

INTERVIEW // **PIERRE MONGIN** PDG du Groupe RATP

« La RATP n'a pas peur de la concurrence »

- Conforté par l'UE, le groupe affûte ses armes dans la période de transition.
- Son patron affiche ses ambitions dans les bus en Ile-de-France.

Propos recueillis par
Antoine Boudet
aboudet@lesechos.fr
et **Lionel Steinmann**
lsteinmann@lesechos.fr

Il y a quatre ans, la RATP a été contestée dans son approche des délais de mise en concurrence de ses réseaux historiques.

La Commission européenne a décidé en décembre de classer sans suite cette procédure. Quelle leçon en tirez-vous ?

C'est d'abord une très bonne nouvelle pour la RATP ! La Commission envisageait de raccourcir de dix ans les délais de transition prévus dans le règlement de 2007. L'Union européenne vient finalement de conclure qu'il n'y a pas lieu de contester le travail du législateur français, validant ainsi la nécessaire transition du monopole vers l'ouverture à la concurrence.

La RATP reste néanmoins accusée par certains de ses concurrents de remporter des contrats de transport urbain en France et dans le monde, alors qu'elle est dans le même temps protégée en Ile-de-France. Que répondez-vous ?

Je suis fatigué de ces accusations sans aucun fondement. La concurrence en Ile-de-France existe déjà : il y a chaque année une centaine d'appels d'offres. En 2009, la France a fait un choix, soutenue par la RATP : chaque ligne nouvelle doit faire l'objet d'une mise en concurrence. Ce sera par exemple le cas pour les futures lignes de métro automatiques du Grand Paris. Les études d'ingénierie de cet immense chantier ont d'ailleurs été attribuées après appel d'offres ; cela montre bien que la concurrence est déjà une réalité.

« Je relève que le flou demeure total pour les autres capitales européennes, à part Londres. »

Il n'y aura toutefois pas de compétition pour le rôle de gestionnaire des infrastructures de ce futur métro automatique. La loi vous a dévolu ce rôle...

Un réseau souterrain nécessite pour son entretien des spécialistes de la géotechnique, de la stabilité des bétons... Les savoir-faire et l'expérience de la RATP ont une vocation naturelle à être mis en synergie par l'Etat, qui est propriétaire des deux réseaux : ne pas le faire reviendrait à multiplier par deux les coûts sans aucun intérêt pour quiconque. D'autant que cette activité, essentielle à la sécurité ferroviaire, est totalement séparée, au sein de la RATP, des activités d'opérateur de transport. Cela garantit l'équité absolue des futurs appels d'offres.

Et pour les réseaux de bus, de tramway ou de métro qui existent déjà ?

Sur ces réseaux, le processus est lancé et les échéances sont connues [fin 2024 pour les bus, fin 2029 pour les tramways et fin 2039 pour les métros et les RER, NDLR]. Je relève par contre que le flou demeure total pour les autres capitales européennes, à part Londres. Berlin ou Vienne, par exemple, affirment qu'elles ont entamé leur transition vers la concurrence, mais n'ont toujours pas dit quand celle-ci se produira ! Quand au métro de Madrid,



Pierre Mongin. Photo Gilles Rolle/RÉA

il ne respecte aucune des règles de concurrence européenne quand il est désigné comme futur opérateur du métro de Lima.

Comment préparez-vous la RATP à ces échéances ?

Mon rôle est d'abord d'éclairer le corps social. Je ne suis pas de ceux

qui utilisent ce sujet pour faire peur. En entreprise, pour faire bouger les choses, il faut convaincre et non envoyer des chocs électriques. Il y a un vrai changement culturel aujourd'hui à la RATP. Notre entreprise n'a pas peur de la concurrence, au contraire, elle s'y prépare dans le dialogue.

Face aux attentats, le consensus social

La RATP a été en première ligne en ce début d'année au cœur des attentats terroristes à Paris. Comment avez-vous géré cette période ?

Ces événements ont été vécus très douloureusement dans l'entreprise, à l'unisson de la nation. Nos personnels ont connu une période de grande angoisse, mais un grand consensus social s'est dégagé pour assurer le service public en toute circonstance. Avec l'adhésion totale des salariés, nous avons pu mobiliser 200 conducteurs supplémentaires le dimanche de la grande marche citoyenne et 250 agents en renfort pour canaliser la foule. La sécurité est une obsession à la RATP et

nous y mettons les moyens avec 10.000 caméras fixes, 30.000 mobiles et une centaine d'équipes de sécurité tous les jours. Mais, lorsque l'on transporte 5 millions de passagers par jour dans le métro et 2 millions dans le RER, il n'y a pas de risque zéro. Face à ces attentats terroristes, j'ai une conviction forte : je suis un ardent défenseur de la laïcité. Dans l'entreprise, j'y travaille depuis cinq ans avec les organisations syndicales et nous sommes parvenus à faire émerger un consensus sur les règles communes de laïcité. Il en est sorti un guide pratique de management devenu depuis un élément du règlement intérieur. C'est donc une règle de droit qui a valeur d'exemple.

Serez-vous prêts sur le plan de la compétitivité ?

Depuis mon arrivée il y a neuf ans, nous avons baissé chaque année nos prix de revient et gagné en productivité. Dans les bus par exemple, je peux affirmer que nous serons en 2025 au rendez-vous du marché. Mon ambition est même d'étendre nos réseaux.

« Dans les bus en Ile-de-France, je peux affirmer que nous serons en 2025 au rendez-vous du marché. Mon ambition est même d'étendre nos réseaux. »

Aujourd'hui, la RATP exploite la moitié des bus de l'Ile-de-France. Les autres sont des réseaux de banlieue opérés par des entreprises propriétaires de leurs droits, comme nous. Elles les perdront le même jour que nous. C'est une opportunité que j'entends bien exploiter, particulièrement en grande couronne. Nous jouerons le jeu et nous souhaitons que tout le monde fasse de même.

Qui visez-vous en particulier ?

La RATP est en train d'étudier très finement le sujet des trams-trains sur le plan juridique. Certains voudraient qu'ils ne fassent pas l'objet d'appel d'offres ; cela nous paraît au contraire inévitable pour respecter le règlement européen. Nous nous y intéressons donc fortement. ■