



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>11660</b>	De <b>Mme Clémentine Autain</b> ( La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Seine-Saint-Denis )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports urbains	<b>Tête d'analyse</b> > Délabrement des transports en commun en Île-de-France	<b>Analyse</b> > Délabrement des transports en commun en Île-de-France.
Question publiée au JO le : <b>26/09/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>30/04/2024</b> page : <b>3484</b> Date de changement d'attribution : <b>05/03/2024</b> Date de signalement : <b>05/12/2023</b>		

### Texte de la question

Mme Clémentine Autain interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur le délabrement de l'offre de transports en commun dans la région Île-de-France. Elle souhaite d'une part l'interpeller au sujet des difficultés de recrutements de chauffeurs de bus et de métro. Depuis près d'un an, les usagers font les frais d'une offre de transport surchargée, d'une baisse de la fréquence des trains et bus. Les métros et les RER sont bondés et cela bien au-delà des heures de pointes. L'hiver 2022-2023, les chiffres de régularité étaient notoirement mauvais : entre 84 % et 92 % pour la moitié des lignes de métros. En cause, les difficultés de recrutement de conducteurs de bus et de métros. La situation est infernale pour les usagers. D'autre part, la privatisation rampante d'une partie des transports en commun, parmi lesquels les bus gérés par la société Transdev, ajoute des difficultés aux difficultés des usagers. Exemples parmi d'autres : les modifications de dessertes des lignes 605, 617, 618 et 43 font vivre un enfer aux habitants de Sevran. De la même manière à Villepinte : les suppressions de bus, changements de route et cela sans la moindre concertation avec les habitants. Si ces compétences incombent à la région, force est de constater que les usagers et Mme la députée sont restés sans réponse depuis des mois. Se déplacer est devenu un sacerdoce pour nombre des habitants des villes de la petite et grande couronne. Point culminant de ces problématiques : le dysfonctionnement récurrent du RER B, qui transporte quotidiennement 900 000 passagers. Mme la députée en veut pour preuve les propos de M. Jean Castex, qui qualifie cette ligne de « point noir » du réseau francilien et prévoit l'amélioration de la situation d'ici à 2030 ! Mme la députée rappelle à M. le ministre que la bataille pour l'amélioration du RER B est menée par les élus locaux depuis plus d'une décennie. Ces prévisions sont un couperet, la décision arbitraire d'exclure les habitants des villes les plus pauvres de l'amélioration des mobilités. Les habitants de Seine-Saint-Denis n'ont pas à être les dommages collatéraux de politiques de casse du service public. Mme la députée signale à M. le ministre que si le Gouvernement a d'ores et déjà enjoint les Franciliens à partir en vacances ou à télétravailler durant les jeux Olympiques 2024, il apparaît clairement que les habitants de Seine-Saint-Denis ne seront pas parmi les premiers à pouvoir répondre à cette suggestion hors de toute réalité. Mme la députée demande à M. le ministre d'indiquer les moyens concrets du Gouvernement pour assurer le droit élémentaire à la mobilité des habitants des territoires périphériques. Elle lui demande si l'État dispose, à l'heure actuelle, d'une visibilité précise sur le manque de personnels dans les transports en commun compte tenu de la gestion privatisée de ces services pourtant publics et, le cas échéant, d'en indiquer le nombre par nature de modes de déplacements.

## Texte de la réponse

L'organisation des transports en commun de la région capitale et la définition de l'offre de transport (bus, ...) sont des compétences qui relèvent d'Île-de-France Mobilités (IDFM). La fréquentation des transports urbains franciliens a connu une nette reprise à partir de septembre 2022, avec pour effet une dégradation des conditions de transport sur certaines lignes. IDFM a donc décidé le retour pour le printemps 2023 à 100 % de l'offre nominale. La RATP et la SNCF sont effectivement confrontées à des difficultés de recrutement. Cependant, elles ont mené en 2023 d'importants plans de recrutement de conducteurs de bus, métro et RER, train mais aussi de techniciens de maintenance afin d'assurer le retour à l'offre de transport nominale. Il s'agit également de couvrir le plan de transport renforcé pour les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024. Ces efforts portent leurs fruits, avec un redressement continu de la production. Par ailleurs, l'ouverture à la concurrence des réseaux de transport collectif, est prévue par le règlement européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de voyageur par chemin de fer ou route et découle donc des engagements européens de la France. Pour ce qui le concerne, l'État est naturellement attaché à l'amélioration de la qualité de service pour les usagers des transports urbains d'Île-de-France. Elle passe aussi par l'amélioration de la qualité de ses infrastructures. C'est pourquoi l'État accompagne le développement et la modernisation des infrastructures de transport collectifs en Île-de-France au travers des Contrats de Plan État – Région (CPER). L'État a ainsi investi plus de 2,28 Md€ pour le volet Mobilités – Transports en commun du CPER Île-de-France 2015-2022, ce qui a permis la réalisation de plusieurs projets structurants pour le Département de la Seine-Saint-Denis : prolongements de la ligne 11 du métro jusqu'à Rosny-Bois-Perrier, du métro 12 à Mairie d'Aubervilliers, du tramway T1 à Val-de-Fontenay phase 1, du T4 jusqu'à Montfermeil, etc. Des moyens importants seront alloués par l'Etat pour la nouvelle contractualisation en cours de finalisation. L'État engage plus de 2,56 Md€ d'investissements dans ce même volet dans le cadre de la nouvelle contractualisation 2023-2027. Pour sa part, la ligne RER B, deuxième ligne la plus fréquentée d'Europe, est soumise à d'importantes contraintes d'exploitation en zone dense. Elle fonctionne aux limites de ses capacités, comme en attestent les incidents qui émaillent son exploitation. Pour y remédier, la ligne RER B fait l'objet d'un programme volontariste de modernisation et d'investissement de la part d'IDFM, de l'État et des collectivités locales, dans le cadre du schéma directeur du RER B. Ainsi, outre le nouveau matériel roulant qui sera déployé à partir de 2027, le RER B bénéficiera également du système de signalisation et de gestion de la conduite NexTEO, déployé à partir de 2030. NexTEO permettra d'améliorer les conditions de circulation du RER B, améliorant ainsi la fréquence, la régularité et la résilience en cas d'aléa.