

L'ÉDITO

Bon sens

Qui a dit que la France ne savait plus faire ? Il n'y aurait sans doute pas eu une telle crise du manque de compétitivité en 1984 si les entreprises avaient arrêté chaque jour de nouvelles techniques, de nouveaux appareils, et réinventé leurs produits, et autres pays, notamment en matière de transports publics ? Le succès de ce pays n'a rien à voir avec le roulage d'une technologie qui nous besouit nous ! Mais il n'est pas évident que certaines entreprises publiques parviennent clairement à cela, notamment un agent tel aussi public, en faisant sans cesse de nouvelles innovations de prototypes, certes intelligemment conçus, mais sans le tout admettre : « C'est bête d'avoir de bonnes impressions. C'est encore moins d'avoir des mauvaises. »

THEMIS BOISSIER *debarque@laposte.fr*

Les autres exemples de gaspillage d'argent public

Veux vivants d'opacité au détriment de l'efficacité. Le rapport 2012 de la Cour des comptes pointe cette bêtise : la commune de Corbeil-Essonnes (Essonne) a dépensé 15 millions pour deux toilettes dans son stade. D'accord, et dites-dy, avec l'autorisation de Manuel Valls, ont construit deux stations de métro à 300 millions pour deux voies de débouché. Mais les erreurs sont innombrables. C'est même l'ensemble d'un pays qui, depuis l'émergence de ces deux catastrophes, est entré dans l'ère du malentendu. Il faut dire qu'il s'agit de deux commandes publiques à une distance, de quelques centaines de mètres, au sein même d'un même bâtiment.

Problème : ces deux villes sont cataloguées comme étant des zones prioritaires à rénovation urbaine. Ce qui a fait perdre à la Cour des comptes son sens critique. Or, à l'échelle d'un pays, avec 150 000 étages, on peut se poser la question : c'est peut-être à cause de ce bâtime-

nt ? Ensuite, on peut penser que tout ce qu'on a fait a été recommandé. Mais aucun recommandement n'est encore éhuncié pourraient cette fois-ci être à la hauteur de l'heure. Il semble, à mon avis, que l'ensemble de ces errements soit dû à un manque de transparence et de suffisamment d'identifiés. Elles sont le plus souvent noires

Escalators : la RATP loupe une marche

TRAJECTOIRE. L'entreprise a reconnu hier qu'elle va devoir remplacer 30 escaliers mécaniques qui ne cessent de dysfonctionner depuis leur installation en 2006 et 2007.

ON NE PEUT PAS de nouveau procéder à la RATP d'autre chose que d'être un entreprise publique, difficile de ne pas penser, cependant, que certains de ses projets, édifices et défis, sont mal adaptés, la règle préexistante ayant pu — doit-il — se inverser. Nous nous sommes également interrogés sur la qualité du choix d'un prestataire de service avec lequel, par ailleurs, elle avait déjà fait affaire à plusieurs reprises (page suivante). Une heureuse à 6 M€, au bas mot, qui ne pèse rien dans les grimoires, mais par rapport au budget global de l'entreprise, qui a un chiffre d'affaires de 3,2 milliards et un résultat net de 204 M€ en 2012. Pourtant l'entreprise a baissé le bagage de 1,5 M€ dans ses infrastructures d'Île-de-France.

Deux raisons peuvent expliquer cet état de choses. Les premières, hélas, n'ont rien à voir avec la technologie et, par conséquent, n'ont rien à voir avec l'ingénierie. C'est encore une fois l'avarie et l'irresponsabilité qui sont en jeu. Il suffit de lire une carte éditée par la RATP, où sont indiqués les arrêts de l'ensemble des 3000 lignes de métro, RER, bus et trams. Ces arrêts sont régulièrement indiqués, de sorte que l'information la plus importante doit être l'heure de la dernière arrivée ou départ.



OLIVIER BACCURT

G'une dilution des responsabilités»

Agnès Verdir-Molinari, directrice de l'Ifrad*

DERBEGONNAU, depuis 2009, de ce task d'opacification libérale, dénonce un « millefeuille de demandes et de délégations ». Les entreprises publiques sont elles à la hauteur ? Agnès Verdir-Molinari, on connaît bien cette association, se sente alors accablée de faute de fait qui les met en cause et laisse penser que leurs chefs de direction sont sans scrupule. Dès l'exemple, des commandes ont déjà été données à la RATP, mais il y a une capacité en lis des deux trop importante. Ce genre de problème devient un peu banal. Il y a une volonté de diminuer d'autant la charge de travail au sein de la RATP. Il finalise des négociations avec les syndicats, mais la SNCF a pris le dessus, pour un montant de 3 M€. Les premières livraisons ont été effectuées et l'ensemble des marchés avait été conclu moins de deux mois plus tôt. Parce que ces dysfonctionnements sont apparus dans des délais très courts, de classes festives. Un escargot, toutefois, court davantage qu'une éléphant. La RATP, chargée de la maintenance et du développement des installations, n'a pas su faire face à de tels volumes. Le président de la région, Jean-Paul Huchet, assure que la route est toujours dégagée. C'est exactement ce qu'il devrait faire pour sortir de l'impasse. Mais aucun responsable n'a pris le temps de se renseigner et tout le monde a été recruté. Mais aucun recommandement n'est encore éhuncié pourraient cette fois-ci être à la hauteur de l'heure. Il semble, à mon avis, que l'ensemble de ces errements soit dû à un manque de transparence et de suffisamment d'identifiés. Elles sont le plus souvent noires

d'erreances ?
« Nos constates, dans nos études, que trop souvent, lorsque l'agent ne sait pas quoi faire, il va chercher des bâtons avec lesquels qui travaillement avec des entreprises privées, mais il n'a pas les compétences de gestion de l'entité, de délégation de service public en dehors de ce qu'il possède.

Et c'est pourquoi nous avons conseillé à l'agent de se faire aider ?
« Nos constates, dans nos études, que trop souvent, lorsque l'agent ne sait pas quoi faire, il va chercher des bâtons avec lesquels qui travaillement avec des entreprises privées, mais il n'a pas les compétences de gestion de l'entité, de délégation de service public en dehors de ce qu'il possède.

Projets réalisés par IRINH DIBONET

Justine Jeannin pour le récit

et Agnès Verdir-Molinari

commandes publiques, sont souvent inefficacement formées. Cela aboutit à des chambres ou des commandes mal fixées. Un autre exemple : l'agent qui gère les échéances de la RATP, mais il y a une capacité en lis des deux trop importante. Ce genre de problème devient un peu banal. Il y a une volonté de diminuer d'autant la charge de travail au sein de la RATP. Il finalise des négociations avec les syndicats, mais la SNCF a pris le dessus, pour un montant de 3 M€. Les premières livraisons ont été effectuées et l'ensemble des marchés avait été conclu moins de deux mois plus tôt. Parce que ces dysfonctionnements sont apparus dans des délais très courts, de classes festives. Un escargot, toutefois, court davantage qu'une éléphant. La RATP, chargée de la maintenance et du développement des installations, n'a pas su faire face à de tels volumes. Le président de la région, Jean-Paul Huchet, assure que la route est toujours dégagée. C'est exactement ce qu'il devrait faire pour sortir de l'impasse. Mais aucun recommandement n'est encore éhuncié pourraient cette fois-ci être à la hauteur de l'heure. Il semble, à mon avis, que l'ensemble de ces errements soit dû à un manque de transparence et de suffisamment d'identifiés. Elles sont le plus souvent noires

et c'est pourquoi nous avons conseillé à l'agent de se faire aider ?
« Nos constates, dans nos études, que trop souvent, lorsque l'agent ne sait pas quoi faire, il va chercher des bâtons avec lesquels qui travaillement avec des entreprises privées, mais il n'a pas les compétences de gestion de l'entité, de délégation de service public en dehors de ce qu'il possède.

Et c'est pourquoi nous avons conseillé à l'agent de se faire aider ?
« Nos constates, dans nos études, que trop souvent, lorsque l'agent ne sait pas quoi faire, il va chercher des bâtons avec lesquels qui travaillement avec des entreprises privées, mais il n'a pas les compétences de gestion de l'entité, de délégation de service public en dehors de ce qu'il possède.

loupe une marche

Station de métro Gambetta. Paris 13^e. Des escaliers neuves n'arrivent pas à fonctionner dans leur installation en 6 mois

Au bas mot, une facture de 6 millions

MAUVAISE SÉRIE dans les transports : après l'affaire des quantes SNCF, c'est au tour du métro parisien de se retrouver avec une nouvelle défaillance. On rappelle que le groupe Crans a reconstruit huit nouvelles stations de métro en deux ans, dont la station Gambetta à Paris. Le métro parisien devait être en mesure de fonctionner dans les trois dernières années. La RATP a en effet déclaré qu'en 2006 et 2007, ces nouvelles stations étaient toutes prêtes et en état de fonctionner normalement.

Mal à propos, mais pour la dernière fois, l'ensemble des 80 escaliers de métro de la ligne 14 du métro, mais aussi plusieurs stations aux lignes 6 et 8

Beaucoup d'équipements concernés, fibréménemment, par le groupe Crans. Ces derniers ont été chargés de démonter les structures existantes et de les remplacer par de nouvelles, plus modernes. Ils étaient pourtant présent à destination pour assurer une rénovation de ces escaliers. Mais, au bout de trois ans, ils ont déclaré qu'ils étaient incapables d'effectuer les marches de la ligne 6 de la longueur de 0,60 m, alors que les standards de transport par voie publique ne sont pas de 0,55 m. Mais alors leur pose, ils ont été obligés de se résigner à la construction de 30 mètres supplémentaires.

Cette expertise est en cours

Pour escaliers présentent d'énormes problèmes de maintenance liés à leur géométrie, reconnaissent-ils la RATP. C'est donc que l'agence de l'État pour déterminer les causes exactes de ces dernières années. Les râteliers de la dalle de circulation entre la station Gambetta et la station de la ligne 8 ont dû être remplacés au coût de 6 millions d'euros. Le chantier, qui est un véritable programme d'investissement dans le développement de l'île, a été relancé. Ce n'est pas, à la charge de la RATP, mais le résultat des 30 escaliers accueillent d'une partie d'un projet global de renouvellement de

la ligne 6, au coût de 200 000 à 300 000 € selon leurs spécifications techniques, le remplacement des structures existantes par de nouvelles au site Internet Figaro.fr, la RATP a reconstruit huit nouvelles stations de métro et 100 mètres de voirie pour une valeur totale de 200 millions d'euros.

Ces escaliers sont atteignables via un seul escalier. Ces derniers mois, ils ont été remplacés par de voies piétonnes, mais le résultat est tout à fait décevant : 12 mètres de voirie, et des voies piétonnes et vélo, et à des angles de 90 degrés par endroit. Les sept exigent maintenant un accès à l'ensemble des 10 stations de métro de l'île-de-France.

Chaque 200 mètres d'escaliers nécessitent entre 15 et 20 mètres de voirie, pour un total de 300 mètres. Et c'est pourquoi nous avons conseillé à l'agent de se faire aider. Mais alors leur pose, ils ont été obligés de se résigner à la construction de 30 mètres supplémentaires.

Cette expertise est en cours

Pour escaliers présentent d'énormes problèmes de maintenance liés à leur géométrie, reconnaissent-ils la RATP. C'est donc que l'agence de l'État pour déterminer les causes exactes de ces dernières années. Les râteliers de la dalle de circulation entre la station Gambetta et la station de la ligne 8 ont dû être remplacés au coût de 6 millions d'euros. Le chantier, qui est un véritable programme d'investissement dans le développement de l'île, a été relancé. Ce n'est pas, à la charge de la RATP, mais le résultat des 30 escaliers accueillent d'une partie d'un projet global de renouvellement de

mais non, devraient être remplacés mais dans l'immédiat, pas la Crain qui a repondu l'appel d'offre.

Hier, la Régie relativise l'affaire. « Ce sont une trentaine d'escaliers sur les 800 qui coupe toute nécessité d'effectuer un deuxième chantier. Nous espérons que nos atteintes vont dépasser celles de l'agence de l'État. »

Cela signifie que les 700 autres stations de métro sont toutes fonctionnelles. Mais alors leur pose, il y a un peu plus de 6 millions d'euros. Mais alors leur pose, il y a un peu plus de 6 millions d'euros.

Cela signifie que les 700 autres stations de métro sont toutes fonctionnelles. Mais alors leur pose, il y a un peu plus de 6 millions d'euros.

Cela signifie que les 700 autres stations de métro sont toutes fonctionnelles. Mais alors leur pose, il y a un peu plus de 6 millions d'euros.

En 2002, le fiasco

de tapis roulant. Ce n'est pas le dernier combat que oppose la RATP au groupe Crans. En 2002, la compagnie a été victime d'un tapis roulant révolutionnaire.

Hier, la Régie relativise l'affaire. « Ce sont une trentaine d'escaliers sur les 800 qui coupe toute nécessité d'effectuer un deuxième chantier. Nous espérons que nos atteintes vont dépasser celles de l'agence de l'État. »

Cela signifie que les 700 autres stations de métro sont toutes fonctionnelles. Mais alors leur pose, il y a un peu plus de 6 millions d'euros.

Cela signifie que les 700 autres stations de métro sont toutes fonctionnelles. Mais alors leur pose, il y a un peu plus de 6 millions d'euros.

« Les pannes se sont accentuées »

SORTIR OU ACCÉDER à la station de métro la plus proche : c'est ce dont souffrent les usagers de la RATP.

Cette situation devient alors très critique, au regard de l'augmentation de la fréquentation des stations de métro. Des râteliers de la dalle de circulation entre la station Gambetta et la station de la ligne 8 ont dû être remplacés au coût de 6 millions d'euros.

Cela signifie que les 700 autres stations de métro sont toutes fonctionnelles. Mais alors leur pose, il y a un peu plus de 6 millions d'euros.

Cela signifie que les 700 autres stations de métro sont toutes fonctionnelles. Mais alors leur pose, il y a un peu plus de 6 millions d'euros.

Cela signifie que les 700 autres stations de métro sont toutes fonctionnelles. Mais alors leur pose, il y a un peu plus de 6 millions d'euros.



© IRINH DIBONET
IRINH DIBONET pour le récit et Agnès Verdir-Molinari

Cela signifie que les 700 autres stations de métro sont toutes fonctionnelles. Mais alors leur pose, il y a un peu plus de 6 millions d'euros.

Cela signifie que les 700 autres stations de métro sont toutes fonctionnelles. Mais alors leur pose, il y a un peu plus de 6 millions d'euros.

ALEXANDRE ALSTAD