

RATP: comment Elisabeth Borne entend innover sans tout changer

Par Pauline Damour

Publié le 03-11-2015 à 16h13
Mis à jour à 17h00

La toute nouvelle patronne de la RATP doit trouver les moyens d'innover sans chambouler un groupe en bonne santé économique.



Comment se démarquer de son prédécesseur tout en préservant son héritage? C'est le subtil équilibre que doit trouver Elisabeth Borne, la nouvelle patronne de la RATP, nommée le 20 mai en conseil des ministres et qui a exposé ce matin devant la presse les grandes orientations de sa stratégie à travers son plan baptisé "Defis 2025". "Mobilisation générale sur le RER", développement des services numériques, ou encore maîtrise des coûts, constituent la ligne directrice de cette ingénieure X-Ponts de 54 ans.

Il s'agit de "mettre davantage le voyageur au centre des préoccupations de l'entreprise, de développer une culture d'amélioration continue et de capitaliser sur l'innovation comme moteur de développement", a-t-elle annoncé tout en confirmant l'objectif d'un chiffre d'affaires de 7 milliards d'euros en 2020. Un objectif conforté par le contrat signé début octobre avec le STIF, l'organisateur des transports en Ile-de-France, qui permet d'investir 8,5 milliards d'euros pour améliorer le service et les infrastructures dans les bus, métros, trams et le RER dont les gares vont être rénovées.

Prudente, elle ne critique pas ouvertement son prédécesseur, au parcours professionnel similaire, préfet + dir cab, mais roulant pour la droite, tandis qu'elle a fait sa carrière à gauche. D'ailleurs, même si le départ de Pierre Mongin, deux mois à peine après s'être fait renouvelé à la tête de la Régie a déçu en interne et irrité au sein du pouvoir où il s'était pourtant démené, l'énarque laisse une maison qui tourne plutôt bien. En 2014, la RATP a dégagé un bénéfice net de 300 millions d'euros pour un chiffre d'affaires de 5,25 milliards. Ses activités hors de France sont en plein essor. Et sur le plan social, l'entreprise affiche un taux de grève parmi les plus bas du secteur.

Pas de changement de cap, des "inflexions"

Pas de changement de cap donc, mais "des inflexions sur un certain nombre de chantiers" précise cependant cette grosse bossesse. Le 24 novembre, elle lancera d'ailleurs la nouvelle signature de la **Ratp** (<http://www.challenges.fr/tag/ratp>) imaginée par Havas : "Demandez-nous la ville". Branchée sur l'économie digitale et le développement durable, Elisabeth Borne veut surtout accélérer dans l'innovation. C'est son gros chantier: une nouvelle direction va y être dédiée, dirigée par une recrue débauchée chez Orange, Nathalie Leboucher, la directrice des Smart Cities du groupe de télécoms. "Nous allons embaucher 100 personnes en deux ans et y consacrer 30 millions d'euros" explique-t-elle, soucieuse également de "féminiser davantage" le groupe où seulement 20% de femmes travaillent.

Sur le dossier en vogue des transports verts chers à Ségolène Royal, la nouvelle patronne valide le choix de disposer d'une flotte de bus entièrement électrique d'ici 2025. Plus compliqué car délicat socialement, l'ancienne directrice de la stratégie à la SNCF a une autre échéance en tête: l'ouverture du réseau à la concurrence. Certes, le lobbying européen de son prédécesseur a permis de repousser les deadlines à 2024 pour les bus, 2029 pour les tramways et 2039 pour le métro. "Mais il faut s'y préparer, dès maintenant et très concrètement", pointe-t-elle, décidée à aborder le sujet de la compétitivité le plus tôt possible. Les premiers appels d'offre, prévus d'ici deux ans pour les nouvelles lignes du Grand Paris (la ligne T9 et T10 du tramway et la ligne 15, du métro) seront un premier test.