

La Présidente

Paris, le

Monsieur Marc PELLISSIER
Président
FNAUT-IDF
32 rue Raymond Losserand
75014 PARIS

Monsieur le Président,

Cher Marc,

Nous échangeons depuis plusieurs semaines sur la remontée du trafic voyageurs dans les transports en commun franciliens et l'adéquation de l'offre avec ce trafic. Les chiffres qui vous ont été communiqués en toute transparence par Ile-de-France Mobilités montrent aujourd'hui que, même si le trafic voyageur n'est pas revenu à ce qu'il était en 2019, avec un niveau de 85% en moyenne et inférieur à 85% en heures de pointe, il remonte progressivement.

Depuis la fin de la crise du COVID, le service a été progressivement rétabli sur la quasi-totalité du réseau de transports. Île-de-France Mobilités commande aujourd'hui un niveau d'offre à 98% de ce qu'il était en 2019. Ce chiffre ne comprend pas l'offre supplémentaire qui a été votée par Ile-de-France Mobilités sur les renforts et les prolongements de ligne, et qui portent les kilomètres commerciaux commandés aujourd'hui aux opérateurs de transports en Ile-de-France à un nombre supérieur à celui de 2019.

Cependant, il subsiste des lignes où l'offre est aujourd'hui plus faible que celle de 2019. Il est désormais temps de revenir à 100% de l'offre sur ces lignes pour accueillir le retour des usagers.

Ainsi, j'ai demandé aux opérateurs de transports le retour à 100 % de l'offre le plus rapidement possible.

Dans le cadre des échanges réguliers que vous avez avec les services d'Ile-de-France Mobilités, je compte sur votre soutien pour que les opérateurs trouvent les moyens pour un retour le plus rapide et le plus efficace possible.

Par ailleurs, ces dernières semaines, nous avons collectivement constaté des surcharges sur certaines lignes de métro. Après réception des résultats de production et de régularité du mois de septembre de la RATP, il est apparu que la régularité de plusieurs lignes de métro (notamment les lignes 3, 4, 6, 8, 11, 12 et 13) s'est significativement dégradée depuis la rentrée scolaire, avec des régularités inférieures à 91% en heure de pointe, ce qui est exceptionnel. Ces chiffres confirment les remontées négatives des usagers sur ces lignes. Ces difficultés n'ont pas pour origine des réductions d'offre commandée par Ile-de-France Mobilités, mais des difficultés inédites sur l'exploitation.

Dans le détail communiqué par la RATP, il apparaît que l'indisponibilité du personnel sur ces lignes est particulièrement importante. Face à la reprise du trafic voyageur sur ces lignes, et notamment les lignes 8, 11 et 12, il est particulièrement que la RATP puisse assurer une régularité supérieure ou égale à l'objectif contractuel, à savoir 96,5%. J'ai

ainsi saisi la RATP pour exiger la mise en place d'un plan de remédiation d'urgence et d'un échéancier pour revenir à une offre de service conforme au contrat qui nous lie à la RATP. Je demande également un audit de ces 7 lignes pour avoir leurs résultats de production et de régularité en temps réel et pouvoir s'adapter sans attendre.

Enfin, je souhaite attirer votre attention sur les besoins de financement importants des transports en publics franciliens, en nette hausse à compter de l'année 2023. Les finances d'Ile-de-France Mobilités sont équilibrées pour 2022 mais ont un besoin de 950M€ pour 2023, dû à une inflation exceptionnelle, à l'envolée des coûts de l'énergie, au poids de la dette liée au COVID et de façon structurelle aux coûts d'exploitation et de préexploitation des lignes nouvelles. Ce besoin de financement est ramené à 750M€ après prise en compte d'économies internes et d'efforts des opérateurs. Considérant qu'il est impossible de baisser l'offre ou d'arrêter le renouvellement des équipements, il faut donc augmenter les recettes.

Les collectivités se sont d'ores et déjà engagées sur 7,5% d'augmentation de leur contribution, soit 100M€ d'effort supplémentaire. Ile-de-France Mobilités a proposé d'autres recettes, et a notamment demandé au gouvernement et à l'Assemblée Nationale d'augmenter le Versement Mobilités, mais le projet d'amendement à la loi de finances 2023 a été rejeté par l'Assemblée Nationale. Il est cependant légitime que les entreprises contribuent au financement des surcoûts des transports en commun liés à l'inflation et à l'énergie. Faute de déblocage du Versement Mobilité, une augmentation des tarifs pour financer les 650 M€ restants porterait le passe Navigo à plus de 95 € mensuels (75,20 € aujourd'hui).

Au moment où le projet de loi de finance va entamer son examen au Sénat, je suis particulièrement inquiète du refus du parlement et du gouvernement de prendre en compte notre demande d'augmentation des taux du Versement Mobilités. Je compte sur vous pour sensibiliser les députés et sénateurs sur la situation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.

Bien fidèlement


Valérie PECRESSE