



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>2867</b>	De <b>M. Bastien Lachaud</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> > Saturation des transports en commun franciliens	<b>Analyse</b> > Saturation des transports en commun franciliens.
Question publiée au JO le : <b>01/11/2022</b> Réponse publiée au JO le : <b>14/11/2023</b> page : <b>10307</b>		

### Texte de la question

M. Bastien Lachaud interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la saturation des transports en commun et plus particulièrement des lignes du métro, à Paris et dans l'agglomération parisienne. Au 1er mars 2021, Île-de-France Mobilités (IDFM) a décidé une réduction de 10 % de son offre de service sur la quasi-totalité de ses lignes, afin de s'adapter à la forte baisse de fréquentation qui était constatée à cette époque en raison de l'épidémie de covid-19 et de réaliser des économies budgétaires. Cette réduction du trafic est toujours en place à l'heure actuelle. Quatre lignes de métro seulement (7, 9, 13 et 14) sont aujourd'hui à 100 % de leurs capacités en matière de fréquence des rames. À ce stade, IDFM ne prévoit pas d'augmenter l'offre afin d'assurer, *a minima*, le retour à la normale sur l'ensemble de son réseau. L'opérateur se contente d'annoncer que l'offre « ne va pas baisser » en 2023. La direction du transilien, quant à elle, a appelé à « mieux lisser » sur la semaine les trajets domicile travail, comme si les salariés pouvaient modifier leurs jours de télétravail à leur guise, comme si c'était aux usagers de s'adapter à une offre de transport réduite et non au service public de s'adapter à la réalité de la demande. À cette réduction volontaire de l'offre viennent encore s'ajouter à d'autres difficultés qui pèsent sur le service ; problèmes techniques, manque d'effectifs dus notamment aux difficultés du recrutement du fait de l'absence d'une revalorisation significative des salaires et d'une amélioration des conditions de travail. Parallèlement à cette baisse de l'offre, la fréquentation a fortement augmenté depuis 2021, s'approchant de son niveau antérieur à la pandémie de covid-19. Ainsi, selon Île-de-France Mobilités (IDFM), la fréquentation globale des transports atteindrait aujourd'hui 85 % du niveau de 2019, avec des pics à 92 % en période de week-end. Cette conjonction d'une baisse de l'offre et d'une hausse de la fréquentation a pour conséquence une dégradation des conditions de transport de centaines de milliers d'usagers. Ceux-ci subissent un véritable calvaire quotidien - attente, impossibilité complète de s'asseoir, entassement, difficulté à monter dans une rame, sentiment d'étouffement. Ces conditions de transport sont à même de favoriser les malaises de voyageurs. Les publics prioritaires pour les places assises sont dans l'incapacité de se déplacer jusqu'aux sièges, alors qu'ils ont une station debout pénible. Cette situation est particulièrement marquée sur certaines lignes, qui ont retrouvé une fréquentation quasi-équivalente à son niveau d'avant 2020 et ce alors que l'offre y est fortement réduite. Ainsi, sur la ligne 11 du métro (Châtelet - Porte des Lilas), seulement 84 % des métros sont assurés aux heures de pointe, alors que la ligne a retrouvé 100 % de son affluence avant covid-19. Sur la ligne 12 (Mairie d'Issy - Mairie d'Aubervilliers), 86 % des métros sont assurés aux heures de pointe, alors que la ligne a retrouvé 85 % de sa fréquentation avant covid-19 et que deux nouvelles stations ont été ouvertes, dans la circonscription d'élection de M. le député, à Aubervilliers (stations Aimé Césaire et Mairie d'Aubervilliers). De nombreux habitants et usagers témoignent à M. le député de la situation de saturation à laquelle ils et elles sont confrontés et de leurs difficultés

quotidiennes. Un tel état de fait n'est pas supportable et ne saurait perdurer. Il est d'autant moins acceptable qu'une hausse importante du prix du passe Navigo a été annoncée, alors que la qualité des transports est à l'évidence dégradée. Cette politique de diminution de l'offre de transports en commun est d'autant moins compréhensible dans un contexte de hausse des prix des carburants et d'incitation à utiliser davantage les transports en commun plutôt que la voiture individuelle dans le cadre de la transition écologique. C'est pourquoi il souhaite apprendre de M. le ministre les mesures qu'il compte prendre pour permettre à IDFM d'accroître et d'ajuster l'offre de transport sur son réseau, afin de l'adapter aux besoins et d'épargner à des centaines de milliers d'usagers franciliens un calvaire de chaque jour.

### Texte de la réponse

L'organisation des transports collectifs franciliens est une compétence qui relève d'Île-de-France Mobilités (IDFM) dont sont membres la région et les départements franciliens. Elle met en œuvre sa politique de déplacement, notamment à travers les contrats qui la lient à la RATP et à la SNCF. La crise sanitaire a entraîné une chute sans précédent de la fréquentation des transports collectifs. IDFM a donc adapté en 2021 son offre de transport et a demandé son retour à la normale depuis le début de l'année, avec cependant des disparités résiduelles selon les lignes. Face aux difficultés rencontrées pour couvrir le service de transport, la RATP a mis en œuvre dès avril 2022 un plan d'actions pour limiter au maximum l'impact du sous-effectif temporaire sur l'offre de transport. L'entreprise a ainsi doublé son plan de recrutement pour 2022, reporté certaines formations continues, ou encore négocié des reports de départs en retraite. Ces actions ont permis des améliorations significatives de l'offre à compter du premier trimestre 2023.