



Visite du Centre Bus des Lilas

20 février 2015

Participants pour la RATP

- Julien Le Gousse, Directeur du Centre Bus des Lilas
- Christophe Legendre, Responsable Transport
- Belkacem Mahdi, Responsable Sécurité
- Eric Gébleux, Responsable ligne 122
- Philippe Pouillard, Responsable ligne 301 et 322
- Julien Coupry, Communication

Pour l'AMUTC

- FRédéric Marion, Président
- René Méheux, 1^{er} Vice-Président
- Jo Bessemoulin, 2^{ème} Vice-Président
- Georges Bertrand, Secrétaire
- Marcel Chatauret, Trésorier adjoint
- Les adhérentes et adhérents : Olga, Solange, Alain, Bernard, Jean-Pierre, Gérard

- Olivier de l'Association « Stop aux Bus »

La qualité de service est un enjeu majeur pour la RATP. C'est pourquoi faire remonter les points forts de la RATP est une bonne chose, mais ce sont surtout les points faibles que les membres de l'AMUTC doivent faire remonter. En effet, ces retours sont importants pour le pilotage de la RATP et de l'amélioration de la qualité. A partir de 2024 la RATP sera mise en concurrence par le STIF avec d'autres opérateurs. Pour ne pas perdre de lignes la RATP doit devenir exemplaire en matière de la qualité de service offerte aux usagers. Dès aujourd'hui la RATP n'est pas maître de ses décisions. C'est le STIF qui définit le cahier des charges et les moyens affectés à chaque ligne de bus et la RATP opère chaque ligne dans ce cadre. En 2025, le STIF fera donc appel à des prestataires. La RATP se prépare afin d'être le mieux disant. Cependant, cette mise en concurrence est déjà effective pour les nouvelles lignes : le tramway T9 par exemple.

La mise en place des bus électriques est un défi difficile pour le STIF, car le coût d'acquisition de ces bus est important (petites séries) et les modalités de recharge des bus ne sont pas complètement maîtrisées à ce jour. Ainsi, le coût d'un bus diesel est de 250K€ pour 400 à 500K€ pour un bus hybride et 700K€ pour un bus électrique.

Le changement des bus est un véritable problème de financement pour le STIF. De plus, les constructeurs doivent adapter leur chaîne de production pour produire plus de bus sans diesel.

Par ailleurs, ce changement de technologie a un impact sur la vie des bus : batteries à entretenir, pollution différente, infrastructure électrique à créer, remisage des bus à maintenir,...

Les bus hybrides sont annoncés avec une réduction de 30% de consommation diesel en moins. En réel, c'est plutôt 15 à 20%. Ainsi, l'hybride n'a pas vraiment d'avenir en tant que tel. C'est une étape vers le bus électrique, qui est beaucoup plus cher et plus contraignant en termes d'exploitation.

Au sujet des navettes, la RATP ne peut pas intervenir ou décider d'en mettre une en place. C'est le STIF qui décide.

Ainsi, en ce qui concerne la Traverse de Paris, elle est sous la responsabilité de Paris. La RATP n'en est que l'opérateur.

Le service public est par définition déficitaire. Il fonctionne donc avec des subventions publiques. Ainsi, pour le ticket à l'unité, nous n'en payons que 27% du prix en achetant le ticket à l'unité.

Certes, la RATP dégage des bénéfices, mais ils sont réinvestis dans des gros projets d'infrastructures ou dans des opérations avec retour sur investissements.

Pour le ticket Bus+métro « passe partout », c'est en réalité le STIF qui décide.

Le tarif des transports est subventionné à 70%.

Cependant, on en finit avec la gratuité. En effet, à Lyon, par exemple, les transports étaient gratuits pendant 15 ans. Mais, maintenant, les transports sont redevenus payants, car les usagers ont tendance à ne pas respecter ce qui est gratuit (dégradations).

Assurer la gratuité impliquerait que tous les financements soient supportés par les collectivités publiques et les entreprises.

Le coût induit par la grande diversité des types de bus est très important. Cependant, il n'est pas possible d'uniformiser le parc des bus de la RATP, car la loi impose la mise en concurrence des fournisseurs. Du coup, la RATP renouvelle son parc avec des bus de différents types. Le Centre Bus des Lilas entretient de nombreux types de matériel différent.

Par ailleurs, la RATP n'est plus propriétaire du matériel roulant (qui appartient au STIF). Par conséquent, le STIF est légitime à fournir des prescriptions techniques spécifiques comme par exemple la couleur extérieure. C'est pourquoi, on ne voit plus des bus verts, mais des bus gris STIF. Cependant, le STIF a accepté que la RATP place une bande verte indiquant les couleurs de la RATP sur les bus.

Les bus 4 portes ont un bon impact auprès des clients, car ils permettent une montée et une descente par plus de portes. Cependant, aussi étonnant que cela puisse paraître, ces accès génèrent un temps d'échange allongé et donc un temps de parcours plus important.

Le STIF refuse de prendre en compte les modifications apportées à la voirie pour le calcul du temps de parcours, car le STIF n'est pas responsable des aménagements de voirie décidés par les municipalités. Ainsi, qu'il y ait un dos d'âne, un feu, un rétrécissement en plus par rapport au contrat d'origine, cela ne modifie pas le temps de parcours prévu dans le contrat. Du coup, les chauffeurs ne peuvent pas faire autant de kilomètres qu'ils le devraient.

Par ailleurs, c'est à la demande du STIF que la RATP doit réduire son offre de transport au 1er juillet et pendant les vacances scolaires, au détriment de la qualité du service offert.

Afin de retranscrire le plus fidèlement possible les propos du Directeur de la RATP, je reprends un extrait de wikipedia, car mes notes ne sont pas assez claires.

« Le groupe RATP est chapeauté par l'EPIC (Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial) RATP, personne morale de droit public dont la tutelle de l'État est exercée par la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. C'est l'EPIC qui exploite les réseaux de transport en Île-de-France. Pour intervenir sur des marchés concurrentiels ou qui sortent de sa mission de service public, l'EPIC RATP a créé plusieurs filiales, dont des filiales dites « de premier rang », comme RATP Dev ».

	RATP	Optile (plutôt grande couronne)
Véhicules	4600	4730
Nombre de lignes	338 (TVM + 6tramways)	1177
Conducteurs	13023	7136
Voyages par an	1083 Millions	336 Millions

Pour les études de restructurations de bus, le STIF s'appuie sur l'expertise et l'expérience de la RATP pour explorer conjointement plusieurs scénarios. Mais c'est le STIF qui prend les décisions finales.

Le Département bus de la RATP emploie un tiers des effectifs de la RATP pour s'occuper des deux sous réseaux, bus et tramways. Le Département bus, c'est 21 centres bus et 2 relais.

A terme, les directions des centres bus de Lagny et des Lilas seront regroupées, rue de Lagny à Paris.

Contrairement aux idées reçues, la RATP a peu de grèves. La RATP est devenue une véritable entreprise avec des objectifs et des reporting.

Ainsi, des critères qualité ont été mis en place pour s'assurer de la production d'un service de transport de qualité. Par exemple, les bus sont constitués de manière à avoir quatre voyageurs par m². C'est l'un des critères définissant un confort correct à bord des autobus.

Le STIF ne prend pas en compte le nombre de voyageurs pour rémunérer la RATP. C'est le nombre de kilomètres parcourus qui compte. Si des kilomètres ne sont pas effectués, alors il y a une application de pénalités.

Les autobus du centre des Lilas effectuent 8,5 millions de km par an.

Les critères de qualité sont :

- Taux de validation
- Service rendu par le conducteur
- Confort de la conduite
- Etude de propreté des bus
- Régularité/ponctualité
- Informations théoriques aux points d'arrêts
- Informations dynamiques aux points d'arrêts
- Taux de charge
- Informations dans bus
- Dispositifs des rampes UFR
- Disponibilité des systèmes d'informations

La maintenance des bus est effectuée par des mécaniciens de la RATP.

Une expérimentation est actuellement en cours permettant de faire de la détection prématurée de problème. Mais, en fait, ce sont surtout les machinistes qui font remonter les éventuelles pannes via une interface Homme Machine de type ICS. Le terme « ICS » est un acronyme qui désigne le dispositif du chauffeur à travers lequel il prend certaines informations d'exploitation (heure de départ, ...) et il peut saisir les dysfonctionnements constatés.

Afin de mieux comprendre l'ICS, je place une petite définition de l'ICS, prise sur Internet (<http://www.lifl.fr/mfi03/actes/mfi03-p15.pdf>) :

Le modèle ICS, Interacting Cognitive Sub-systems, de Barnard représente les mécanismes de traitement de l'information comme une organisation parallèle avec une structure modulaire. Les composants de l'ICS supportent tous les aspects de la perception, de la cognition, des émotions, du contrôle de l'action et des réactions internes du corps.

Le Centre bus des Lilas contient 220 bus. En général, entre 180 et 200 bus roulent ; le reste des autobus est en entretien et en relais.

L'équipe Poste 8 est une équipe présente en permanence dans le Centre en attente d'intervention pour dépanner un bus.

La propreté des bus est assurée quotidiennement, mais pas forcément complètement. Ainsi, le passage de l'aspirateur est effectué tous les jours, mais pas le lavage intérieur. Seul le lavage extérieur est effectué quotidiennement.

Cependant, un cycle de maintenance est organisé pour un lavage complet du bus lors du cycle de révision du bus. Mais, il existe toujours la possibilité de demander une vacation ponctuelle pour nettoyer un bus.

Le reste de l'entretien relève d'actions à mettre en place entre la RATP et l'AMUTC. Nous réservons donc cette partie du compte-rendu à nos adhérents.

Nous effectuons ensuite une visite du Centre bus des Lilas.

Des photos sont disponibles [à cette adresse](#).

Nous remercions chaleureusement l'équipe de Direction du Centre Bus des Lilas qui nous a reçus. Leur accueil a été très convivial. Les explications des différents intervenants de la RATP ont été très claires et très appréciées par les membres de l'AMUTC.

Nous remercions Monsieur le Directeur Julien Le Gousse et Monsieur le Responsable Transport Christophe Legendre pour l'ouverture de leur centre.

Nous reviendrons.....