



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Dégradation du service public des transports en Seine et Marne

Question écrite n° 13760

Texte de la question

M. Maxime Laisney alerte M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la situation des transports en Seine-et-Marne et plus particulièrement sur la ligne P et la ligne E. Alors que le service se dégrade sur l'ensemble des transports publics en Île-de-France, avec des temps d'attente trop longs entre les trains, des rames bondées, des pannes entraînant des retards ou suppressions, la situation en Seine-et-Marne est particulièrement préoccupante. Si cette dégradation est liée pour partie aux politiques menées par la présidente d'Île-de-France Mobilité visant à réduire l'offre notamment depuis l'épidémie liée au covid-19, elle est aussi le résultat des choix opérés au niveau national et aux évolutions législatives. Notamment, la décision de créer une ligne pour les clients d'affaires et les touristes au départ de la gare de l'Est pour Paris-Charles-de-Gaulle contribue pleinement à saturer le calendrier des travaux. Par ailleurs, de nombreux travaux programmés par SNCF Réseau sur ces lignes sont liés au sous-investissement chronique dans ces infrastructures faute de financement adéquat par l'Agence de financement des infrastructures de transport. Si les travaux sont sans doute nécessaires, il est inacceptable que quasiment plus aucun train ne circule sur la ligne P et la ligne E, le soir à partir de 22 heures et le week-end. Les usagers vivent une galère quotidienne qui ressemble parfois à une assignation à résidence rompant avec le principe de continuité du service public, une situation particulièrement grave alors que nombre de personnes vivant à proximité de ces gares ont besoin du train pour se rendre sur leur lieu de travail. C'est dans ce contexte de désorganisation et de baisse de l'offre que s'opère le parachèvement de l'ouverture à la concurrence des bus en petite couronne ainsi que l'arrivée des Jeux olympiques pour lesquels l'offre serait miraculeusement totalement reconstituée. Enfin, alors que la qualité de l'offre diminue, les tarifs, eux, vont une nouvelle fois augmenter en janvier, par décision de la Présidente de la région Île-de-France alors même que ces tarifs avaient déjà subi une forte hausse en 2023 : 98 euros pour le Pass Navigo annuel et 15 euros pour le Pass imagine R annuel. Cette décision d'Ile de France Mobilité est justifiée par l'inadéquation entre le coût du service public face à des ressources publiques toujours plus affaiblies. Elle se justifie également par le mur de financement lié au doublement d'ici 2030 du réseau francilien. Pourtant, des solutions existent pour le financement du service public. Elles ne passent pas par une augmentation des coûts pour les usagers ou pour les collectivités, mais plutôt par une hausse du versement transport des entreprises, qui bénéficient des bonnes conditions de transports pour leurs clients et leurs salariés. Par ailleurs, la baisse de la TVA sur les transports en commun permettrait de redonner des marges de manœuvre utiles à Ile de France Mobilité. Ces solutions ont toujours été refusées par le Gouvernement. Par ailleurs, les politiques de privatisation rampante menées depuis plusieurs années, tant de la SNCF que de la RATP, menacent le service public en dégradant le climat social et doivent être abandonnées. M. le député demande donc au ministre quelles évolutions législatives celui-ci envisage afin d'améliorer les ressources affectées au service public des transports tant pour le financement des réseaux que pour donner des marges de manœuvre plus importante aux autorités organisatrices afin de renforcer l'offre, à l'heure où les enjeux climatiques imposent de favoriser les transports collectifs face à la voiture.

Texte de la réponse

L'organisation des transports publics de personnes en Île-de-France relève de la compétence d'Île-de-France mobilités (IDFM). L'État, au regard du principe de libre administration des collectivités territoriales, n'intervient

pas dans les choix d'IDFM qui est seule compétente pour décider du niveau d'offre des lignes P et E en Seine-et-Marne, de la politique de renouvellement des matériels roulants de ces lignes, ainsi que des plages travaux retenues pour la modernisation de ces lignes, en lien avec la maîtrise d'ouvrage. La bonne information aux usagers impactés par les plages travaux est également une compétence dévolue à IDFM, en lien avec les exploitants ferroviaires. Les interruptions de circulations en soirée ou le week-end pour travaux sur les lignes P et E programmés au 1er trimestre 2024 ont ainsi fait l'objet de concertations menées par IDFM avec le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau, l'opérateur SNCF-Transilien et les associations d'usagers de ces lignes. Les plages travaux dégagées sont notamment consacrées à la modernisation des infrastructures de ces deux lignes et plus généralement à celle de l'axe Est du réseau ferroviaire francilien. Par ailleurs, l'extension et la modernisation des transports collectifs franciliens auxquelles le Gouvernement est très attaché, requièrent un financement à long terme. Le protocole signé en septembre 2023 entre l'État et IDFM garantit l'équilibre financier des transports de 2024 à 2031 et prévoit une répartition des efforts financiers par l'activation de leviers fiscaux, tarifaires et contributaires sachant qu'aucune mesure isolée ne pouvait résoudre durablement la question. Le Gouvernement s'est engagé à soutenir l'augmentation du taux plafond du versement mobilité de plus 0,25 point en zone centrale au 1er janvier 2024 et la création d'une taxe additionnelle de 200 % à la taxe de séjour, affectée à IDFM, confirmée dans la loi de finances initiale pour 2024. IDFM s'est engagé à ajuster annuellement ses sources de financement, limitant ainsi la hausse tarifaire à l'inflation au 1er janvier 2024, soit 2,73 %, avec l'abonnement mensuel Navigo désormais à 86,40 €. Les contributions des collectivités membres ont été réévaluées sur la base des projections d'inflation. En outre, l'État investit directement dans les transports collectifs franciliens via le volet mobilité du contrat de plan État-région (CPER) 2023-2027 qui prévoit un financement État de 2,56 Md€. Enfin, il convient de souligner que le projet « CDG Express » ne se fait pas au détriment des transports du quotidien et, qu'en complément des investissements portés par l'État dans le cadre du CPER, ce projet prévoit plus de 500 M€ d'investissements sur les voies ferroviaires existantes qui bénéficieront directement aux usagers quotidiens des transports publics.

Données clés

Auteur : [M. Maxime Laisney](#)

Circonscription : Seine-et-Marne (10^e circonscription) - La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 13760

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [12 décembre 2023](#), page 11132

Réponse publiée au JO le : [11 juin 2024](#), page 4959