'électricité est rentable si on change la batterie à la moitié de la vie des bus, c'est-à-dire à

« J'ai une nette préférence pour aider les industriels français qui fabriquent de très bons bus »

sept ans et demi. Encore une fois, j'ai une nette préférence pour voir si on ne peut pas aider les industriels français qui ont des usines en France et qui fabriquent de très bons véhicules à s'adapter pour nous fournir des bus électriques.

ROBERT AYCAGUER. Quand commenceront les travaux du futur métro du Grand Paris ?

Ce n'est pas nous qui le réalisons, c'est un autre établissement de l'Etat, la Société du Grand Paris, la SGP. En revanche, la RATP les aide, parce qu'on sait faire. On leur fournit des ingénieurs pour préparer leurs plans, leur projet, etc. Mon sentiment c'est que ça va aller assez vite

maintenant (NDLR : la SGP vient d'annoncer les premiers coups de pioche pour cet automne).

STÉPHANIE LE JALLE. Quels seront ses tarifs ?

Là aussi, cela ne relève plus de la RATP depuis la décentralisation mais du Stif (Syndicat des transports d'Ile-de-France) et de son président Jean-Paul Huchon. Il y a deux débats : celui d'un passe à tarif unique, qui relève des politiques. Et une deuxième question qui est plus technique : avec un réseau en rocade, la notion de zonage perd son sens. On envisage alors un autre système de tarification qui serait basé sur des unités transport, calculées en fonction d'un trajet type (ce qui est pratiqué à Londres). Honnêtement, on y réfléchit. Et la décision sera prise par les élus.

SON PASSÉ, SON AVENIR

CLAUDE ASSOGBAVI. Bientôt huit ans à la tête de la RATP, n'est-ce pas trop ? Etes-vous candidat à un troisième mandat en juillet et pour quoi faire ?

Je peux encore servir utilement cette maison. Je ne ressens aucune usure, aucune lassitude, mais au contraire une stimulation à voir sortir de terre progressivement tous les efforts d'années de travail des équipes. L'Europe nous a imposé des changements de règles. La RATP, avant, c'était un monopole public. Fin 2024, tout le marché des bus d'Ile-de-France sera soumis à la concurrence (NDLR : idem en 2029 pour

les trams, en 2039 pour les métros et RER. Et toute création de nouvelle ligne est déjà soumise à concurrence). Ma mission aujourd'hui est de préparer l'entreprise à cette échéance extrêmement rude, à ce choc. Je le fais depuis près de huit ans. J'ai envie de poursuivre ce combat-là. Si nous ne sommes pas au rendez-vous, l'entreprise n'ira pas bien. **STÉPHANIE LE JALLE.** Vous faites partie de la fameuse promotion Voltaire à l'ENA où vous avez côtoyé François Hollande, Ségolène Royal, Michel Sapin, Dominique de Villepin... Cela vous aide-t-il ?

J'ai appris plein de choses, et il y avait des gens brillants. Je vous rassure, cela ne m'autorise pas à prendre mon téléphone et à appeler le président de la République. Cela ne se passe pas comme ça en France, ni ailleurs ! (Rires.)

CLAUDE ASSOGBAVI. Vous avez un emploi du temps très chargé. Cela vous laisse du temps de libre par ailleurs ?

Il faut équilibrer sa vie, prendre des vacances. Je dis toujours à mes collaborateurs : « Prenez des vacances, pas trop ! Ce qu'il faut. Mais prenez-en parce qu'il faut revenir le lundi plus frais, plus dynamique. »

Ils l'ont rencontré

Claude Assogbavi

52 ans, professeur de biotechnologie Orly (Val-de-Marne)



Charlène Kalala

20 ans, étudiante en lettres Soisy-sous-Montmorency (Val-d'Oise)



Robert Aycaguer

68 ans, retraité, ex-directeur de centre de formation Boissémont (Val-d'Oise)



Stéphanie Le Jalle

38 ans, responsable commerciale Arcueil (Val-de-Marne)



Mohamed Oumrani

53 ans, patron d'une entreprise d'aide à la personne Chatou (Yvelines)



Alexandra Da Silva

23 ans, étudiante à Paris en école de commerce Cormeilles-en-Parisis (Val-d'Oise)

