

Jean-Pierre Farandou, Keolis : "Le Grand Paris, ce n'est pas si loin que ça"

Le dirigeant de Keolis confirme le fort intérêt de la filiale de la SNCF pour les futures lignes du métro automatique Grand Paris Express. Mais aussi pour les nouvelles lignes de bus qui pourraient être créées en Ile-de-France dans le cadre d'un vaste plan bus défendu par Pierre Serne, vice-président de la région Capitale, chargé des transports. En jeu, des marchés de plusieurs centaines de millions d'euros pour les opérateurs "privés" qui vont venir chasser sur les terres de la RATP.

"Le Grand Paris, ce n'est pas seulement le métro", a insisté Jean-Pierre Farandou lors d'une rencontre avec des journalistes de la presse transport, le 4 octobre 2013. Non seulement, le patron de Keolis (filiale transport public de la SNCF) ne veut pas regarder passer les bus si le vaste programme de développement des lignes routières en grande banlieue voulu par les élus franciliens se concrétise, mais il ne veut surtout pas rater le métro du Grand Paris.

Dans les appels d'offres que le Syndicat des transports d'Ile-de-France, l'autorité organisatrice, sera obligé de lancer pour attribuer les marchés d'exploitation des lignes du métro automatique, la RATP, Keolis et les autres opérateurs privés de transport public vont se livrer une bataille sans merci.

L'enjeu est énorme : lors d'une réunion organisée par la Commission nationale du débat public en janvier 2011 consacrée au coût et au financement du métro du Grand Paris, les coûts d'exploitation de l'ensemble du réseau avait été estimé à 1,2 milliard d'euros par an !

Bien plus que le contrat d'exploitation du RER de Boston (Etats-Unis), déjà à 300 millions de dollars par an (environ 221 millions d'euros), pour lequel Keolis est préqualifié en groupement avec la SNCF. La décision doit tomber fin 2013. Et contrairement aux autres lignes de métro existantes à Paris où le monopole de la RATP ne disparaîtra qu'en 2039 (en 2024 pour les lignes de bus intramuros), **les nouvelles lignes du métro automatique seront totalement ouvertes et soumises à appels d'offres.** Pour la totalité de la ligne, ou pour des tronçons de lignes.

Au boulot donc. Le premier appel d'offres sera celui de la ligne 15 qui doit entrer en service en 2020 sur le tronçon Pont de Sèvres- Noisy Champs (la ligne 14 restant aux mains de la RATP). Jean-Pierre Farandou a déjà fait son rétroplanning : "en 2020, le métro roule, en 2018, le Stif choisit l'opérateur, en 2017, il lance l'appel d'offres, en 2016, il prépare le cahier des charges", calcule-t-il à haute voix. Nous sommes bientôt en 2014, les décrets d'application de la loi du Grand doivent encore être précisés, mais le sujet du Grand Paris n'est pas si loin que ça. Il faut s'y mettre dès maintenant".

Aux commandes des PCC

Pour le dirigeant de Keolis, "si la RATP a été désignée gestionnaire d'infrastructure des transports franciliens, c'est bien que d'autres entreprises ferroviaires seront sur les rangs pour l'exploitation des lignes de métro". Il devra sans doute affronter d'autres Français (RATP et Transdev), mais aussi des étrangers comme le groupe hongkongais MTR, et les Britanniques Stagecoach, National Express ou First Group qu'il côtoie déjà en Grande-Bretagne où Keolis exploite plusieurs franchises ferroviaires (encadré).

Mais "Qui sera aux commandes des postes de commandes centralisées, le PCC ?", prend l'air de s'interroger J.P Farandou. En théorie, le responsable du PCC, c'est l'opérateur. Aujourd'hui, la RATP et la SNCF sont maître de leur PCC puisqu'elles ont le monopole d'exploitation en Ile-de-France. Et demain ? "Ce sera très révélateur de la volonté ou non de biaiser les règles du jeu de la concurrence et de donner, ou non, l'avantage au gestionnaire d'infrastructure, la RATP", estime t-il. "Nous sommes aussi légitimes que la RATP à faire rouler un métro automatique. A Yberabad en Inde, nous avons été choisi pour en faire rouler un sur 71 kilomètres, c'est bien qu'on a reconnu notre savoir-faire", lance le patron de Keolis.

Nathalie Arensonas

Deux franchises ferroviaires "qui feront l'avenir de Keolis" (rectif. chiffre d'affaires)

Deux autres contrats sont inscrits "en lettres d'or" dans l'esprit du dirigeant de Keolis : Crossrail et East Coast, deux franchises ferroviaires britanniques qui représentent chacune environ 950 millions d'euros de chiffre d'affaires annuel.

- Crossrail est un projet de RER dans la banlieue de Londres qui "ressemble comme deux gouttes d'eau au RER E" en Ile-de-France. Préqualifié avec son allié britannique Go Ahead, Keolis met ici en avant le savoir-faire de sa maison mère SNCF. Quatre autres candidats sont encore en lice : MTR (Hong Kong), DB Arriva (Allemagne), National Express et Serco (UK). "Ce sera une référence mondiale pour le gagnant", estime J.P Farandou.
- East Coast est une ligne ferroviaire qui relie Londres à Édimbourg en Ecosse avec des branches vers Glasgow, Inverness et Glasgow. Keolis va jouer ici l'alliance avec Eurostar. Le Français doit d'abord passer l'étape de préqualification qui n'interviendra qu'à l'été 2014.