



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Difficultés rencontrées par le transport scolaire en IDF

Question écrite n° 3196

Texte de la question

Mme Nathalie Da Conceicao Carvalho interroge Mme la ministre d'État, ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche sur les importantes difficultés rencontrées par les centaines de milliers d'élèves franciliens usagers du réseau de bus de la grande couronne depuis 2021 et désormais de la petite couronne, consécutivement au processus d'ouverture à la concurrence des transports opéré par la région Île-de-France et son gestionnaire « Île-de-France Mobilités ». En effet, alors que la libéralisation des transports devait améliorer le quotidien de tous les usagers, ces transports s'apparentent chaque jour un peu plus à un véritable parcours du combattant, notamment pour les enfants qui doivent se rendre dans leur établissement scolaire. En ce sens, depuis deux années, c'est : 10 % d'offre de transport non réalisée lors des transitions chaotiques vers des nouveaux délégataires de droit privé ; chaque jour, plus de 1 000 courses supprimées en grande couronne par les délégataires ; un sous-dimensionnement capacitaire aux heures de pointe qui conduit les chauffeurs à refuser les enfants dans des bus saturés malgré 382,40 euros par an déboursés par leurs parents pour ce service public finalement inopérant ; un entretien et une maintenance des bus insuffisants, tant ils sont sales et mal entretenus ; une adaptation des parcours et horaires des lignes de bus qui peine à se concrétiser laissant la solidarité entre parents se substituer à un service public de transport ! Chaque semaine, un nouveau reportage, plateau TV ou un article de presse relate l'enfer des usagers. Ce bilan catastrophique est également partagé par l'ensemble des associations d'usagers des transports telles que la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) d'Île-de-France ou encore l'Union régionale des associations autonomes de parents d'élèves d'Île-de-France. Dès lors, avec la poursuite de l'ouverture à la concurrence de 12 nouveaux secteurs, soit 315 lignes de Paris et la petite couronne, il existe un risque certain d'aggravation de la situation que la pénurie des conducteurs, qui démissionnent au moment où ils doivent changer d'employeur, ne cesse d'alimenter. À ce tableau social préoccupant s'ajoute un bilan financier inquiétant dressé par les compagnies ayant remporté les 21 premiers contrats qui décrivent le caractère insoutenable sur le plan financier des délégations de service public de transport avec jusqu'à 20 % de pertes. Ces situations chaotiques dans le service public de transport francilien ne peuvent perdurer ! Aussi, elle lui demande si le Gouvernement entend réagir rapidement et quelles mesures il envisage de prendre afin d'assurer correctement le transport régulier des élèves franciliens vers leurs établissements scolaires.

Texte de la réponse

Le Gouvernement est particulièrement mobilisé pour l'amélioration de la qualité des services de transports du quotidien, notamment pour les élèves et les étudiants. Pour autant, l'organisation des transports collectifs franciliens est une compétence relevant d'Île-de-France Mobilités (IDFM) qui organise les services de transports publics réguliers de personnes et arrête la politique tarifaire. L'État, au regard du principe de libre administration des collectivités territoriales, n'intervient pas dans les orientations d'IDFM. L'ouverture à la concurrence des services de transport collectifs franciliens relève de la loi du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire. Ce cadre national découle du règlement (CE) n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de

voyageurs par chemin de fer et par route, auquel il ne peut être dérogé. Le calendrier d'ouverture à la concurrence a été défini après une large concertation avec l'ensemble des parties prenantes et décalé pour ce qui concerne le réseau historique des bus parisiens. S'agissant de l'offre de transports réguliers, IDFM propose la gratuité pour les enfants jusqu'à 4 ans ainsi que des forfaits à tarifs réduits pour les élèves et étudiants de 4 à 26 ans. Lorsqu'il n'existe pas de lignes régulières de transports urbains, IDFM a mis en place des circuits scolaires permettant aux élèves de se rendre à leur établissement scolaire (tarif spécifique carte Scol'R pour les élèves de moins de 21 ans). Les forfaits peuvent faire l'objet d'aides des départements et de la région. Ces services de transports ne sont pas remis en cause par le processus d'ouverture à la concurrence à l'œuvre sur le réseau de bus. Des améliorations significatives ont été constatées depuis 2024 concernant la couverture du service de transport en Île-de-France grâce notamment à une politique ambitieuse de recrutements menée par les opérateurs de transport. Néanmoins, ces derniers restent confrontés à des difficultés pour assurer la production de l'offre, particulièrement sur le réseau de bus. Cette situation résulte des effets rémanents de la crise sanitaire qui entraînent une indisponibilité chez les conducteurs supérieure au niveau de 2019. S'y ajoutent encore quelques difficultés de recrutement, en particulier des conducteurs de bus et des agents de maintenance. Les opérateurs sont mobilisés pour en limiter au maximum l'impact sur l'offre de transport et pour renforcer leurs effectifs de conduite et de maintenance.

Données clés

Auteur : [Mme Nathalie Da Conceicao Carvalho](#)

Circonscription : Essonne (2^e circonscription) - Rassemblement National

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 3196

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : [Éducation nationale, enseignement supérieur et recherche](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [14 janvier 2025](#), page 87

Réponse publiée au JO le : [25 mars 2025](#), page 2088