ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Nouvelle hausse du Pass Navigo et conditions de transport sur la ligne D du RER

Question écrite n° 14242

Texte de la question

M. Arnaud Le Gall interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur sur la nouvelle hausse du Pass Navigo et sur les conditions de transport sur la ligne D du RER. Alors qu'ils sont nécessaires pour répondre à l'urgence sociale et climatique, les transports publics franciliens menacent de s'effondrer si rien n'est fait : temps d'attentes interminables, transports bondés, suppressions, incidents, retards quotidiens, usagers à bout, violences qui se multiplient, etc. Dans la 9e circonscription du Val-d'Oise, nombre d'habitants et d'habitantes, dépendant du RER D et subissant les pannes répétées et quotidiennes de la ligne, sont freinés dans leur accès à l'emploi et aux études. Pourtant, malgré cette dégradation du réseau, le Conseil régional d'Île-de-France, sous la houlette de sa présidente Valérie Pécresse, a décidé, jeudi 7 décembre 2023, une nouvelle augmentation du Pass Navigo, dont le montant atteindra 86,40 euros net mensuels. Plutôt que cette hausse, d'autres solutions étaient possibles : augmenter la contribution des entreprises, diminuer la TVA, taxer les transactions immobilières, etc. Mais Valérie Pécresse préfère fragiliser encore plus des usagers et des usagères, qui subissent déjà l'inflation, et des conditions de transports indignes. Récemment, il a été également annoncé que les nouvelles rames NG, dont les premières devaient être déployées sur une partie du RER D à la fin de l'année 2023, seraient finalement mises en service sur la ligne après les Jeux olympiques - probablement au dernier trimestre 2024. La raison ? Pour permettre de desservir certaines stations au moment des JO, les nouvelles rames sont prioritairement déployées sur la ligne E. Prévues pour 2021, les rames NG du RER D ne commenceront finalement à être déployées qu'en 2024, et la totalité des trains ne sera remplacée qu'en 2028. Une nouvelle fois, les usagers et les usagères du RER D se sentent lésés. Ils et elles sont tenus pour quantité négligeable face à ce que certains habitants et habitantes de la circonscription de M. le député appellent « les JO des riches ». Voilà des décennies qu'ils et elles subissent les défaillances de cette ligne. Et on leur demande aujourd'hui de payer plus pour des transports toujours plus défaillants. Quand l'État se décidera-t-il à intervenir ? Quand réagira-t-il à la politique désastreuse et inefficace menée par Valérie Pécresse ? Son acharnement à engager la privatisation et la mise en concurrence des bus de la grande couronne et de la RATP coûte des milliards au contribuable. Il entraîne, en outre, une pénurie de conducteurs et conductrices, car la dégradation de leurs conditions de travail dissuade les candidats potentiels. Il faut par ailleurs cesser de pénaliser les usagers et les usagères pour ces choix politiques désastreux et au contraire encourager les mobilités douces dans ce contexte de crise écologique et sociale. C'est la raison pour laquelle le député du groupe LFI-NUPES Paul Vannier a déposé en décembre 2023 une proposition de loi visant à bloquer à la baisse le prix du Pass Navigo à 75 euros par mois. M. le député encourage le Gouvernement à soutenir ce texte. Enfin, quand l'État fournira-t-il les moyens nécessaires à l'amélioration réelle des infrastructures ferroviaires en Île-de-France ? Les efforts financiers faits par l'État sont aujourd'hui largement insuffisants pour palier des décennies de sous-investissements. L'État peut et doit se doter des leviers financiers que requièrent ces investissements : il doit taxer les superprofits, lutter plus efficacement contre l'évasion fiscale, rétablir l'ISF afin d'être enfin en mesure d'offrir à tous les Franciliens et Franciliennes des transports publics de qualité, et de désenclaver des secteurs qui, comme la 9e circonscription du Val-d'Oise, sont aujourd'hui pénalisés par un réseau dysfonctionnel.

Texte de la réponse

L'extension et la modernisation des transports collectifs franciliens requièrent un financement à long terme. Dans un contexte économique marqué par l'inflation, le gouvernement et Île-de-France Mobilités (IdFM) ont souhaité appliquer le principe de modération tarifaire et se sont attachés à trouver les mesures garantissant, dès 2024, le financement pérenne du système de transports régional. Le protocole de financement de septembre 2023 entre l'État et IdFM permet d'assurer l'équilibre financier des transports collectifs franciliens pour la période 2024-2031 en mettant à contribution les entreprises, les collectivités territoriales, les usagers et les touristes. L'engagement de l'État se traduit dans la loi de finances pour 2024 par une revalorisation de + 0,25 point en zone centrale du taux plafond du versement mobilité et par la création d'une taxe additionnelle de 200 % à la taxe de séjour perçue en Île-de-France et affectée à IdFM. Pour sa part, IdFM a augmenté les prix des titres de transport au 1er janvier 2024. L'abonnement mensuel Navigo s'élève à 86,40 €, soit une augmentation de + 2,73 %, limitée à la hausse de l'inflation. Les contributions des collectivités membres d'IdFM ont également été réévaluées. La ligne D du RER est fréquentée par plus de 650 000 voyageurs quotidiens. Elle est soumise à d'importantes contraintes d'exploitation et fonctionne aux limites de ses capacités, comme en attestent les incidents d'exploitation qui l'affectent. Pour y remédier, le RER D fait l'objet d'un vaste programme de modernisation et d'investissements afin d'améliorer la qualité de service et les conditions d'exploitation de cette ligne. L'amélioration de la qualité des transports du quotidien est une priorité du gouvernement. L'État accompagne le développement et la modernisation des infrastructures de transports collectifs en Île-de-France au travers des contrats de plan État-région (CPER). Ainsi, après avoir investi plus de 2,3 Md€ pour les transports collectifs sur la période 2015-2022, dont 192 M€ pour le RER D, l'État va engager plus de 2,5 Md€ d'investissements dans le cadre du CPER 2023-2027. L'État cofinance notamment les adaptations des infrastructures nécessaires à l'exploitation des nouvelles rames de la ligne D dont la livraison a été décalée à 2024 du fait de la crise sanitaire et des difficultés d'approvisionnement, ou encore le projet NExTEO RER B-D de modernisation du système de signalisation et de contrôle-commande de ces lignes qui permettra d'améliorer leur régularité. Enfin, il convient de rappeler que l'ouverture à la concurrence des réseaux de transport collectif est prévue par un règlement européen, duquel découlent les engagements de la France.

Données clés

Auteur : M. Arnaud Le Gall
Circonscription : Val-d'Oise (9e circonscription) - La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 14242
Rubrique : Transports
Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 25 mars 2024
Question publiée au JO le : 2 janvier 2024, page 44
Réponse publiée au JO le : 30 avril 2024, page 3492