

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

10 novembre 2023

---

**OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU RÉSEAU DE BUS FRANCILIEN DE LA RATP -  
(N° 1838)**

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° 5

présenté par

Mme Keloua Hachi, M. Olivier Faure, M. Guedj, Mme Santiago, M. Leseul, M. Delautrette, Mme Jourdan, M. Bertrand Petit, M. Aviragnet, M. Baptiste, Mme Battistel, M. Mickaël Bouloux, M. Philippe Brun, M. Califer, M. David, M. Delaporte, M. Echaniz, M. Garot, M. Hajjar, Mme Karamanli, M. Naillet, Mme Pic, Mme Pires Beaune, M. Potier, Mme Rabault, Mme Rouaux, M. Saulignac, Mme Thomin, Mme Untermaier, M. Vallaud, M. Vicot et les membres du groupe Socialistes et apparentés

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 8, insérer l'article suivant:**

Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport qui dresse 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.

Le rapport précise les conséquences sociales liées au transfert de l'ensemble des salariés dans de nouvelles sociétés, notamment concernant les conditions d'emploi et de travail.

Le rapport évalue également les effets de l'ouverture à la concurrence sur la qualité et l'efficacité du réseau de transport, tant en termes de fréquence, de ponctualité que de connexion des différentes lignes de bus mises à disposition des usagers.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement du groupe Socialistes et apparentés vise à demander un bilan de l'ouverture à la concurrence du réseau Optile afin de pouvoir en tirer toutes les conséquences avant d'engager un éventuel processus d'ouverture à la concurrence pour le réseau de bus parisien et de la petite couronne.

---

En premier lieu, les organisations syndicales représentatives du secteur ont dénoncé la 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 et s'accroissant dans le contexte actuel d'inflation. 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.

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 existent sur la soutenabilité financière sur le moyen-long terme du modèle contractuel proposé par IDFM. Ces difficultés rejaillissent évidemment sur la qualité du dialogue social et plus globalement du climat social propre à détériorer la qualité de service.

En troisième lieu, force est de souligner que le coût financier pour IDFM de cette ouverture à la concurrence est loin d'être neutre. IDFM avait dû acquérir plusieurs dépôts et racheter des bus pour les mettre à disposition des nouveaux délégataires et opérateurs privés (Keolis, Transdev, Lacroix&Savac...) et ce afin d'assurer une 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 et non des moindres, force est de souligner que depuis cette mise en concurrence, de nombreux dysfonctionnements sont apparus qui ont fortement dégradé 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 public et dont les conséquences et effets collatéraux sont préjudiciables à l'ensemble de la société (allongement de la durée des transports, retard pour se rendre sur son lieu de travail, perte de temps général, recours plus fréquents à la voiture individuelle...).