

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 ° CD71

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 4

I. – Avant l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« IA. – Au deuxième alinéa de l'article L. 1241-6 du code des transports, après les mots : « se termine », sont insérés 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 de service public ainsi qu'en termes de soutenabilité financière et de capacités futures d'investissement de l'autorité organisatrice, Île-de-France Mobilités mentionnée à l'article L. 1241-1 ».

II. – En conséquence, après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« I bis. – À la fin du cinquième alinéa du II de l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France, sont insérés 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 de service public ainsi qu'en termes de soutenabilité financière et de capacités futures d'investissement de l'autorité organisatrice, Île-de-France Mobilités mentionnée à l'article L. 1241-1 du code des transports. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les auteurs du présent amendement regrettent que l'examen de la présente proposition de loi nous prive d'étude d'impact, laquelle aurait permis d'éclairer les parlementaires sur la portée du texte. L'ouverture à la concurrence est source de multiples inquiétudes, tant pour les usagers que pour les salariés et les élus. Les organisations syndicales représentatives du secteur font en particulier valoir

le risque de conditions de transfert des agents aux opérateurs privés socialement moins-disantes, tant en termes de garantie de salaires, que de garantie de l'emploi ou de conditions d'ouverture des droits à la retraite. Cette absence de garanties formelles en matière de portage des droits sociaux, déjà manifeste dans les décrets publiés, pourrait se traduire par un accroissement du malaise social, une perte d'attractivité accrue de la profession, la multiplication des démissions et la dégradation subséquente de la qualité de service.

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 d'une étude d'impact fouillée avant d'engager une nouvelle procédure visant l'ouverture à la concurrence. Comme il apparaît essentiel de disposer pour les salariés transférés au privé de véritables garanties sur le maintien de leurs conditions de travail (horaires, temps de pause, temps de repos...) et sur leurs rémunérations.

Le présent amendement vise donc à ce que les parlementaires puissent disposer des éléments d'information utiles sur les conséquences de l'ouverture à la concurrence tant pour les agents et les usagers que pour les capacités d'investissement d'Ile-de-France Mobilités dans une période où le développement des transports en commun représente un enjeu social et environnemental majeur.