

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 novembre 2023

RELATIVE À L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU RÉSEAU DE BUS FRANCILIEN
DE LA RATP - (N° 1788)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD59

présenté par

M. Leseul, M. Olivier Faure, M. Guedj, Mme Keloua Hachi, Mme Santiago, M. Delautrette,
Mme Jourdan, M. Bertrand Petit et les membres du groupe Socialistes et apparentés

ARTICLE 4

À l'alinéa 2, après le mot :

« rédigé : »

insérer les mots :

« sous réserve pour le Gouvernement d'avoir, dans un délai de six mois préalable à toute ouverture de procédure, remis au Parlement une étude d'impact sur les conséquences de l'ouverture à la concurrence notamment en termes de garanties sociales et salariales, de qualité et de continuité du service public ainsi qu'en matière de soutenabilité financière et de capacité future d'investissement de l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilités, mentionnée à l'article L. 1241-1 du code des transports, » .

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe Socialistes et apparentés vise à obtenir une étude d'impact complète avant d'engager une quelconque procédure d'ouverture à la concurrence.

L'ouverture à la concurrence est source de multiples inquiétudes et elle crée parmi les salariés qui seront transférés aux nouveaux opérateurs privés un climat particulièrement anxiogène.

Les organisations syndicales représentatives du secteur ont dénoncé le risque de conditions socialement moins-disantes, de transfert des agents de la RATP vers les opérateurs privés. L'absence de garanties en matière de portage des droits sociaux (le fameux « sac à dos social ») déjà manifeste dans les décrets publiés pourrait se traduire par un accroissement du malaise social déjà visible (grèves, démissions, accroissement des difficultés de recrutements de chauffeurs...), par une dégradation de la qualité de service alimentant en retour les tensions sociales et le mécontentement des usagers.

Comme le soulignaient dans une tribune du 5 mars 2023 [1] des élus d'horizon politique divers ainsi que des syndicalistes et des urbanistes:

« Concernant le transfert des personnels RATP vers les opérateurs privés, de nombreux décrets ne sont toujours pas publiés. Le maintien de salaire des agents transférés n'étant en rien garanti, ni en montant, ni dans la durée, il est fort probable que l'on assiste à un renforcement de la pénurie d'une main-d'œuvre faisant déjà, aujourd'hui, cruellement défaut. Les économies recherchées, motivation première pour la mise en concurrence selon IDFM, demeurent hypothétiques. La reprise de l'intégralité des agent.es de la RATP n'est pas acquise, laissant craindre un plan social d'ampleur ».

L'expérience des mises en concurrence en grande couronne ayant conduit à des situations particulièrement dommageables pour les usagers et les agents (à l'image des réseaux de Melun-Val-de-Seine, du plateau de Saclay ou du Vexin), il apparaît essentiel de disposer de ces informations avant d'engager une nouvelle procédure visant l'ouverture à la concurrence. Comme il apparaît essentiel de disposer pour les salariés transférés au privé des garanties sur le maintien de leurs conditions de travail (horaires, temps de pause, temps de repos...) et de leurs rémunérations.

Par ailleurs, nous regrettons que le gouvernement n'ait pas lui-même déposé un projet de loi qui aurait permis aux parlementaires de disposer d'une étude d'impact et de l'avis du Conseil d'État à même de les éclairer sur la portée du contenu de cette proposition de loi.