

Grand Paris Express : Keolis lance l'offensive contre la RATP

TRANSPORT

La filiale de la SNCF avance que le mode d'exploitation choisi, en donnant une place excessive à la RATP, affecte déjà l'efficacité du futur réseau.

Lionel Steinmann
 @lionelsteinmann

La qualité de service du Grand Paris Express (GPE), ce métro automatique qui doit révolutionner les transports en Ile-de-France, est-elle compromise avant même que les travaux pour construire la première ligne n'aient débuté ? C'est ce qu'affirme à mots à peine couverts Keolis.

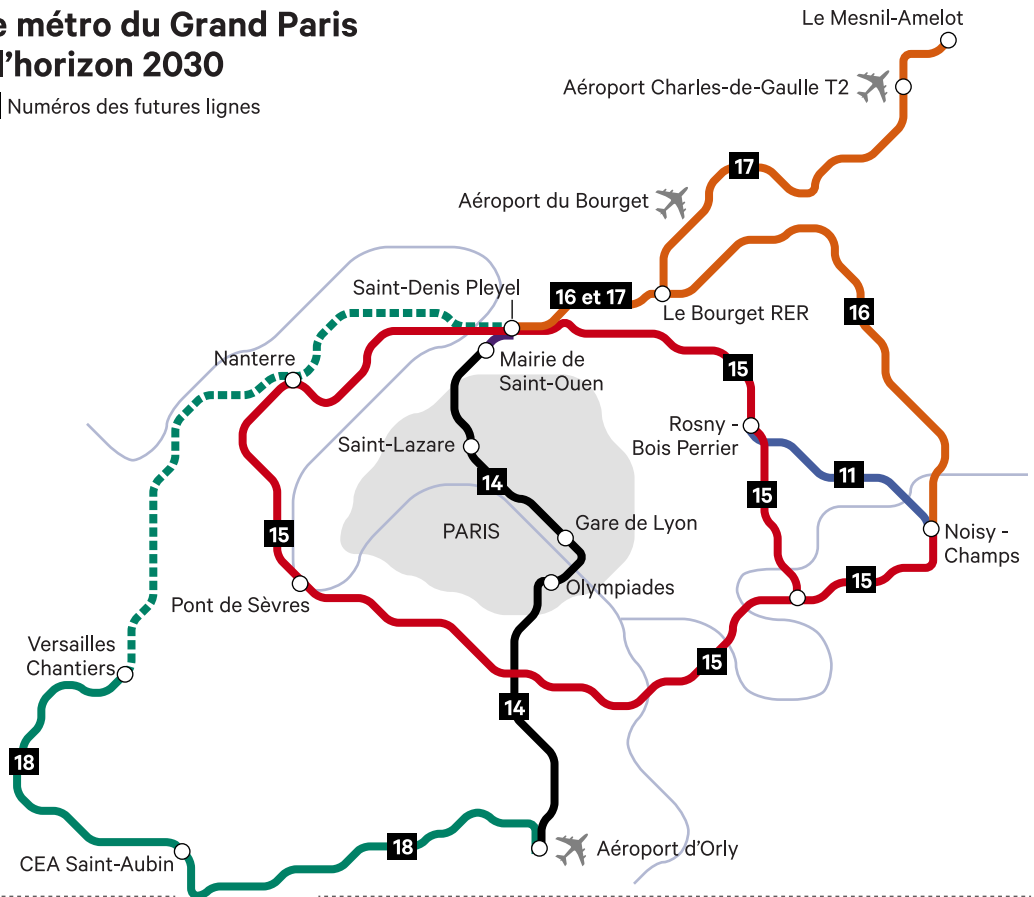
La filiale de la SNCF dédiée au transport urbain avance que le mode d'exploitation qui a été choisi, en donnant une place excessive à la RATP, affecte d'ores et déjà l'efficacité du futur réseau. Elle menace, si rien ne change, de boycotter les appels d'offres qui doivent désigner les exploitants des différentes lignes.

Le projet, d'une ampleur inégalée et qui doit coûter 25 milliards d'euros, fait pourtant saliver tous les opérateurs de transports en commun. D'ici à 2030, le GPE doit faire passer de 200 à 400 kilomètres la taille du réseau francilien, grâce à la création de 4 lignes de métro afin de faciliter les trajets de banlieue à banlieue.

Les parlementaires l'ont inscrit dans la loi consacrée au Grand Paris Express en 2010 : ces nouvelles lignes seront des métros automatiques, le nec plus ultra des transports urbains. Plus coûteux à installer, ce type de système présente ensuite de multiples avantages, comme peuvent en témoigner les usagers des lignes 1 et 14 du métro parisien. Les intervalles entre deux trains sont plus courts, ce qui permet de réduire l'attente des passagers en station et d'augmenter la capacité. Les coûts d'exploitation sont également plus faibles. Dans sa version la plus aboutie, la présence d'un agent à bord n'est même plus

Le métro du Grand Paris à l'horizon 2030

X Numéros des futures lignes



« LES ECHOS » / SOURCE : SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

nécessaire, ce qui diminue la vulnérabilité aux grèves.

Mais l'organisation prévue pour le Grand Paris Express sera inédite pour un métro automatique : en effet, elle scinde le système en deux, avec, d'un côté, les opérateurs des différentes lignes (désignés par appel d'offres) et, de l'autre, la gestion des infrastructures, leur entretien par exemple. Et ce rôle, d'ores et déjà décidé le législateur, sera assuré par la RATP.

« Première mondiale »

Ce partage des tâches fait bondir Keolis. En début de semaine, l'opérateur a emmené quelques journalistes à Lille, puis à Londres, pour présenter le fonctionnement de lignes de métro automatique qu'il exploite. Il y assume aussi la gestion de l'infrastructure (entretien, contrôles de sécurité, etc.) et cette intégration est, selon lui, la clef de l'efficacité. Jean-Pierre Farandou, le

patron de Keolis, s'interroge donc à haute voix sur la pertinence de l'organisation retenue : « Découper un métro automatique en deux, alors qu'il s'agit d'un système intégré par nature, c'est une première mondiale, et cela nous questionne. Nous avons du mal à voir comment ça peut marcher. » Il s'interroge aussi sur le caractère « équitable » des futurs appels d'offres destinés à désigner les exploitants. Opérateur historique en Ile-de-France, la RATP, sera évidemment candidate. Et le fait qu'elle soit assurée de gérer l'infrastructure est de nature à fausser la concurrence, estime Keolis.

Les décrets qui doivent préciser la future répartition des rôles entre les opérateurs et la RATP, gestionnaire d'infrastructure, doivent être publiés dans les mois à venir. Keolis plaide pour que les premiers disposent du périmètre le plus large possible, y compris la maintenance et la gestion des gares. Faute de quoi,

« nous prendrons acte que nous ne pourrions pas exercer notre métier dans des conditions normales, et nous nous retirerons de la compétition », affirme Jean-Pierre Farandou.

Contactée par « Les Echos », la RATP s'est déclarée « extrêmement surprise » de ces déclarations, ajoutant que « le choix fait par le législateur a pour objectif d'assurer un niveau de sécurité optimal, afin d'avoir une vision de long terme sur les infrastructures. Celles-ci ont été confiées à la RATP en raison de ses savoir-faire de maintenance ». Et de rappeler que Crossrail, la ligne de RER de Londres, dont la mise en service est prévue en 2019, aura « précisément la même ». Pas du tout assuré-t-on chez Keolis, qui relève, entre autres que pour Crossrail, le gestionnaire d'infrastructures ne peut pas se porter candidat à l'exploitation... Les hostilités sont lancées. ■