

ASSEMBLÉE NATIONALE3 novembre 2023

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

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD95

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 PREMIER**

Après l'alinéa 4, insérer l'alinéa suivant :

« La poursuite des contrats de travail s'accompagne du transfert de garanties sociales de haut niveau ainsi que du maintien des droits issus du statut ou du cadre collectif d'emploi pour l'ensemble des salariés précédemment employés sous le régime d'un statut particulier ou d'une convention collective, sans mise en cause possible de ces droits sauf si les nouvelles conditions d'emploi sont plus favorables au salarié. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe Socialistes et apparentés vise à garantir un « sac à dos social » aux salariés dans l'hypothèse d'un processus d'ouverture à la concurrence qui conduirait à les transférer vers une nouvelle entité.

Le premier alinéa de l'article L. 3111-16-1. prévoit que « Lorsque survient un changement d'attributaire d'un contrat de service public portant sur un service ou une partie de service de transport public urbain par autobus dans la région Île-de-France, les contrats de travail en cours des salariés concourant à l'exploitation et à la continuité du service public concerné sont transférés au nouvel employeur ».

En l'absence de garanties précises, la libéralisation et l'ouverture à la concurrence présentent le risque inacceptable d'une détérioration des conditions d'emploi des salariés de l'ensemble des réseaux existants ou à venir, issus des conventions collectives voyageurs interurbaine et urbaine ainsi que du statut des agents de la RATP.

Les retours d'expérience de l'ouverture à la concurrence du réseau Optile témoignent d'une dégradation des conditions de travail et de rémunération des agents transférés aux opérateurs privés.

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 notamment vers le bas les rémunérations (baisse des salaires à temps de travail équivalent, évolution de carrière dégradée...). Cette situation particulièrement anxiogène et source de malaise social 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.

Pour remédier à cette situation et éviter que l'ouverture à la concurrence du réseau de bus parisien et de la petite couronne ne se traduise par un « sac à dos social » au rabais, les auteurs de l'amendement proposent de compléter le premier alinéa de l'article L. 3111-6-1 du code des transports afin qu'il ne soit pas possible de remettre en cause l'ensemble des droits sociaux des agents transférés.

Tel est le sens de cet amendement.