

INTERVIEW DE PIERRE MONGIN, PRÉSIDENT DE LA RATP

«Métrophérique fait consensus»

Considéré comme le métro du XXI^e siècle, la ligne 14 fête cette semaine ses dix ans. Un modèle sur lequel le président de la Régie, Pierre Mongin, entend porter son futur grand projet de rocade souterraine en petite couronne : Métrophérique.



© J. CHATAIN/EXPANSION-REA

Pierre Mongin, président de la RATP.

Inaugurée par Jacques Chirac le 15 octobre 1998, la ligne 14 préfigurait alors le métro automatique de demain. Son modèle inspire aujourd'hui le futur grand projet de la RATP, Métrophérique, pour les déplacements de banlieue à banlieue. Le scepticisme de certains élus s'est récemment transformé en un consensus marqué, selon Pierre Mongin.

Quel bilan concret peut-on établir de la ligne 14, alors qu'on évoque déjà l'automatisation de la ligne 1 ?

C'est un énorme succès, nous sommes passés de 100 000 voyageurs quotidiens à l'ouverture à 450 000 aujourd'hui. La ligne 14 a rempli totalement sa mission qui était de désengorger le RER A. Si nous n'avions pas eu cette ligne, on imagine la situation en Ile-de-France. Il faut donc

lancer de grands investissements comme celui-là pour répondre aux besoins des voyageurs, de plus en plus en demande de transports collectifs. C'est aussi une des lignes les plus innovantes dans le monde. Aujourd'hui encore, nous recevons des dizaines de délégations internationales de transporteurs pour voir cette ligne automatique qui reste le modèle du métro du XXI^e siècle. Un modèle duquel dérivent tous les grands projets mondiaux de transports automatiques. Enfin, elle a redessiné le paysage du 13^e arrondissement, sur la rive gauche où des quartiers déstructurés n'avaient plus de lien avec le reste de Paris.

Quel plan dans les dix prochaines années afin d'améliorer les transports, alors que le RERA ou

encore la ligne 13 sont saturés ?

Les Franciliens ont besoin aujourd'hui d'un nouveau moyen de transports «lourd» et rapide. Ce qui compte pour les voyageurs, c'est d'essayer de réduire leur fatigue et leur temps de trajet. Or, on s'aperçoit que depuis 1960 à aujourd'hui, le temps de trajet moyen des salariés n'a pas diminué, soit 80 minutes par jour.

L'objectif est de créer un moyen rapide de transport pour répondre aux besoins de l'Ile-de-France de demain, au Grand Paris de demain. La RATP promet une solution que nous soumettons au débat démocratique : Métrophérique. C'est-à-dire le bouclage de toutes les lignes actuelles de métro et de RER autour de Paris au moyen d'une rocade souterraine ferroviaire. Il s'agit de permettre au trafic banlieue-banlieue de ne plus passer par le centre et de le décongestionner. Il permettrait à ces voyageurs (soit 20 % des utilisateurs actuels du métro) de gagner environ 20 minutes par jour. C'est donc un objectif social, économique et d'aménagement du territoire dans la petite couronne où plus de 6 millions d'habitants n'ont pas accès au métro en bout de ligne.

Un consensus se dessine-t-il sur ce projet ? Certains jugent qu'on ne peut pas attendre quinze ans ?

Aujourd'hui, je constate que le consensus a progressé. Il est très fort. Le représentant du conseil régional chargé des transports [Serge Méry, vice-président PS du conseil et vice-président du Stif] a apporté un soutien très marqué à ce projet de rocade, les présidents des conseils généraux concer-

Métrophérique en proche banlieue

- Une boucle de 50 km de métro souterrain autour de Paris qui permettrait de relier les terminus des lignes de métro en petite couronne.
- Un million de voyageurs sont attendus chaque jour. Métrophérique permettrait de désengorger de 20 % de voyageurs les lignes 1 et 13 du métro et le RER A.
- 6 milliards d'euros. C'est le coût du projet prévu pour être opérationnel à l'horizon 2020.

nés aussi, et de nombreux élus le réclament. Nous sommes donc passés d'un concept proposé par la RATP au lancement d'un débat. Il faut organiser la discussion démocratique dans le cadre d'un débat public. C'est la phase la plus importante où tout le monde peut s'exprimer. Si on la réussit bien, on gagne du temps en procédure pour le reste.

La crise financière actuelle ne freinera-t-elle pas la continuité des projets de la RATP ?

En plus des investissements du Stif, la RATP continuera à investir un milliard d'euros par an que nous autofinçons à hauteur de 800 millions chaque année. C'est un niveau d'investissement sans précédent à la RATP. Dans le contexte de la crise économique mondiale, avoir un projet comme Métrophérique, qui peut créer 3 000 emplois pendant dix ans dans la région, plus autant en emplois indirects, c'est peut-être une chose qu'on sera content d'avoir le plus vite possible. ■

La ligne 14 fête ses dix ans

Construction



© PHOTO/THÉÂTRE RATP

La construction des tunnels a débuté en juin 1993, après des travaux de reconnaissance entamés en 1989. Le forage a été réalisé à l'aide d'un tunnelier, une gigantesque «perceuse», baptisée «Sandrine». Aujourd'hui, la ligne souterraine s'étend sur 9 km et dessert neuf stations entre Saint-Lazare (8^e) et Olympiades (13^e), station inaugurée en juin 2007.

Inauguration



© G. FOUET/APP

La première ligne de métro automatique au monde a été inaugurée le 15 octobre 1998. Jacques Chirac, alors président de la République et ancien maire de Paris, met sur orbite le premier tronçon de «Météor» (nom de code de la ligne 14), depuis la station Bibliothèque-François-Mitterrand. 450 000 voyageurs l'empruntent chaque jour.

Exploitation



Il faut 13 mn pour relier les deux terminus, avec un métro circulant à 40 km/h en vitesse commerciale, contre 30 pour un classique. Son système sera appliqué à la ligne 1, automatisée prochainement. Des hypothèses de prolongements vers le nord (pour doubler la ligne 13) et le sud de la capitale (vers Maison-Blanche, ligne 7) ont été envisagées.