

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° CD69

présenté par

M. Peu, Mme Bourouaha, Mme Faucillon, M. Castor, M. Chailloux, M. Chassaigne,
M. Dharréville, M. Jumel, Mme K/Bidi, M. Le Gayic, Mme Lebon, M. Lecoq, M. Maillot,
M. Monnet, M. Nadeau, Mme Reid Arbelot, M. Rimane, M. Roussel, M. Sansu, M. Tellier,
M. William et M. Wulfranc

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 3, insérer l'article suivant:**

Dans un délai de six mois suivant la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport dressant un bilan de l'ouverture à la concurrence du réseau de moyenne et grande couronne exploité par l'organisation professionnelle des transports d'Île-de-France. Ce bilan porte sur les conséquences sociales de cette ouverture à la concurrence et sur ses incidences, y compris tarifaires, sur la qualité de l'offre de services de transport collectifs publics en Île-de-France.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Depuis le 1er janvier 2021, la mise en concurrence du réseau de bus circulant en moyenne et grande couronne et exploité par l'organisation professionnelle des transports d'Île-de-France (Optile) est en cours. De nouveaux opérateurs privés comme Keolis, Transdev ou encore Lacroix & Savac ont désormais en charge des délégations de service public sur une partie des lignes du réseau Optile.

Avant de poursuivre le processus d'ouverture à la concurrence en l'étendant au réseau de bus francilien de la RATP, les auteurs de l'amendement estiment nécessaire de dresser un bilan d'étape de la mise en concurrence de ce réseau Optile constitué d'environ 1400 lignes de bus régulières et desservant 90% des communes de moyenne et grande couronne.

Les organisations syndicales représentatives du secteur ont en effet mis en évidence une dégradation sensible des conditions de travail. Les chauffeurs de bus passés sous statut privé ont souligné des conditions de travail détériorées (amplitudes de travail étendues, augmentation des rotations, réduction des temps de pause, défaut de formation, ...) et des conditions de rémunération dégradées. L'ouverture à la concurrence s'est donc traduite par un moins disant social. Les

nouveaux opérateurs privés ont remis en cause les garanties et acquis sociaux en tirant vers le bas les rémunérations et en remettant en cause les évolutions de carrière. Cette situation a pour conséquences la montée de l'absentéisme, l'augmentation des démissions et un turnover accru. Elle n'est évidemment pas sans conséquences sur la qualité du service rendu aux usagers.

En deuxième lieu, certains nouveaux entrants du réseau Optile ont alerté sur les graves difficultés financières qu'ils rencontraient dans cette première phase d'ouverture à la concurrence. Et des interrogations se font jour sur la soutenabilité financière du modèle contractuel proposé par IDFM. Ces difficultés rejaillissent évidemment sur la qualité du dialogue social et plus globalement sur le climat social.

En troisième lieu, le coût financier pour IdFM de cette ouverture à la concurrence est loin d'être anodin. IdFM avait dû acquérir plusieurs dépôts et racheter des bus pour les mettre à disposition des nouveaux délégataires et opérateurs privés, afin de garantir des conditions de concurrence équitable entre tous les exploitants. Le coût de l'ouverture à la concurrence ne fait qu'alourdir la facture. Or, partant déjà d'une situation financière dégradée, IdFM devra faire face à un mur d'investissements de l'ordre de 38 Mds€ d'ici à 2033, dont 60% à réaliser d'ici 2028.

Enfin, depuis cette mise en concurrence, de nombreux dysfonctionnements ont été pointés, contribuant à fortement dégrader la qualité du service de transports collectifs par bus dans de nombreux territoires de la grande couronne : réduction de l'offre, retards fréquents, multiplication d'incidents d'exploitation, manque de régularité du service, accroissement du coût, grèves perturbant les trafics, etc. Les usagers ont été les premières victimes de cette dégradation de la qualité de service.

Les vertus de la concurrence se heurte ainsi brutalement au principe de réalité.

Les auteurs de l'amendement demandent en conséquence qu'un bilan de l'ouverture à la concurrence du réseau Optile soit réalisé afin de pouvoir en tirer toutes les conséquences avant d'engager le processus d'ouverture à la concurrence du réseau de bus parisien et de la petite couronne.