

16ème législature

Question N° : 3452	De M. Bastien Lachaud (La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Seine-Saint-Denis)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports urbains	Tête d'analyse > Dégradation des transports publics en Ile- de-France	Analyse > Dégradation des transports publics en Ile-de-France.
Question publiée au JO le : 22/11/2022 Réponse publiée au JO le : 31/01/2023 page : 974		

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 dégradation des transports publics en Île-de-France. Bus et trains qui ne passent pas, temps d'attente interminables, rames bondées, difficultés à monter dans une rame, impossibilité complète de s'asseoir, sentiment d'étouffement : jour après jour, des centaines de milliers de franciliens vivent un véritable enfer dans les transports en commun. Ces conditions indignes pourrissent littéralement la vie de celles et ceux qui empruntent quotidiennement les transports entre leur domicile et leur lieu de travail, à commencer par les travailleurs de première ligne. Elles font perdre un temps précieux, pèsent sur les vies professionnelles et familiales. Elles favorisent les malaises de voyageurs. Elles exposent à des souffrances considérables les publics prioritaires, dans l'incapacité d'obtenir une place assise alors qu'ils ont une station debout pénible. C'est un véritable chaos qui s'est installé dans les transports en commun francilien. Partout, des trains, des bus sont supprimés, par manque de personnel ou pour faire des économies. Ainsi, en août dernier, le RER B battait des records d'irrégularité, avec 73 % d'indice de régularité seulement. Au début du mois de novembre, le service n'était toujours pas rétabli à 100 % de l'offre d'avant covid-19 sur l'ensemble des lignes, alors que les usagers sont depuis très longtemps de retour dans les transports. Sur le RER C, pour ne donner qu'un exemple, le niveau de fréquentation atteint 102 % par rapport à la période pré-covid, mais il manque trente-trois trains par jour sur 509. Il manque des centaines de conducteurs pour les bus, pour les métros. En effet, la RATP et les autres opérateurs ne parviennent pas à recruter, du fait de la précarisation des métiers liée à l'ouverture à la concurrence, aux conditions de travail trop dures, aux salaires trop bas : 1 500 euros en début de carrière à la RATP, un salaire indigne au vu de la pénibilité et des responsabilités du métier. Et quand la direction de la RATP prétend répondre à ce qu'elle nomme un « problème d'attractivité », c'est en offrant une prime pour celles et ceux qui ne poseront aucun jour de grève, aucun congé maladie et ce même à la suite d'un accident de travail ou d'une agression, aucun jour d'absence pour s'occuper d'un enfant malade. Un tel dispositif, outre qu'il n'apportera aucune solution effective à la pénurie de personnel, paraît tout simplement contraire au droit du travail. Sur le plan matériel, la situation n'est pas meilleure. Les problèmes techniques s'accumulent : pannes de signalisation, matériel défectueux. L'ensemble des chantiers visant à développer et améliorer le réseau accumulent les dysfonctionnements, les retards, les surcoûts : Eole, NexTEO, tramway 12, nouvelles rames RER. Les finances d'Île-de-France mobilités, quant à elles, sont exsangues. Elles présenteraient un trou de 950 millions d'euros. Et pour compenser, la présidente de la région Île-de-France et d'Île-de-France mobilités, Valérie Pécresse envisage de porter le prix du pass Navigo à 100 euros. C'est une augmentation obscène, tout simplement insoutenable pour les concitoyens dont l'inflation grignote déjà le pouvoir d'achat et anachronique, quand il faudrait tendre au contraire à la gratuité complète des transports en commun. Au-



delà même du calvaire des usagers et des salariés, les dysfonctionnements chroniques du réseau des transports en commun franciliens ont des conséquences systémiques. Conséquences économiques, dans une région qui compte 10 millions de déplacements par jour et constitue le cœur battant du pays. Conséquences écologiques, quand des centaines de milliers d'usagers n'ont d'autre choix que de prendre leur voiture, alors que l'urgence climatique exigerait que le développement d'une offre de transports en commun efficace, peu chère et peu polluante soit une priorité des politiques publiques. Face à une telle situation, l'État doit prendre ses responsabilités. Il faudrait d'abord mettre de l'ordre dans l'intraçable jungle des parties prenantes- IDFM, la RATP, la SNCF, Alstom - qui se renvoient la balle et se défausse les uns sur les autres, ensuite stopper la privatisation qui ne fait qu'alimenter le chaos. Investir massivement pour soutenir les acteurs, enfin permettre le retour à 100 % de l'offre de transports et permettre à la RATP d'augmenter les salaires de ses personnels et de recruter et assurer la modernisation accélérée du réseau et des matériels, sans que les usagers doivent subir une augmentation des tarifs. C'est pourquoi M. le député souhaite apprendre de M. le ministre quand et par quels moyens le Gouvernement compte agir pour en finir avec les dysfonctionnements des transports franciliens.

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, met en œuvre sa politique de déplacement, notamment à travers les contrats qui la lient à la RATP et à la SNCF. Suite à une chute de la fréquentation des transports collectifs franciliens liée à la crise sanitaire, IDFM a choisi d'adapter le niveau global de l'offre de transport en 2020 et 2021. Celui-ci a été fixé pour 2022 à 98 % de son niveau nominal, avec toutefois des disparités entre les lignes. La fréquentation des transports a repris progressivement en 2022, et cette reprise s'est accélérée depuis septembre pour atteindre au troisième trimestre 85 % du niveau pré-crise sanitaire, avec pour effet une dégradation des conditions de transport sur certaines lignes. IDFM a donc décidé le retour pour mars 2023 à 100 % de l'offre pré-crise sanitaire. La RATP et la SNCF rencontrent par ailleurs certaines difficultés pour assurer la couverture du service de transport. Cette situation résulte de causes externes : irruptions d'individus sur les voies, bagages oubliés, mouvements sociaux ... Elle est accentuée par les effets persistants de la crise sanitaire qui entraînent une indisponibilité chez les conducteurs supérieure au niveau de 2019. S'y ajoutent des difficultés de recrutement des machinistes-receveurs et des conducteurs de métros et de trains qui touchent tous les opérateurs de transports collectifs. Ces derniers sont mobilisés pour en limiter au maximum l'impact sur l'offre de transport (accélération des recrutements, campagne de communication, partenariats avec les Pôles Emplois locaux et les mairies, job dating ...). L'amélioration de la qualité de service des transports du quotidien, priorité du Gouvernement, passe également par 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 2,3 Md€ pour le volet Mobilités – Transports en commun du CPER Île-de-France 2015-2022, dont plus de 1,5 Md€ entre 2019 et 2022 grâce au plan de relance. Enfin, au vu du contexte d'inflation, le Gouvernement a accordé une aide exceptionnelle à Île-de-France Mobilités à hauteur de 200 millions d'euros. Cette mesure forte a pour but de limiter la hausse des titres de transport décidée par IDFM et d'accompagner la mise en œuvre des mesures nécessaires pour améliorer la qualité de l'offre de transports.