



14ème législature

Question N° : 24430	De M. André Chassaigne (Gauche démocrate et républicaine - Puy-de-Dôme)	Question écrite
Ministère interrogé > Écologie, développement durable et énergie		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports urbains	Tête d'analyse > RATP	Analyse > atelier central. pérennité.
Question publiée au JO le : 16/04/2013 Réponse publiée au JO le : 24/09/2013 page : 10155 Date de changement d'attribution : 03/07/2013		

Texte de la question

M. André Chassaigne interroge Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur la situation de l'atelier central de Championnet de la RATP. Le 21 mars 2013, M. le Ministre en charge des transports, de la pêche et de la mer annonçait dix mesures pour améliorer la fiabilité des transports au quotidien dans l'Île-de-France, mesures utiles et nécessaires pour améliorer une qualité de service due aux usagers. C'est dans cette dynamique que doit s'inscrire un projet ambitieux pour l'atelier central de Championnet. Cet atelier est un outil industriel majeur pour les transports franciliens, alliant des dizaines de métiers différents couvrant toutes les spécialités de la maintenance et de la fabrication industrielle. Cependant, une politique de suppressions massives d'effectifs (1 415 suppressions nettes d'emplois en trois ans à la RATP) entraîne une forte baisse de la qualité de service : les bus ne sont plus réparés dans des délais satisfaisants, l'ensemble de la production prévue ne peut donc plus être assuré ; cela risque de ne pas être sans conséquence pour la sécurité des usagers. Des activités et des secteurs entiers sont menacés dans leur existence. Cette politique, visant à réduire de façon drastique les coûts salariaux, risque de conduire à terme, à la fermeture de l'atelier central en laissant aux entreprises privées sous-traitantes la seule charge de la maintenance préventive et curative des moyens de transports d'Île-de-France. Un investissement en moyens humains et techniques de pointe est indispensable pour assurer la pérennité du site en le valorisant et en faire un atelier de pointe pour l'ensemble de l'entreprise publique et ses filiales. Il doit pouvoir faire de cette entité un atelier incontournable en incitant la RATP à le solliciter en priorité au lieu de l'ignorer en privilégiant les entreprises privées. Il lui demande quelles mesures concrètes seront mises en oeuvre, afin d'assurer la pérennité de l'atelier central de Championnet et quels investissements sont prévus pour assurer sa modernisation.

Texte de la réponse

L'organisation des transports en Île-de-France relève de la responsabilité du syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), autorité organisatrice qui rassemble la région, les départements franciliens et la ville de Paris. À ce titre, le STIF fixe les conditions d'exploitation et de desserte, notamment des lignes de bus, dans le cadre de contrats passés avec les entreprises, en particulier la RATP. L'exigence de la qualité de service est une aspiration primordiale dans le cadre de cette contractualisation et elle a été renforcée dans le nouveau contrat passé entre le STIF et la RATP pour la période 2012-2015. La RATP est ainsi engagée sur une production kilométrique, assortie de pénalités en cas de non réalisation de l'offre contractuelle pour causes internes. De plus, elle est engagée sur le respect de la régularité du passage de ses bus, avec un dispositif d'incitation financière de type bonus/malus. Pour y répondre, une gestion optimale du parc de matériels roulants est indispensable et l'organisation de la maintenance y contribue. En 2012, la RATP a ainsi disposé de 99,7 % du nombre d'autobus nécessaires à l'exploitation de ses



lignes, tout en garantissant un niveau de sécurité élevé. S'agissant des bus du réseau qu'elle exploite, la RATP est chargée de la maintenance du matériel dont le STIF est propriétaire. L'amélioration du service et la maîtrise des coûts de maintenance sont des objectifs incontournables pour l'entreprise, dans la perspective de l'ouverture à la concurrence de l'activité « bus » en Île-de-France au 31 décembre 2024. La modernisation des ateliers de Championnet (Paris 18^e), où sont assurées les interventions lourdes de maintenance, s'inscrit dans ces objectifs. La RATP investit sur ce site 6 M€ pour accroître sa capacité d'accueil de bus grâce au réaménagement et à la création d'aires de travail et pour développer la maintenance des équipements électroniques embarqués, avec un doublement des surfaces consacrées à ces prestations. Sur ce site, elle envisage également de faire évoluer un pan de l'activité : ainsi, la fabrication de série, qui n'est plus nécessaire, serait remplacée par la fabrication d'équipements de pré-série et d'outillages spécifiques non disponibles dans le commerce, à plus haute valeur ajoutée. L'activité du site serait alors, en partie, consacrée à des activités innovantes et tournées vers l'avenir. Les interventions lourdes de maintenance effectuées par la RATP dans l'atelier de Championnet complètent les opérations de maintenance préventive et curative menées dans les vingt-trois centres « bus ». Seules les pointes de charge, qui ne peuvent être étalées dans le temps, sont sous-traitées. Elles ont représenté une part mineure de l'activité de maintenance en 2012. La RATP s'appuie sur les compétences de son personnel et dimensionne ses moyens pour assurer toute la charge du transport dont elle a la responsabilité.