



INGÉNIERIE RATP

Un enjeu pour l'avenir !

Alors même que les perspectives de développement des transports collectifs placent l'ingénierie au cœur des enjeux stratégiques, plusieurs éléments conduisent aujourd'hui à s'interroger sur l'avenir de ce secteur d'activité à la RATP comme plus généralement sur celui de l'ingénierie française du transport.

À l'heure où prend forme le projet du « Grand Paris », à l'heure où partout les transports collectifs sont appelés à un nouvel essor, à l'heure où la RATP se retrouve dans un environnement extrêmement concurrentiel, notre capacité d'ingénierie, notre capacité à penser et à réaliser les réseaux de demain est un des facteurs qui conditionne le devenir de notre entreprise publique.

La force de la RATP, c'est avant tout son caractère d'entreprise intégrée, c'est-à-dire une entreprise capable de concevoir les réseaux, de les construire, de les exploiter, de les maintenir. Cette force est un atout majeur pour le service public à l'heure où la concurrence est la règle et la remise en cause des entreprises publiques un objectif politique.

L'ingénierie à la RATP : des évolutions qui interrogent ...

1^{er} épisode en 1995-97 : La RATP et la SNCF fusionnent leurs filiales SOFRETU (Société française d'études et de réalisations de transports urbains - RATP) et SOFRERAIL (Société française d'études et de réalisations ferroviaires - SNCF) pour créer SYSTRA.

Depuis, SYSTRA est devenu un leader mondial de l'ingénierie des transports urbains et ferroviaires.

2^{ème} épisode en 2006 : La RATP crée XÉLIS, une filiale dont le but proclamé est de conquérir le marché de l'ingénierie du transport en pleine expansion.

Bilan quatre ans plus tard : 85% du chiffre d'affaires de XÉLIS est réalisé en Île-de-France et pour le compte de la maison-mère !

3^{ème} épisode en 2007 : C'est la création de MOT et d'ESP, départements regroupant les fonctions de maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre justifiée par la loi relative à la Maîtrise d'Ouvrage Publique.

4^{ème} épisode en 2008 : Le département ING est créé au sein de la RATP pour regrouper les fonctions de maîtrise d'œuvre. L'objectif annoncé : concentrer en un même lieu toutes les fonctions (conception et réalisation dans les domaines voie, caténaires, énergie, signalisation et systèmes) pour répondre à la perspective de développement des projets de tramway.

Bilan deux ans après :

- Le prolongement du T1 à AG3 et celui du T2 à Bezons et à Porte de Versailles : confiés à XÉLIS ;
- La réalisation du T7 et celle du T8 : confiées à SETEC / SYSTRA ;

Conscients de ce décalage entre les promesses et la réalité, les personnels, soumis à une pression toujours plus forte, s'interrogent sur leur devenir et tout autant sur celui d'un savoir-faire qui tend aujourd'hui à être dispersé. Et ils posent la question : qu'en sera-t-il avec le métro du Grand Paris ?

5^{ème} épisode en 2010 : La loi sur le Grand Paris prévoit (en contradiction avec la loi MOP de 2007) la possibilité de confier en « gré à gré » à la RATP des responsabilités de maîtrise d'ouvrage déléguée ET de maîtrise d'œuvre.

6^{ème} épisode (en cours) : SYSTRA est au bord de l'éclatement, minée par la guerre économique aussi absurde qu'exacerbée que se livrent ses deux actionnaires que sont la RATP et la SNCF.

Cette menace n'est pas nouvelle : la création concomitante de XÉLIS par la RATP et d'INEXIA par la SNCF traduisait déjà une volonté de la « jouer perso » au lieu de coopérer comme on pourrait l'attendre de deux entreprises publiques nationales. Cette stratégie a été et est toujours encouragée par le gouvernement et n'est pas sans rappeler ce qui s'est passé dans le domaine de l'énergie entre EDF et GDF...

Aujourd'hui chacun, RATP comme SNCF, veut aller plus loin et se doter de sa propre structure d'ingénierie en alliance avec... un groupe privé !

Un nouvel ensemble qui, côté « Groupe RATP », regrouperait la part de la Régie dans SYSTRA et XÉLIS, mais qui pourrait également intégrer les équipes de maîtrise d'œuvre de l'Établissement Public telles ING qui se verrait ainsi filialisé...

Deux enjeux pour l'avenir :

Le premier enjeu, c'est la réponse aux besoins en Île-de-France, notamment dans la perspective du « Grand Paris ».

L'efficacité en la matière, c'est l'intégration des fonctions, depuis la conception des nouvelles lignes jusqu'à leur exploitation et leur maintenance en passant par la maîtrise de leur réalisation.

L'Établissement Public RATP, en tant qu'entreprise intégrée, est un atout irremplaçable pour cela et a fait ses preuves. Toute externalisation, même par l'intermédiaire de filiales, fait perdre des synergies et est une source potentielle de gâchis par la dilution des compétences.

La CGT/RATP se prononce pour :

Que l'EPIC RATP réponde aux appels d'offres à venir sur les projets de lignes en Région Parisienne, notamment à ceux liés au Grand Paris ;

Le renforcement dans ce but d'une capacité d'ingénierie intégrée au sein de l'EPIC, notamment par le développement d'ING ;

Le renforcement immédiat des équipes existantes, que ce soit en effectifs, en formations, en qualifications.

Le deuxième enjeu, c'est la place de la France dans l'ingénierie du transport aux niveaux national, européen comme international.

Il s'agit là d'un secteur d'activité qui est appelé à une forte croissance avec l'essor des grandes métropoles et les projets de mise en œuvre ou d'extension des réseaux qui l'accompagnent. Le savoir-faire de la France dans ce domaine est incontestable, grâce aux entreprises publiques et aux structures comme SYSTRA qui en sont issues.

Il faut donc préserver ce savoir-faire et le renforcer, non le disperser. Cela suppose que les groupes publics coopèrent entre eux au lieu de s'affronter comme aujourd'hui. C'est le seul moyen pour faire face aux grandes sociétés privées anglo-saxonnes qui veulent dominer le secteur.

La CGT/RATP se prononce pour :

La pérennisation de SYSTRA qui doit (re)devenir un lieu de coopération entre RATP et SNCF ;

L'intégration de XÉLIS, d'INEXIA et des autres sociétés d'ingénierie publique du transport au sein de SYSTRA pour en faire une structure de taille plus importante capable de répondre aux demandes des États et des collectivités à l'échelle européenne et mondiale ;

La mise en place à la tête de SYSTRA d'une gouvernance à égalité de responsabilités entre RATP et SNCF.