ASSEMBLÉE NATIONALE

9 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Non soutenu

AMENDEMENT

N° CD2058

présenté par

Mme Taurine, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud,
M. Larive, M. Mélenchon, Mme Obono, Mme Panot, M. Prud'homme, M. Quatennens,
M. Ratenon, Mme Ressiguier, Mme Rubin et M. Ruffin

ARTICLE 38

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'ouverture à la concurrence pour les lignes de bus actuellement exploitées par la RATP votée en 2009 est prévue au 31 décembre 2024. Cela va concerner 350 lignes et 16.000 salariés. Les échéances d'ouverture à la concurrence sont à fin 2029 pour les tramways et fin 2039 pour les métros et RER. Cette loi vise avant tout à permettre à des investisseurs privés de faire des profits, et à la région Île-de-France et à l'État de faire des économies. Tout cela au détriment des travailleurs des transports urbains et de la qualité du service pour les usagers.

Cet article vise à renforcer la filialisation de la RATP pour répondre aux exigences de l'ouverture à la concurrence. Au contraire, tel que nous l'avons déjà défendu dans le cadre du projet de loi Pacte Ferroviaire, une entreprise unifiée est plus performante et offre un meilleur service qu'une entreprise atomisée. Contre le démantèlement prévu par cet article de la RATP, qui va ouvrir la voie à sa privatisation, nous demandons la suppression de cet article.

Dans le détail, la libéralisation des services de transports repose sur les prétendues vertues d'un lien théorique entre ouverture à la concurrence, baisse des prix et amélioration du service.

De nombreux exemples nous prouvent le contraire. Ainsi, l'ouverture à la concurrence de l'électricité et du gaz en France a fait monter les prix. 10 ans après l'ouverture à la concurrence, en juin 2015, le Médiateur de l'énergie (instance d'évaluation de l'ouverture à la concurrence) disait ceci : « La concurrence était censée se traduire par une baisse des prix. Or, celle-ci est loin d'être au rendez-vous, particulièrement pour l'électricité ». En effet, la facture d'électricité s'est envolée de 49 % en moyenne (TTC) depuis 2007 pour les clients aux tarifs réglementés équipés d'un chauffage électrique et de 56 % pour ceux qui utilisent un autre mode de chauffage. Même échec avec le gaz,

la hausse sur la même période atteint 36 % pour les clients aux tarifs réglementés qui se chauffent avec cette énergie.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, nous avons averti que cette logique aboutirait inéluctablement à un abandon des lignes jugées non-rentables par les opérateurs privés. Sans parler d'une dérégulation des prix au travers d'un « yield management » d'ores et déjà pratiqué. En l'occurrence, les usagers ont déjà dû payer en moyenne leurs billets de train 20 % plus cher en 2013 qu'en 2008. Il risque d'arriver la même chose au réseau RATP.