



COMPT E - R E N D U

ATELIER DES MOBILITES URBAINES

Date : 21 janvier 2025 – 18h30/21h

Lieu : Salle des Assemblées, VGP

PRESENTS

Nom	Fonction
M. LION	Maire adjoint délégué à la voirie et à la mobilité
M. DURAND-DELACRE	Président du CQ Chantiers
M. BOUY	Président du CQ Notre-Dame
Mme BONNEFONT	Présidente du CQ Saint-Louis
M. PAIN	Vice-Président du CQ Saint-Louis
Mme SCHMIT	Conseillère municipale, Vice-Présidente du CQ Porchefontaine
Mme BOISROUX-JAY	Versailles Environnement et Initiative
M. CHATAIN	CQ Notre-Dame
M. PANSU	VeloVersailles
M. SERVONNAT	VeloVersailles
M. MORGENTHALER	deBange - Houdon
M. DUCAROUGE	SAVE
M. DOMERGUE	ESSOR de Versailles
M. COURTOIS	Directeur de la Société Transdev Versailles
Mme LE BEGUEC	Directrice adjointe de la Société Transdev Versailles
Mme RAUTUREAU	Directrice Client de la Société Transdev Versailles
Mme de MASCAREL	VGP – Service Déplacements
M. ROUSSET	Ville de Versailles – DDAU
M. BOUSREZ	Ville de Versailles – DDAU – Service Mobilité, responsable stationnement
Mme DEFONTAINE	Ville de Versailles – DDAU – Service Mobilité

Ordre du jour :

1. Point sur la DSP 28

2. Point IRVE

1. Point sur la DSP 28

Voir présentation jointe, y compris réponses aux questions adressées par les associations en amont de l'AMU.

Questions et commentaires en séance :

Le taux d'absentéisme des conducteurs est passé de 19 à 14% en un an, mais l'objectif est plutôt d'atteindre un taux inférieur à 10%. Aussi, il y a recours aux intérimaires pour combler cet absentéisme. On observe assez peu d'absentéisme pour les autres métiers.

400 recrutements sont effectués tout au long de l'année (sur un total de 420 postes), signe d'un important turn-over, les « mauvais » conducteurs (+ problème de rapport au travail, de ponctualité, d'assiduité...) ne restant pas. La plupart des conducteurs de la DSP précédente qui sont restés sont toujours en activité et donnent satisfaction.

Parmi les causes d'offre non réalisée, les avaries matérielles occupent la première position. Il s'agit principalement de problèmes de fermeture des portes, surtout en hiver (parc ancien, âge moyen 9 ans (contre 6/7 ans en moyenne) + froid). Le renouvellement de parc est assuré par IdFM, sur préconisations de l'opérateur (qui propose un plan pluriannuel d'investissement, des projets de transition énergétique, etc.). En 2025, la DSP 28 bénéficiera de 65 véhicules neufs. Par ailleurs, l'EPV du Château souhaitant récupérer l'espace des Mortemets, un projet de nouveau COB (Centre opérationnel bus est en cours). L'électrification de la ligne 6201 est prévu en septembre 2025, et celle de la ligne 6202 en novembre (42 bus électriques seront ainsi livrés cet été). A noter que l'expérimentation de véhicules hydrogènes n'a pas donné satisfaction.

On calcule le taux de régularité en comparant l'heure de passage réel de chaque bus à son point d'arrêt par rapport à l'horaire théorique. Est considéré comme conforme un passage de -1 à +5 minutes par rapport à l'heure prévue pour les « petites lignes ». Pour les lignes 1, 2 et 3, dites « calcul haute fréquence » : est considéré comme conforme un passage entre -1 et +3 minutes. (NB : un bus qui ne passe pas n'est pas pris en compte). Le taux de régularité, de 90,8%, est globalement conforme à l'engagement contractuel.

Quelles sont les consignes pour les bus en avance ? Réguler autant que possible. Toutefois, un arrêt en pleine voie n'étant pas possible, le conducteur devra attendre un arrêt en encoche pour réguler.

Les consignes données aux conducteurs sont en tout état de cause de donner entière priorité au code de la route par rapport au respect des horaires. Des mesures disciplinaires sont prises le cas échéant. A noter qu'un bus à 30km/h est très impressionnant, malgré le respect de la vitesse. A la remarque du fait que certains

conducteurs ont une conduite brusque, il est précisé que la formation des conducteurs s'est allégée, avec une partie sur simulateur et moins d'heures de conduite réelle. En outre, tous n'ont pas l'empathie et la souplesse que l'on pourrait espérer.

Il est possible de contacter le service client par différents biais et notamment par téléphone. Monsieur Courtois prend personnellement connaissance de toutes les plaintes qui sont reçues.

Un système de sanction (disciplinaire, de l'avertissement au licenciement) / récompense (système de prime et intéressement) existe. Toutefois, dans ce secteur, la présence des OS (organisations syndicales) est forte, et celles-ci recherchent l'intérêt collectif avant l'intérêt individuel. 46 conseils de discipline ont été tenus en 2024, qui aboutissent en majorité à 5 jours de mise à pied, et peuvent aller jusqu'au licenciement. Toutefois, avant d'en arriver là, un important travail de prévention, d'explication, de pédagogie est mené.

2 conventions collectives existent : urbaine (plus proche de la fonction publique) et interurbaine (plus proche du droit du travail).

Autour de 3000 réclamations sont reçues chaque année (site, téléphone...) sur un total de plus de 12 millions de validations. Le secteur de Versailles est composé de clients exigeants, à l'aise avec l'écrit, qui déposent beaucoup de réclamations, en premier lieu à propos de la régularité, puis à propos du comportement des conducteurs. Ces retours permettent d'améliorer en continu l'offre.

On observe encore autour de 15% de personnes qui ne valident pas. On note assez peu d'incivilités par rapport à d'autres secteurs.

Chaque année, Transdev organise une journée de sensibilisation au public fragile, PMR, etc.

Concernant le sujet des BIV (Bornes d'Information Voyageurs) :

Il y a actuellement 27 BIV Decaux installées (contre 29 prévues au contrat, deux d'entre elles présentant des difficultés d'alimentation avec ENEDIS, nous envisageons de les installer à d'autres arrêts) avec fonctionnement aléatoire

Par ailleurs, sont prévues 29 BIV au contrat de Transdev. Toutefois, un problème technique (d'accroche au mobilier urbain Decaux) a jusqu'alors retardé l'installation de ces équipements. A noter que ces BIV resteront à l'issue du contrat Transdev, quel que soit le délégataire suivant.

Il conviendrait de regarder s'il est possible d'afficher les horaires des 2 prochains bus au passage (pour chaque ligne affichée), et non uniquement le prochain bus. En outre, l'info ville, qui est diffusée en alternance avec l'info voyageur, est jugée trop longue, car, s'agissant d'un écran fixe, l'information est vite lue – et c'est surtout l'info bus qui intéresse les voyageurs. Les fiches horaires sont jugées illisibles, trop petites. Toutefois, cet affichage est soumis à la charte IdFM, il n'est pas possible d'y déroger.

L'abri devant l'office de tourisme est jugé trop petit.

Transdev indique disposer d'une équipe de sûreté de 3 agents, en relation avec la police, qui intervient sur appel du conducteur.

21/01/25	Compte rendu de l'Atelier n°14 du 23 janvier 2025	Page 3 sur 5
----------	---	--------------

Il est suggéré de mettre à disposition les brochures horaires dans les MdQ.

Suite à une demande, il est précisé qu'il n'y a pas de projet de TCSP à Versailles.

Quartier Gally : celui-ci est accessible côté RD 7 depuis le T13, et via les lignes 6240, 6211 et d'autres de la DSP 29 côté RD10. Il n'y a pas de bus à l'intérieur du quartier mais les résidences sont majoritairement côté RD 10, et desservies par les bus vers Versailles. Les collégiens de Gally seront scolarisés à Versailles.

2. Point IRVE

Voir présentation jointe.

Actuellement, environ 20% des véhicules vendus sont rechargeables (électriques ou hybrides). On peut estimer à 2400 le nombre de véhicules rechargeables en circulation à Versailles au 1^{er} janvier 2025, soit 4,3% de la population équipée, soit 1,6 fois plus que la proportion nationale

Au 1^{er} janvier 2025, 85 PDC sont ouverts au public sur Versailles.

Dans le parking Chantiers, 9 bornes sont disponibles actuellement mais sont amenées à être changées avec la nouvelle DSP, pour atteindre un nombre total de 20 points de charge.

Le Chesnay a fait le choix de bornes puissantes entre 22 et 150kW, et basées sur le courant continu.

L'utilisation des bornes est disparate selon les emplacements : elles sont en fait plus utilisées dans les quartiers excentrés. En centre-ville, ce sont les bornes à 22kW qui sont les plus plébiscitées. De manière générale, elles sont principalement utilisées entre 11h et 15h puis après 20h.

Le taux d'occupation des places équipées de bornes est de 20%, ce qui peut sembler faible mais est pourtant bien supérieur à ce qui est observé ailleurs. Ces places restent moins utilisées que les places non IRVE.

Le déploiement des IRVE dans le parc privé reste la grande inconnue. A noter que, du fait par exemple des coûts appliqués, voire de la difficulté à trouver des bornes, souvent, les utilisateurs qui ne disposent pas de point de charge chez eux, sont rapidement déçus de de l'électrique. A l'inverse, les utilisateurs qui peuvent charger à leur domicile sont très satisfaits.

Les objectifs affichés publiquement tendent vers 10% des recharges auprès d'équipements publics et 90% à domicile ou chez l'employeur. Cela peut être plus complexe à atteindre à Versailles, où beaucoup de logements ne disposent pas de parking.

S'en suit un débat quant aux avantages/inconvénients de développer les IRVE. En bref :

- On peut considérer que les places réservées aux véhicules rechargeables engendrent une perte des places de stationnement pour les autres véhicules. Il y a environ 10.000 places payantes en voirie dont 21 places IRVE, à ramener aux 4% de voitures rechargeables

- Est-ce au service public ou au marché économique privé d'assurer ce service (cf. les stations essence, qui relèvent uniquement de l'initiative privée : au fur et à mesure que l'offre privée apparaît, le service public doit tendre à disparaître)
- Les véhicules électriques engendrent moins de pollution et de bruit que les véhicules thermiques
- Cf. interdiction de la vente de véhicules thermiques neufs à partir de 2035.

Se pose par ailleurs la question de la puissance à privilégier, entre faible puissance, plutôt à destination des charges longues de nuit, ou charge rapide, qui risque d'attirer un trafic de transit.

Il n'est pas prévu de points de charge pour les 2 roues à Versailles, ces charges pouvant facilement se faire sur prise domestique et bénéficiant souvent d'une batterie amovible.

Le quartier Satory n'apparaît pas dans ce document, mais, comme pour le quartier Gally, des IRVE sont prévues

Ainsi, le déploiement des IRVE progresse et accompagne la demande. Certains secteurs moins bien desservis sont donc amenés à être équipés d'IRVE sur voirie.

3. Autres sujets :

Un AMU spécifique et relatif aux aménagements liés à la ligne 18 et ses abords (en particulier rue de la Porte de Buc) va être monté, probablement début mars (date à confirmer le 4 Mars). Y seront également invités VGP, la Direction des Grands Projets de la Ville, la SGP (à voir selon leur disponibilité) ...

Les sujets proposés en séance pour le prochain AMU sont :

- SRAV (Savoir Rouler à Vélo)