

Compte rendu

Mission d'information sur la candidature de la France à l'exposition universelle de 2025

Mercredi

2 juillet 2014

Séance de 16 heures 45

Compte rendu n° 28

– Audition, ouverte à la presse, sur le thème « Comment accueillir le monde : les transports », de M. Pierre Mongin, président-directeur général de la RATP 2

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

**Présidence de
M. Jean-Christophe
Fromantin,
*Président***

M. le président Jean-Christophe Fromantin. Nous sommes très heureux d'accueillir M. Pierre Mongin, président-directeur général de la RATP, qu'il a la grande responsabilité de guider vers de nouveaux horizons.

Nous travaillons, vous le savez, sur le projet d'une Exposition universelle qui se tiendrait dans le Grand Paris en 2025 – sur sa pertinence économique, sur sa pertinence culturelle, mais aussi sur sa faisabilité. Les transports dans la métropole parisienne constituent donc pour nous un sujet d'importance. Où en sera la RATP en 2025 ? Quel est votre regard sur ce projet ? Quels chantiers impliquerait-il ?

M. Pierre Mongin, président-directeur général de la RATP. Merci, monsieur le président, de me donner l'occasion de m'exprimer devant vous.

La RATP, membre fondateur de l'association ExpoFrance 2025, est fortement engagée en faveur de cette candidature. C'est là, croyons-nous, un projet important pour l'Île-de-France, pour notre pays, et pour notre entreprise. Une exposition universelle est toujours le symbole de la capacité d'un pays à accueillir et à se mobiliser ; et cette capacité est soumise au jugement de tous. Un tel défi aurait un effet d'entraînement. Il y aurait une obligation d'excellence, qui concernerait tous les citoyens ; cette exposition montrerait que nous restons un grand pays ouvert sur le monde.

Au risque d'être emphatique, je vous dirai ma conviction : plus que jamais, nous avons besoin de montrer que la France est une terre d'accueil, un pays ouvert, à vocation universelle. Ce projet s'appuie sur les valeurs de la République, et c'est en le montrant que nous emporterons l'adhésion. C'est un projet très fédérateur, un levier de transformation, et je le sens bien à l'intérieur même de la RATP.

L'exposition universelle serait également une vitrine du potentiel économique de notre pays, ce qui n'est pas négligeable dans le contexte actuel. Notre capitale a besoin de s'affirmer plus fortement au sein de la compétition mondiale. La RATP fait également partie de l'association « Paris-Île de France capitale économique », qui s'attache à promouvoir l'attractivité de notre territoire.

Paris est menacée de devenir une ville musée. Je suis frappé de voir l'intensité de la vie londonienne, qui contraste avec une capitale française si paisible. Certes, le fait que Paris soit une ville apaisée et tranquille, une ville agréable à vivre, est aussi une réussite de Bertrand Delanoë. Mais point trop n'en faut.

L'automobile est aujourd'hui généralement considérée comme une nuisance : l'exposition pourrait nous permettre de reconquérir des espaces sur la voiture. Comme maire de Neuilly, monsieur le président, vous comprendrez que je pense par exemple à l'avenue Charles-de-Gaulle ! Je ne me résous pas à voir l'axe historique du Louvre à La Défense transformé en autoroute urbaine. Car il faudra trouver des lieux pour l'exposition – même si nous ne voulons faire ni trop cher ni trop grandiose. On l'a vu au Brésil, avec la Coupe du monde : aujourd'hui, les citoyens n'aiment pas les dépenses somptuaires, surtout quand les besoins d'investissement – dans les transports, les hôpitaux, les universités – sont si forts.

Il ne s'agit donc pas de faire quoi que ce soit de comparable à la Tour Eiffel. Mais nous devons envisager de reconquérir des espaces où nous pourrions accueillir toutes les

nations qui voudront nous rejoindre. Nous ne pourrons pas investir, comme en 1900, le Champ de Mars ou les Invalides ; mais il y a peu de nouveaux espaces, ou bien très lointains.

Cette reconquête permettrait aux citoyens, une fois l'exposition passée, d'apprécier une meilleure qualité de vie, une meilleure qualité de l'air par exemple, de continuer à profiter d'espaces rendus au public. Ce sont d'ailleurs autant d'éléments d'attractivité de notre pays.

Quant à la date de 2025, elle est pour nous tout à fait pertinente, puisqu'elle tombe à mi-chemin du calendrier fixé par Jean-Marc Ayrault pour la réalisation du Grand Paris : en 2020, ce sera la première livraison de la ligne 15 du métro ; en 2030, le réseau Grand Paris Express doit être achevé. Or, l'échéance d'une Exposition universelle nous forcera à être prêts au bon moment ! Les Français – comme d'ailleurs les Brésiliens – sont comme ça : nous avons besoin d'échéances.

L'un des objectifs les plus importants du réseau du Grand Paris Express est de faire tomber la barrière entre Paris et sa banlieue, vieil héritage du XIX^e siècle et des fortifications de Thiers : les quatre nouvelles lignes de métro dépasseront alors le périphérique pour rejoindre la future grande rocade. Cela implique une requalification économique et urbanistique majeure de grands espaces, grâce aux contrats de développement territorial, qui seront des instruments de dynamique économique. En 2025, ces chantiers devraient être très avancés, ce qui nous permettra de mettre fin au schéma d'une région héliocentrée. Christian Blanc parlait de « *clusters* » : Descartes à l'est, Le Bourget, Pleyel, La Défense, Saclay, Villejuif. Ces pôles économiques seraient mis en valeur par l'exposition universelle.

Une liaison correcte entre le centre-ville et les aéroports sera tout à fait nécessaire. Nous soutenons la société en cours de constitution, avec Aéroports de Paris et SNCF Infrastructures, pour la construction du Charles-de-Gaulle Express. Le projet n'est pas financé ; il coûterait, selon les dernières estimations, 1,7 milliard d'euros. Mais il sera indispensable de le mener à bien : la situation actuelle, où le deuxième aéroport d'Europe, après ceux de Londres, est si mal desservi, ne peut pas perdurer. L'exposition universelle lancerait une dynamique forte, y compris d'ailleurs pour Orly, qu'il ne faut pas oublier. La livraison du CDG Express est aujourd'hui prévue pour 2022 ou 2023.

De façon complémentaire, le schéma du Grand Paris Express prévoit un axe nord-sud renforcé, avec la prolongation de la ligne 14, vers le sud – d'Olympiades vers Villejuif et Orly – et vers le nord – de Saint-Lazare vers Saint-Ouen et Saint-Denis, et puis, au-delà, vers l'aéroport. Le chantier de la station Porte de Clichy vient de commencer. Dans le calendrier prévu par Jean-Marc Ayrault, la prolongation vers le nord doit s'achever en 2027, et celle vers Orly en 2025. Si nous obtenons l'organisation de l'exposition universelle, alors il faudra avancer le calendrier ; en tant qu'industriels du transport, nous sommes convaincus qu'un tel chantier est tout à fait faisable techniquement avant 2025. Il est extraordinairement important de doubler la ligne B du RER, qui transporte un million de voyageurs par jour – comme il est important de doubler la ligne A, qui en transporte 1,1 million. L'ancienne petite ligne de Sceaux a bien changé et elle souffre beaucoup. Le projet Éole permettra de doubler la ligne A.

Pour financer ce projet, il suffirait que Bercy autorise la Société du Grand Paris à emprunter pour payer les entreprises trois ou quatre ans plus tôt que prévu, d'autant que les dates prévues sont rarement respectées – ainsi, 2027 risque de devenir 2029. Mais, avec une exposition universelle prévue en 2025, cela n'arrivera pas. D'un point de vue macroéconomique et budgétaire, accélérer le calendrier ne changerait rien : c'est une dette d'infrastructures, adossée à un projet créateur de richesses dont les effets positifs seraient

considérables. J'estime, comme citoyen, que nous y aurions tout intérêt, d'autant qu'il ne s'agit que d'anticiper un projet qu'il faudra de toute façon mener à bien. Les Franciliens paient déjà une taxe récurrente à cet effet ; ils apprécieraient cette annonce, et l'attractivité de l'Île-de-France s'en trouverait renforcée.

Il y a maintenant un consensus politique fort pour constituer autour du pôle de Saclay un grand campus de haute technologie, afin de donner de la visibilité à notre magnifique système universitaire, rendu malheureusement illisible par la réforme d'Edgar Faure. Or l'arrivée de la ligne 14 permettrait une liaison rapide par métro léger entre Massy et Saclay, puis Orly. Autour de Saclay pourrait ainsi se constituer un haut lieu de l'exposition universelle, autour de la science et de la technologie.

J'ai engagé la RATP dans un processus de conversion complète du parc de bus, en partenariat avec l'État et le STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France). Nous avons déjà lancé l'achat de bus hybrides, qui sont chers, mais très intéressants en termes d'économie d'énergie, et qui émettent très peu de gaz à effet de serre. En 2025, notre parc devrait être « triple zéro » : zéro particule, zéro émission de CO₂, zéro bruit. Pour cela, nous comptons nous appuyer sur une filière gaz – du biométhane – qui représenterait un quart du parc, et une filière électrique qui en représenterait trois quarts. Pour préparer cette rupture technologique, j'ai signé des accords avec Gérard Mestrallet, PDG de GDF Suez, ainsi qu'avec Henri Proglio, PDG d'EDF. Nous croyons que, d'ici à 2025, et sans doute dès 2018, une offre industrielle correspondant à nos besoins existera, avec des bus qui auront l'autonomie nécessaire tout en ayant la capacité de transporter 90 à 100 personnes : il s'agit d'une rupture technologique mondiale. Nous comptons beaucoup sur l'effet de vitrine de la RATP, qui est la cinquième entreprise de transport du monde, à Paris, ville mondiale : nous pensons pouvoir susciter l'offre.

Nous avons pour cette conversion – complète ou partielle suivant les moyens financiers qui nous seront alloués par le STIF – déjà choisi la date de 2025. C'est un investissement important : le coût de revient n'est pas supérieur à celui du parc actuel, mais il y a bien sûr un surcoût au départ. Le STIF en est bien conscient, puisqu'il nous a déjà alloué 100 millions d'euros pour le passage aux bus hybrides.

Comme le métro a été le marqueur de l'exposition universelle de 1900, nous aurions ainsi, 125 ans plus tard, un marqueur du transport public à Paris : le parc « triple zéro ».

Enfin, je voudrais ajouter quelques mots en tant que président actuel de la filière ferroviaire française, Fer de France, qui rassemble, au-delà des grands donneurs d'ordre, les fabricants de matériel, les ingénieristes... Nous demandons aux pouvoirs publics de lancer de nouveaux grands projets, car les chantiers des différentes lignes de TGV sont en cours d'achèvement. C'est donc toute la filière – 340 000 emplois – qui a besoin que de nouveaux chantiers prennent le relais, et le Grand Paris est notre seul espoir. Certes, certains sont déjà lancés. Mais il faut vraiment tenir le calendrier, sinon c'est toute une filière qui risque de s'effondrer : nous perdrons énormément d'emplois, d'entreprises, et tout un savoir-faire. La RATP, la SNCF, toutes les entreprises du domaine ferroviaire constituent un écosystème, sans lequel nous ne pourrions pas vivre. L'accélération du projet du Grand Paris serait donc pour tout ce secteur un élément extrêmement positif, notamment pour améliorer notre visibilité internationale.

Vous avez compris mon enthousiasme, et j'espère qu'il vous paraîtra rationnel. J'espère aussi que vous aurez compris qu'au-delà de la raison, il y a du sentiment : je suis sûr

de l'adhésion des salariés de la RATP – 42 000 personnes en Île-de-France. La perspective d'une Exposition universelle à Paris les fera vibrer, et ils voudront servir chaque jour encore un peu mieux les Franciliens.

M. le président Jean-Christophe Fromantin. Au cœur de ces grands projets, vous avez raison, l'adhésion est essentielle : pour accueillir le monde, il faut des matériels roulants, mais surtout des gens pour accueillir, renseigner, sourire.

Quels sont vos projets concernant les gares : doivent-elles devenir des lieux de vie, ou bien à l'inverse disparaître ?

La RATP a beaucoup innové en matière d'accès à son réseau. Qu'en sera-t-il en 2025, et à quoi ressembleront le ticket de métro de demain et l'accès au réseau dans une société numérique ? Cela est important pour créer la fluidité multimodale ?

M. Pierre Mongin. La RATP est responsable de 350 gares de métro et de RER. Notre réseau a déjà 114 ans, il en aura 125 au moment de l'Exposition universelle. Or, il n'a pas été conçu pour les foules qu'il doit aujourd'hui accueillir : le débit des voyageurs pose dès aujourd'hui problème. De même, il faut améliorer l'accessibilité du réseau pour les personnes handicapées. Vous pointez un vrai problème : le plus beau métro du monde, qui transporte plus de 5 millions de voyageurs par jour, bien plus moderne et plus efficace que celui de New York, bien plus dense que celui de Tokyo, court le risque d'être ringardisé par l'arrivée du Grand Paris Express. Il faudra bien réfléchir, car une bonne connexion entre les deux réseaux est tout à fait nécessaire.

Nos gares, nos couloirs, nos accès... seront-ils à la mesure de la fréquentation ? C'est un problème qui se pose déjà sur la ligne 14, pourtant très récente. Sur cette ligne, nous allons d'ailleurs passer de six à huit voitures par rame en 2019 ou en 2020. Nous devons aussi recalculer les accès à des stations, même récentes, comme celle de la Bibliothèque nationale de France. Je parle parfois de « syndrome de la poussée des murs ».

Puisque nous allons transformer nos gares, nous aimerions proposer à de très petites entreprises de s'installer dans des espaces fournis par la RATP, pour amener plus de services à nos usagers. Une conciergerie est ainsi expérimentée à Montrouge. Mais il faudrait un peu plus de place, et ces activités n'ont pas une forte valeur ajoutée. De plus, les règles du génie civil souterrain, notamment en matière de sécurité, sont très strictes et limitent les possibilités. Nous n'avons donc pour le moment pas de modèle économique viable pour lancer ce projet. Les gares peuvent vraiment être des lieux de vie et de convivialité – on peut le constater à Tokyo.

La RATP a également lancé un projet de recherche architecturale sur les espaces de transport du futur : Osmose. Nous travaillons notamment sur l'utilisation de la lumière naturelle : ainsi, la station de métro Front populaire est à ciel ouvert.

Les gares vont donc encore beaucoup changer et devenir certainement beaucoup moins austères. Cette réflexion est aujourd'hui surtout liée à la perspective de la juxtaposition avec le réseau du Grand Paris. Mais ne nous voilons pas la face : aujourd'hui, la plupart de nos projets ne sont pas financés. Nous faisons les travaux de sécurité indispensables. Mais nous aimerions par exemple installer des escaliers mécaniques beaucoup plus nombreux, pour faire face au vieillissement de la population. Nous devons en discuter avec le STIF.

Quant à l'intermodalité, nous sommes plutôt bien placés en matière billettique, puisque nous avons une autorité unique, le STIF. La carte sans contact est d'ailleurs une invention française.

En 2025, notre système aura changé, j'en suis sûr, mais je ne sais pas encore quel il sera. Le smartphone jouera sans doute un rôle important. Mais, sur la norme NFC qui est en train d'émerger, mais qui n'est pas complètement universelle, nous rencontrons de vraies résistances. Il faudrait pourtant agir vite.

J'insiste enfin sur le fait que rien ne vaut l'humain. Le personnel est un soutien, un appui. Il faudra penser aux langues étrangères – nous y travaillons. Actuellement, nous dotons tous nos personnels de tablettes numériques, afin qu'ils soient informés en temps réel sur le trafic, sur ce qui se trouve à proximité d'une station... Jean-Paul Huchon et moi-même sommes tombés d'accord pour maintenir une présence humaine forte dans le métro – contrairement à ce qui se passe à Londres, par exemple. Cela a un coût ; mais cela permet notamment de sécuriser les voyageurs. Les personnels constituent un atout majeur pour un projet comme l'Exposition universelle.

M. le président Jean-Christophe Fromantin. Avez-vous prévu de renforcer les personnels pour l'Euro 2016 ?

M. Pierre Mongin. Bien sûr ! Mais il faut bien comprendre que cela a un coût – en heures de travail, en usure du matériel, en énergie dépensée... Ce n'est pas à l'entreprise de payer. Tout cela doit se préparer.

M. le président Jean-Christophe Fromantin. Comment se répartissent vos recettes ? Viennent-elles surtout des usagers ou des subventions ?

M. Pierre Mongin. Les recettes autonomes de la RATP sont constamment supérieures à 50 %. C'est le chiffre le plus élevé du transport urbain et ferroviaire français, et il est très supérieur à la moyenne européenne. Toutefois, notre ratio R/D se dégrade, sous l'effet de la tarification sociale. Celle-ci est bien sûr tout à fait légitime, et je la défends : mais cela signifie que 600 000 personnes en Île-de-France ne payent pas leur ticket de métro. Nous recevons donc du STIF une compensation forfaitaire, qu'il faudra d'ailleurs réajuster car le nombre de bénéficiaires a augmenté.

Mme Gilda Hobert. Les visiteurs de l'exposition universelle auraient-ils accès à une carte spécifique ?

M. Pierre Mongin. C'est un sujet important. Vous savez que le pass Navigo permet déjà l'accès aux réseaux RATP et SNCF, mais aussi à Vélib'. Il faudra aller plus loin, en intégrant Autolib' mais aussi, par exemple, le covoiturage. L'objectif de disposer, en 2025, d'un système universel de paiement de la mobilité est intéressant et accessible.

M. le président Jean-Christophe Fromantin. On peut aussi penser à la voiture connectée.

Imaginez-vous faire de certaines gares des espaces stratégiques, référents, lors de l'exposition universelle ?

M. Pierre Mongin. Pour des raisons historiques, les grandes gares parisiennes sont des gares terminus qui ne communiquent pas entre elles, et nous avons depuis longtemps le projet de mieux les relier les unes aux autres, par exemple par des bus en site propre.

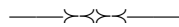
Je ne peux certes pas parler pour la SNCF. Mais, à mon sens, il ne serait pas pertinent de faire des gares, déjà saturées, des espaces référents. Ce sont des lieux de passage, dans lesquels il y a très peu de place pour faire autre chose. Il est possible en revanche d'améliorer la présentation des espaces : ainsi, les réactions à la fresque de Joe Sacco sur la bataille de la Somme, installée dans le long couloir de la station Montparnasse sont très positives. L'œuvre d'art, la photographie en particulier, peuvent accompagner la mise en place de l'exposition universelle de façon aussi brillante que sympathique.

Il ne faut pas oublier la province : l'Exposition universelle doit être à Lyon, à Marseille, à Lille... Et elle devrait durer neuf mois plutôt que six, pour en tirer vraiment les bénéfices dans la durée. J'adhère à l'objectif de développement du tourisme mis en avant par Laurent Fabius : l'exposition universelle doit consacrer notre domination touristique, qui doit être durable. C'est un axe majeur de création d'emplois. L'ambition d'accueillir 50 à 60 millions de visiteurs me paraît aussi trop limitée : en 1900, nous avons reçu 51 millions de visiteurs ! Avec les moyens actuels, il faut viser 150 millions – sur neuf mois.

M. le président Jean-Christophe Fromantin. Si vous êtes prêts à les accueillir tous...

M. Pierre Mongin. Sur neuf mois, oui !

M. le président Jean-Christophe Fromantin. Merci. Nous avons visité l'exposition « Paris 1900 » et nous avons remarqué qu'un des grands marqueurs de l'exposition était la signalétique extérieure du métro, qui est restée un symbole. Vous avez évoqué les fresques, le design peut avoir un effet de levier. Par ailleurs, nous travaillons aujourd'hui sur le thème de l'hospitalité, et je crois que vous êtes tout à fait en harmonie avec cette idée.



Membres présents ou excusés

Mission d'information sur la candidature de la France à l'exposition universelle de 2025

Réunion du mercredi 2 juillet 2014 à 16 h 45

Présents. - M. Yves Albarello, M. Jean-Christophe Fromantin, Mme Gilda Hobert

Excusés. - M. Guillaume Bachelay, Mme Marie-Odile Bouillé, M. Christophe Bouillon, M. Bruno Le Roux, M. Michel Lesage