

# ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2023-2024

59<sup>e</sup> séance

## Compte rendu intégral

**2<sup>e</sup> séance du mercredi 22 novembre 2023**

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint

# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTE DE M. SÉBASTIEN CHENU

### 1. Ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP (p. 10419)

#### DISCUSSION DES ARTICLES (suite) (p. 10419)

#### Article 1<sup>er</sup> (suite) (p. 10419)

Amendement n° 70

M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports

Amendements n°s 56, 71, 8, 63, 25, 58, 59, 57, 72

#### Après l'article 1<sup>er</sup> (p. 10423)

Amendement n° 31

#### Article 2 (p. 10425)

Amendements n°s 32, 55, 73

#### Article 3 (p. 10427)

Amendement n° 74

#### Après l'article 3 (p. 10428)

Amendements n°s 4, 18

#### Article 4 (p. 10429)

M. Paul Vannier

Amendements n°s 20, 7, 62, 6

#### Article 5 (p. 10431)

Amendements n°s 39, 11, 10, 64, 65

#### Article 6 (p. 10434)

Amendements n°s 21, 42, 67

#### Article 7 (p. 10436)

Amendement n° 75

#### Article 8 (p. 10436)

Amendements n°s 43, 22, 44, 23, 24, 46, 45

#### Après l'article 8 (p. 10440)

Amendements n°s 66, 5, 19, 34, 33, 40, 41, 47

#### EXPLICATIONS DE VOTE (p. 10442)

M. Paul Vannier (LFI-NUPES)

M. Pierre Vatin (LR)

M. Jean-Paul Mattei (Dem)

Mme Fatiha Keloua Hachi (SOC)

M. Vincent Thiébaud (HOR)

M. Stéphane Peu (GDR-NUPES)

M. Pierre Cazeneuve (RE)

M. Nicolas Dragon (RN)

#### VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 10445)

M. Bruno Millienne, rapporteur

M. Clément Beaune, ministre délégué

### 2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 10445)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE M. SÉBASTIEN CHENU

### vice-président

**M. le président.** La séance est ouverte.

*(La séance est ouverte à vingt et une heures trente.)*

1

## OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU RÉSEAU DE BUS FRANCILIEN DE LA RATP

### Suite de la discussion d'une proposition de loi

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP (n<sup>os</sup> 1788, 1838).

### DISCUSSION DES ARTICLES

*(suite)*

**M. le président.** Cet après-midi, l'Assemblée a commencé la discussion des articles de la proposition de loi, s'arrêtant à l'amendement n<sup>o</sup> 70 à l'article 1<sup>er</sup>.

### Article 1<sup>er</sup> *(suite)*

**M. le président.** Sur l'amendement n<sup>o</sup> 56, je suis saisi par le groupe La France insoumise-Nouvelle Union populaire, écologique et sociale d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 70.

**M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Il est rédactionnel, monsieur le président.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports.** Favorable.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 70 est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Paul Vannier, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 56.

**M. Paul Vannier.** Il vise à faire de 2019 l'année à partir de laquelle sera calculé le nombre de machinistes à transférer. Pourquoi 2019 ? Parce qu'ensuite est venue la période du covid-19 et des confinements et que, depuis la crise sanitaire, l'offre de transport sur le réseau RATP n'a pas été rétablie à 100 %. Il y a aujourd'hui moins de machinistes qu'en 2019. Fixer la période de référence après 2019 conduirait nécessairement à sous-estimer le nombre de machinistes à transférer aux futurs opérateurs.

C'est d'ailleurs l'objectif affiché par Valérie Pécresse, qui est la véritable inspiratrice de cette proposition de loi et qui a estimé que l'ouverture à la concurrence devait être l'occasion de faire des économies. Nous l'avons montré dès le début de la discussion, les économies se feront d'abord sur le dos des salariés de la RATP, en revenant sur leurs droits sociaux. Elles se feront aussi en diminuant le nombre de machinistes mobilisés sur le réseau. Les organisations syndicales parlent, à juste titre, de plan social déguisé, ce que corrobore la rédaction actuelle de l'article.

L'année 2019 est un bon point de repère du point de vue des usagers : même si nous contestons le principe de l'ouverture à la concurrence, il est nécessaire que les futurs opérateurs disposent d'un nombre de machinistes suffisant pour revenir à une offre à 100 % sur l'ensemble du réseau.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Vous ne serez pas surpris que je sois défavorable à cet amendement. La situation de 2019 n'est pas celle de 2023, et les opérateurs doivent être au courant des effectifs réels de la RATP. Néanmoins, vous avez raison sur la période du covid-19 : la période de référence à fixer étant de deux ans, c'est pour éviter l'année 2020 que nous avons retenu les années 2021-2023, plutôt que 2019-2021, d'autant plus que le calcul est basé sur des équivalents temps plein travaillé, et non sur des équivalents temps plein réel.

J'ajoute que la RATP a lancé des recrutements de machinistes. Elle a déjà embauché 93 % de l'effectif prévu, soit environ 2 100 machinistes sur 2 300. Nous revenons donc progressivement à la situation d'avant 2020.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Je partage l'avis de M. le rapporteur. La période de référence votée à l'issue des travaux conduits en commission me paraît un bon point d'équilibre. Comme pour tout transfert – c'est vrai aussi pour la décentralisation, en matière de transfert d'effectifs ou de compétences –, il faut une photographie récente de la situation. La période retenue, qui va de 2021 à 2023 selon les lots, correspond à une période récente prétransfert.

En outre, nous sommes entrés en 2022 dans une période de fort recrutement pour lequel nous mobilisons des moyens financiers qui permettront à la RATP d'atteindre des effectifs qu'elle n'a jamais connus auparavant. Les objectifs de recru-

tement sont en passe d'être atteints, avec 6 600 personnes au total. C'est un niveau de recrutement qui n'a jamais été fait dans l'histoire de la régie.

**M. Sylvain Maillard.** Eh oui !

**M. Pieyre-Alexandre Anglade.** C'est historique !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Quand la photographie sera prise à la fin de l'année 2023, le niveau des effectifs sera sans doute plus élevé qu'avant le covid-19. Je précise d'ailleurs que c'est le trafic qui s'est effondré pendant le covid, et non les effectifs ; par définition, notamment pour le personnel statutaire, on n'a pas licencié durant cette période. La référence à 2019 ne représente donc pas une protection sociale supplémentaire pour les agents.

**M. le président.** La parole est à M. Paul Vannier.

**M. Paul Vannier.** L'ouverture à la concurrence a fait perdre beaucoup d'attractivité au métier de machiniste. La RATP et les opérateurs de grande couronne peinent à recruter : il suffit de regarder les multiples annonces que ces opérateurs ne cessent de diffuser pour trouver des machinistes, qui se font extrêmement rares. La réalité, c'est que malgré l'ambition que vous affichez, il manque 1 061 machinistes à la RATP en 2023. La période de référence que vous reprenez est marquée par un sous-effectif de machinistes.

**M. Jean-Marc Zulesi, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Ce n'est pas vrai !

**M. Paul Vannier.** Elle se caractérise également par le fait que l'offre n'est pas revenue à 100 %, bien que la responsabilité en incombe à Île-de-France Mobilités (IDFM), et non au Gouvernement.

**M. Sylvain Maillard.** C'est bien de le noter !

**M. Paul Vannier.** Mais nous discutons là de la période de référence à retenir et, tant du point de vue des effectifs que de celui du niveau de l'offre, celle que vous proposez n'est pas la bonne. Elle condamne les Franciliens à ne pas connaître un retour à la situation d'avant-crise sanitaire dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. S'il faut une période de référence de deux ans, monsieur le rapporteur, le Gouvernement peut proposer par un sous-amendement les années 2018-2019, qui correspondent à un moment où l'offre de transport était à 100 %, avec un effectif complet à la RATP.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 56.

*(Il est procédé au scrutin.)*

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	52
Nombre de suffrages exprimés .....	52
Majorité absolue .....	27
Pour l'adoption .....	15
contre .....	37

*(L'amendement n° 56 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 71 de M. le rapporteur est rédactionnel.

*(L'amendement n° 71, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Vatin, pour soutenir l'amendement n° 8.

**M. Pierre Vatin.** Il avait été question en commission d'un décret en Conseil d'État pour garantir que les futurs détenteurs de lignes de bus sauraient d'avance dans quels centres leurs employés souhaitaient être affectés en cas de sureffectif ou de sous-effectif. Par cet amendement, je souhaite vous demander ce qu'il en est de ce décret et si vous pouvez nous assurer de sa publication prochaine.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** En effet, nous en avons parlé en commission. Je vous l'avais promis, et M. le ministre vous fera au banc une réponse qui devrait vous satisfaire. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Oui, le décret en Conseil d'État que vous évoquez est bien prévu. Nous avons commencé à y travailler ; il faudra, bien sûr, nous concerter avec Île-de-France Mobilités. Pour répondre à votre préoccupation, le décret sera pris en amont de l'appel au volontariat au sein des centres-bus. Le partage entre les dispositions législatives et réglementaires sera ainsi bien assuré. À la lumière de ces explications, j'espère que vous retirerez votre amendement ; à défaut, avis défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Vatin.

**M. Pierre Vatin.** Je retire l'amendement. J'aimerais toutefois que La France insoumise note le fait que nous nous intéressons au personnel, elle qui semble prétendre le contraire. *(Exclamations sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES.)*

**Mme Ségolène Amiot.** Vous voulez un bon point ? Un badge ?

**M. Pierre Vatin.** Pourquoi pas ?

*(L'amendement n° 8 est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Fatiha Keloua Hachi, pour soutenir l'amendement n° 63.

**Mme Fatiha Keloua Hachi.** Il vise à prévoir, en cas de déficit de personnel prévisible dans un centre-bus, une négociation collective entre l'attributaire du lot, les organisations syndicales et la branche professionnelle du transport urbain de voyageurs. Le but est de favoriser le volontariat des salariés dans les conditions sociales garanties collectivement.

J'aimerais aussi interpellier M. le ministre, qui nous assurait tout à l'heure que le treizième mois serait intégré dans la garantie de rémunération. J'ai fait mes petites recherches : en réalité, il ne l'est que pour les quinze premiers mois suivant le transfert. Cela veut dire que les employés et les agents toucheront probablement un treizième mois la première année ; ensuite, ce sera terminé. De même, quid de l'intéressement de 1 000 euros annuels pour les agents de la RATP ? Son sort n'est pas explicité.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Ce n'est pas le sujet de l'amendement !

**Mme Fatiha Keloua Hachi.** Y aura-t-il une survivance pendant seulement quinze mois, ou pas de survivance du tout ? Comment appliquer l'intéressement à une nouvelle société dont les critères sont totalement différents de ceux

de la RATP ? Les syndicats m'ont interpellée ; toute négociation doit être tripartite et se faire en amont, et non une fois que le transfert aura été effectué.

**M. Inaki Echaniz.** Très juste !

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je ne reviendrai pas sur la deuxième partie de votre intervention, dont nous avons déjà parlé. Sur la première partie, j'émetts un avis défavorable, pour une raison simple : l'amendement créerait entre les conducteurs une distorsion en matière de garanties sociales selon qu'ils auront ou non répondu à l'appel au volontariat pour être transférés dans un autre centre-bus.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Avis défavorable, pour les mêmes raisons. Si j'ai bien compris, l'amendement vise à organiser une négociation collective en amont de l'attribution des lots pour définir dans quelles conditions sociales les salariés ou les agents seraient embauchés chez l'attributaire futur. Puisqu'il est impossible de savoir en amont qui sera l'attributaire du lot ou de la ligne, l'amendement est inopérant. Je pense, en outre, que nous offrons déjà un cadre protecteur.

Pour rappeler d'un mot l'esprit du texte, je précise que les décisions resteront, comme partout, entre les mains de l'autorité organisatrice. Le texte n'ajoute ni ne retire rien en termes de compétences de l'autorité organisatrice ; il apporte simplement quelques garanties supplémentaires fondamentales, dont le principe du volontariat. Les questions que vous posez sur la négociation collective et son articulation avec le socle de garanties – ce que l'on appelle parfois le « sac à dos social » – sont importantes, mais le sujet est déjà traité et cela ne sera en aucune façon modifié par le texte.

*(L'amendement n° 63 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Paul Vannier, pour soutenir l'amendement n° 25.

**M. Paul Vannier.** Par cet amendement d'appel, nous demandons que les lignes de bus de nuit, les lignes Noctilien, restent rattachées aux centres-bus auxquels elles sont rattachées actuellement. Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, il est prévu que l'intégralité des lignes de bus de nuit soient rattachées à quatre dépôts seulement, sur les vingt et un dépôts existants,...

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** C'est faux !

**M. Paul Vannier.** ...ce qui engendrera une mobilité contrainte pour les machinistes de nuit.

Vous avez sans cesse le mot de volontariat à la bouche, mais il n'y a pas de volontariat : il y a de la contrainte. S'ils n'acceptent pas d'aller travailler dans un autre centre-bus potentiellement situé très loin de celui auquel ils sont aujourd'hui rattachés, les machinistes qui travaillent de nuit passeront obligatoirement en régime de jour, et ce passage leur fera perdre une part très importante de leur salaire. Or il s'agit de petits salaires : en début de carrière, ils touchent 1 300 euros par mois ; le service de nuit leur rapporte 400 à 500 euros supplémentaires par mois, soit un tiers de salaire en plus. On comprend donc l'attachement des machinistes de la RATP au service de nuit pour pouvoir continuer à vivre et à nourrir leur famille.

Monsieur le ministre, nous vous invitons à revoir l'organisation pour permettre à tous les salariés qui le souhaitent véritablement, et non par contrainte, de continuer à exercer la nuit.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** C'est méconnaître les machinistes qui travaillent sur le réseau Noctilien, auquel ils sont extrêmement attachés. Je pense qu'ils suivront leur ligne de nuit, quoi qu'il arrive. Ceux qui ne le voudraient pas pourront revenir au service de jour, comme vous l'avez indiqué, mais uniquement sur la base du volontariat, et je suis prêt à prendre le pari que personne ne retournera au service de jour. Avis défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Même avis et mêmes arguments que M. le rapporteur, auxquels j'ajoute deux points. Le principe du volontariat est en effet acté, et il est très probable – nous en aurons le cœur net – que les machinistes qui exercent actuellement un service de nuit souhaitent le garder, puisque cela répond en général à une demande et donc à un choix de parcours. Pour ceux dont le poste basculerait vers une ligne de jour, une compensation financière obligatoire est prévue – elle figure parmi les garanties sociales.

Je le répète, nous ajoutons des garanties par rapport à l'existant. Pour le reste, tout ce qui va au-delà de ce socle sera organisé par l'autorité organisatrice ; vous avez raison d'être vigilants sur ce qui touche au dialogue social et aux garanties sociales, mais je pense que c'est bien ainsi.

**M. le président.** La parole est à M. Paul Vannier.

**M. Paul Vannier.** On a donc bien compris que le volontariat est contraint :...

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Le volontariat est une contrainte, maintenant ?

**M. Paul Vannier.** ...si un machiniste refuse de changer de centre-bus, il passera en service de jour et perdra donc une partie de son salaire.

Par ailleurs, les machinistes qui resteraient en service de nuit connaîtraient une réelle dégradation de leurs conditions de vie ! Leur temps de transport pour se rendre dans un centre-bus plus éloigné de chez eux se trouvera allongé. En outre, vous savez comme moi, monsieur le ministre délégué, que les prix du carburant ne sont malheureusement pas bloqués à 1,40 euro, comme La France insoumise le propose depuis des mois – ils atteignent souvent, voire dépassent 2 euros le litre. Par les temps qui courent, un éloignement géographique représente des frais supplémentaires pour des personnes dont le salaire, encore une fois, est modeste.

C'est donc aussi pour ceux qui continueront à travailler en service de nuit que vous devez accepter cette mesure, qui vise à favoriser leurs conditions de vie et de travail.

*(L'amendement n° 25 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Isabelle Santiago, pour soutenir les amendements n°s 58 et 59, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

**Mme Isabelle Santiago.** Ils visent à allonger les délais prévus par le texte. On sait qu'en cas de cession d'une entreprise, les salariés ont besoin d'être prévenus en amont.

Or en l'état du texte, le délai dans lequel les salariés doivent être prévenus du transfert de leur contrat de travail est de six mois lorsque le changement effectif intervient au moins douze mois après la date d'attribution du contrat, et de quatre mois lorsque ce changement a lieu moins de douze mois après.

Les amendements n<sup>os</sup> 58 et 59, qui reposent sur le même principe, proposent donc de faire passer le premier délai de six à huit mois et le second de quatre à sept mois, considérant que plus tôt les salariés seront informés, mieux ils pourront anticiper le transfert de leur contrat et les changements qui pourraient intervenir dans leur vie professionnelle, en se faisant accompagner si besoin par leur organisation syndicale ou par d'autres organismes. Il est nécessaire qu'ils disposent d'un temps un peu plus long pour se préparer à ces changements.

**M. le président.** Sur l'article 1<sup>er</sup>, je suis saisi par les groupes Renaissance et La France insoumise-Nouvelle Union populaire, écologique et sociale de demandes de scrutin public.

Sur l'amendement n<sup>o</sup> 31, je suis saisi par le groupe La France insoumise-Nouvelle Union populaire, écologique et sociale d'une autre demande de scrutin public.

Les scrutins sont annoncés dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je comprends bien votre préoccupation, madame la députée, mais le délai de six mois n'a pas été fixé au hasard : pour trouver l'équilibre le plus parfait possible, nous en avons discuté avec toutes les parties prenantes – à la fois les salariés de la RATP, IDFM et les futurs opérateurs, s'il y en a.

Je ne souhaite donc pas que l'on modifie cet équilibre, qui a été difficile à trouver et qui paraît suffisant – six mois pour informer le salarié, c'est suffisant. Avis défavorable sur les deux amendements.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** C'est un débat important, madame la députée, que nous avons eu au Sénat. Il me semble que l'équilibre qui a été trouvé – un délai de quatre ou six mois, comme vient de le dire M. le rapporteur – est le bon. Un délai plus long serait en apparence plus protecteur, puisqu'il permettrait de disposer d'une période de choix plus longue, mais il faut considérer l'ensemble des étapes de la procédure d'attribution. À moins d'étendre la durée de la procédure elle-même, ce qui n'est pas possible puisqu'elle est régie par un calendrier précis, allonger ce délai reviendrait à comprimer d'autres étapes essentielles, y compris celles qui concernent l'accompagnement et l'information des agents.

Même s'il ne prétend pas à la vérité scientifique absolue pour ce qui est du nombre de mois, il me semble que cet équilibre – quatre ou six mois de délai – est le bon ; il a été patiemment élaboré en commission, ici comme au Sénat.

**M. le président.** La parole est à Mme Fatiha Keloua Hachi.

**Mme Fatiha Keloua Hachi.** Je suis tout de même un peu inquiète d'entendre que six mois, c'est un délai équilibré pour satisfaire à la fois Île-de-France Mobilités, les

nouveaux opérateurs et enfin, peut-être, les agents. C'est de la vie de personnes que nous parlons, et six mois pour organiser une vie, c'est ridicule ! Si c'est une façon de nous dire que vous n'êtes pas capables d'anticiper sur plus de six mois l'arrivée de nouveaux opérateurs, cela nous inquiète profondément – et je pense d'ailleurs que ce n'est pas le cas. L'équilibre doit être organisé autour de l'agent et non en fonction des opérateurs, d'Île-de-France Mobilités, de l'État ou des objectifs propres à cette proposition de loi.

Ensuite, je rappelle que le refus de transfert formulé par un agent n'entraîne pas un licenciement économique, mais une rupture de contrat, donnant droit à des indemnités qui sont imposables. Prévenu six mois à l'avance, l'agent sait que s'il n'accepte pas le transfert, son contrat sera rompu et que les quelques indemnités qu'il recevra seront imposables. Vous êtes en train de mettre la pression sur les agents de la RATP ! Je vous le dis comme je le pense et comme le pensent les agents eux-mêmes. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES.*)

(*Les amendements n<sup>os</sup> 58 et 59, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Fatiha Keloua Hachi, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 57.

**Mme Fatiha Keloua Hachi.** Il vise, dans le cas d'un changement d'exploitant, à maintenir non seulement les conventions et accords collectifs qui avaient cours auparavant, mais également le statut des salariés et les décisions ayant eu pour effet d'accorder un avantage à tout ou partie d'entre eux. Chaque salarié doit absolument conserver, lorsqu'il sera transféré, tous les avantages dont il bénéficiait.

Par ailleurs – nous en parlerons peut-être tout à l'heure –, les agents nous ont fait savoir que la mise en concurrence du réseau Optile – l'Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France –, celui des bus de la grande couronne, ne s'accompagne pas d'un transfert d'informations complet : les dossiers des agents, dans lesquels figurent tous les avantages sociaux qu'ils ont acquis précédemment, n'ont pas forcément été transférés aux nouveaux opérateurs.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Nous avons déjà débattu des garanties sociales. Défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Même avis. Je ne vais pas vous redonner lecture de l'ensemble des garanties sociales, mais que ce soit en matière de santé, de rémunération ou d'activités culturelles et sociales, elles sont préservées. Depuis le départ, le processus répond à la logique du « sac à dos social » qui lui donne un cadre social sérieux...

**M. Pierre Cazeneuve.** Eh oui !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** ...et que la présente proposition de loi, si elle est votée, viendra améliorer et renforcer – si elle ne l'est pas, certaines garanties disparaîtront. En même temps, il faut aussi ménager, dans les années à venir, une flexibilité en matière de négociation sociale chez les opérateurs de transport qui se verront attribuer des lots.

**M. le président.** La parole est à M. Thomas Portes.

**M. Thomas Portes.** La meilleure garantie pour les usagers, monsieur le ministre délégué, c'est l'abandon de l'ouverture à la concurrence. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*) C'est la première chose.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Mais ce n'est pas le sujet du texte !

**M. Thomas Portes.** L'amendement de notre collègue, ensuite, relève de l'évidence : il vise à s'assurer que les garanties sociales des salariés concernés resteront au niveau qui est le leur à la RATP. Car malgré tout ce que vous dites, ce n'est pas le cas : lors du premier appel d'offres, quelques garanties minimales seront effectivement transférées ; mais dès les négociations suivantes, elles tomberont à l'eau.

En outre, vous exercez une forme de pression sur les salariés : vous dites que le délai mentionné dans le texte est suffisant, mais il est tout de même question de la vie des gens ! Les conducteurs de Noctiliens refuseront d'être transférés sur une autre ligne de bus, parce qu'ils ne le pourront pas : elle sera située trop loin de chez eux. Vous voulez les obliger à parcourir des kilomètres supplémentaires, à réorganiser leur vie et à passer d'un travail de nuit à un travail de jour, alors qu'aucun salarié de la RATP n'a demandé à être transféré chez un opérateur privé ! Aucun salarié n'a demandé l'ouverture à la concurrence ! Vous leur faites payer ce choix en imposant des délais très courts et en sacrifiant leurs garanties sociales. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Cazeneuve.

**M. Pierre Cazeneuve.** Je ne désespère pas, chers collègues, de vous faire entendre raison, et nous allons passer la soirée à le répéter : ce n'est pas un texte pour ou contre l'ouverture à la concurrence de la RATP !

**Mme Ségolène Amiot.** Si, si !

**Mme Fatiha Keloua Hachi.** Mon amendement ne parle pas de cela !

**M. Pierre Cazeneuve.** Soit on considère que la mise en concurrence doit être réalisée le 31 décembre 2024 sans « sac à dos social », soit on examine sérieusement une proposition de loi qui vise à reporter cette échéance de deux ans, en plus d'apporter de nouvelles garanties sociales.

**M. Thomas Portes.** Aucun des deux !

**Mme Sophia Chikirou.** Arrêtez d'être soumis à la Commission européenne !

**M. Pierre Cazeneuve.** Voilà exactement ce dont nous discutons. Que vous soyez contre l'ouverture à la concurrence de la RATP, monsieur Portes, je le respecte : je n'ai aucun problème avec cela. Il y a quelque chose qui s'appelle une niche parlementaire : proposez un texte, appelez-le « Mettre fin à l'ouverture à la concurrence du réseau de la RATP », et même de tous les autres réseaux publics,...

**M. Sylvain Maillard.** Ne leur donne pas d'idées !

**M. Pierre Cazeneuve.** ...et nous en débattons ! Mais ce n'est pas le sujet ce soir. Sinon, nous allons y passer la nuit.

**Mme Sophia Chikirou.** Allez dormir, si vous êtes fatigués de débattre !

**M. le président.** S'il vous plaît, on ne poursuit pas l'échange hors micro !

(*L'amendement n° 57 n'est pas adopté.*)

**M. le président.** L'amendement n° 72 de M. le rapporteur est rédactionnel.

(*L'amendement n° 72, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 1<sup>er</sup>, tel qu'il a été amendé.

(*Il est procédé au scrutin.*)

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	66
Nombre de suffrages exprimés .....	66
Majorité absolue .....	34
Pour l'adoption .....	50
contre .....	16

(*L'article 1<sup>er</sup>, amendé, est adopté.*)

#### Après l'article 1<sup>er</sup>

**M. le président.** La parole est à M. Paul Vannier, pour soutenir l'amendement n° 31 portant article additionnel après l'article 1<sup>er</sup>.

**M. Paul Vannier.** C'est un amendement anti-dumping social, puisque c'est au fond ce qu'organise l'ouverture à la concurrence. Preuve en sont les critères retenus pour sélectionner les opérateurs qu'IDFM choisira lot par lot : le critère social – le troisième critère, relatif à la qualité du volet social, sociétal et organisationnel – ne représente que 15 % de l'appréciation totale ; c'est dire à quel point cette question est minorée.

Les conditions de travail et de rémunération des futurs conducteurs vont varier en fonction des lots, et nous souhaitons que cette logique ne conduise pas à une dégradation de la rémunération et à une perte d'acquis sociaux. Nous le disons parce que nous nous soucions des conditions de vie et de travail des machinistes, mais aussi parce que nous sommes attentifs au bon fonctionnement du service de transports francilien. En dégradant comme vous le faites le métier de machiniste,...

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Ce n'est pas nous qui opérons !

**M. Paul Vannier.** ...vous lui faites perdre son attractivité : c'est la cause d'une véritable crise de recrutement. Il manque des centaines de machinistes, vous le reconnaissez vous-mêmes...

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Non !

**M. Paul Vannier.** ...et nous en reparlerons tout à l'heure lorsque nous examinerons l'article concernant le cadre social territorialisé (CST). Nous avons besoin de machinistes pour répondre aux besoins du quotidien en matière de transports, mais aussi pour relever les enjeux de la crise climatique !

Vous êtes conscient, je crois, monsieur le ministre délégué, qu'il est urgent de faire bifurquer notre modèle de mobilité. Il est ici question d'un transport en commun, par ailleurs de plus en plus souvent en voie de décarbonation : nous avons donc intérêt à ce qu'il fonctionne bien, pour attirer les usagers et convaincre les Franciliens de renoncer à l'automobile. C'est la raison pour laquelle il faut défendre les droits des salariés : il faut donner de l'attractivité au métier pour que le système fonctionne bien et pour que les usagers se tournent vers lui. Cela s'appelle un cercle vertueux, et c'est au fond l'inverse de votre logique de privatisation.

**M. le président.** Sur les amendements identiques n<sup>os</sup> 32 et 55, je suis saisi par le groupe La France insoumise-Nouvelle Union populaire, écologique et sociale d'une demande de scrutin public.

Sur l'article 2, je suis saisi par les groupes Renaissance et La France insoumise-Nouvelle Union populaire, écologique et sociale de demandes de scrutin public.

Sur l'article 3, je suis saisi par le groupe Renaissance d'une demande de scrutin public.

Les scrutins sont annoncés dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n<sup>o</sup> 31 ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Encore une fois, monsieur Vannier – ce n'est ni la première, ni la dernière –, vous introduisez une confusion entre le rôle de l'État – donc du législateur – et celui de l'autorité organisatrice de la mobilité dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. C'est à nous de fixer un cadre, certes, et c'est ce que nous faisons, mais c'est à IDFM de définir les appels d'offres en fonction des besoins en matière de transports, besoins qui pourront d'ailleurs être amenés à évoluer dans les prochaines années.

Quant à l'attractivité du métier, peut-être ne sommes-nous pas d'accord sur les chiffres, mais je ne pense pas que la RATP parviendrait à recruter comme elle recrute actuellement...

**Mme Pascale Martin.** Ils n'arrivent plus à recruter !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** ...si l'attractivité du métier n'avait pas évolué depuis 2019 ou 2020. Par rapport à l'objectif fixé, ce sont presque 100 % des recrutements qui ont été réalisés – nous serons très probablement à 100 % en début d'année prochaine. Vous dites qu'il manque des machinistes ; nous en parlerons à propos d'un article que vous voulez supprimer, mais ce n'est pas pour tout de suite. Encore une fois, avis défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Défavorable également. Au fond, nous avons à chaque fois le même débat sur le cadre social et le « sac à dos social », et je donne à chaque fois la même réponse.

Je voulais simplement rétablir une vérité : on ne peut pas dire – et je ne peux pas laisser dire –, au moment où la RATP est en train de recruter massivement, que le métier n'attire plus. Jamais la RATP n'a autant recruté qu'en 2023, ...

**M. Jérôme Legavre.** Sur quelles bases ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** ...alors même que, quoi qu'on en pense, le processus d'ouverture à la concurrence est engagé et connu de tous ceux qui entrent dans la Régie autonome des transports parisiens.

**M. le président.** La parole est à M. Paul Vannier.

**M. Paul Vannier.** Je le répète : il manque 1 061 machinistes à la RATP.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Ils sont recrutés en ce moment !

**M. Paul Vannier.** Par ailleurs, les personnes recrutées actuellement sont des intérimaires, ce qui donne lieu à des catastrophes, à des accidents qui mettent en danger les usagers ou à des épisodes qui peuvent être qualifiés de cocasses par les spectateurs que nous sommes, mais certainement pas par ceux qui doivent les subir.

Je pense à ces machinistes qui se servent du GPS fourni par leur opérateur pour suivre l'itinéraire correspondant à leur ligne et qui, lorsque celui-ci cesse de fonctionner, sont guidés par les usagers du bus eux-mêmes – on assiste à ce type de scènes en grande couronne. C'est ainsi que des passagers expliquent au chauffeur intérimaire qu'il doit prendre la prochaine rue à droite pour arriver à destination...

**Mme Karen Eredi.** C'est la réalité !

**M. Paul Vannier.** Voilà quel est le quotidien, en grande couronne, à l'heure de l'ouverture à la concurrence.

Enfin, monsieur le rapporteur, nous avons un désaccord de fond sur le rôle de législateur du Parlement. L'Assemblée nationale n'est pas la chambre des territoires, elle n'est pas un conseil régional *bis* qui devrait se prononcer de façon parcellaire, en se plaçant sous un angle particulier.

**M. Thibault Bazin.** Ne soyez pas méprisant envers la représentation nationale ! Nous sommes aussi les représentants des territoires !

**M. Paul Vannier.** Nous sommes le législateur. Par conséquent, les lois que nous votons s'appliquent dans la République une et indivisible. Soyons ambitieux : nous pouvons parfaitement décider d'inscrire ce soir, dans la loi, un haut niveau d'exigence sociale pour l'imposer aux futurs opérateurs et défendre les droits des salariés qui seront transférés demain.

**Mme Farida Amrani.** Il a raison !

**M. le président.** La parole est à Mme Danielle Brulebois.

**Mme Danielle Brulebois.** Je ne peux pas laisser dire n'importe quoi dans l'hémicycle. (*Exclamations sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*) Je rappelle que nous avons voté en 2019 une loi d'orientation des mobilités, dite LOM, dont l'article 158 précise que « 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 »...

**M. Paul Vannier.** Tout le monde a Wikipédia !

**Mme Danielle Brulebois.** ...et que la LOM s'est attachée à déterminer les modalités d'information des salariés et à mettre en œuvre le principe d'un « sac à dos social », incluant, entre autres, la garantie du niveau de rémunération annuelle, le maintien de la garantie d'emploi, des droits et

acquis sociaux de haut niveau et du régime spécial de sécurité sociale dont les salariés transférés bénéficiaient au titre des pensions et prestations de retraite.

Des garanties sont donc déjà prévues par la loi. En tant que législateur, nous votons la loi, nous la respectons et nous surveillons les décrets d'application. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe RE.*)

**M. Sylvain Maillard.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Monsieur Vannier, je ne peux vous laisser tenir de tels propos. Quand j'entends votre intervention, j'ai l'impression que vous récitez un tract de la CGT. (*Vives exclamations sur les bancs des groupes LFI-NUPES et GDR-NUPES.*)

**M. Paul Vannier.** Et pourquoi pas ?

**Mme Sophia Chikirou.** C'est la vérité !

**M. le président.** Revenons au calme ; écoutez le rapporteur, chers collègues !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Allez sur le terrain ! Discutez avec les machinistes !

**M. Inaki Echaniz.** Vous n'aimez pas le syndicalisme !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Peut-être ai-je mal entendu, mais si j'ai bien compris, vous confondez le réseau Optile avec le réseau de bus francilien. Or que ce soit du point de vue du guidage ou de celui de la régulation, ils n'ont strictement rien à voir.

Alors que la RATP dispose du Criv, le Centre de régulation et d'information voyageurs, pour Paris et la petite couronne, vous affirmez que des voyageurs guideraient les intérimaires !

**Mme Ségolène Amiot.** C'est dans la presse !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Ce n'est pas possible. Vous ne pouvez pas dire des choses pareilles. (*Exclamations prolongées sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*) Vous êtes vraiment prêts à tout pour revenir sur une ouverture à la concurrence qui, je le rappelle, a été votée en 2009.

**M. le président.** Chers collègues, je vous demande de laisser le rapporteur terminer son propos. Ce n'est pas la peine de crier, je lui laisserai tout le temps dont il a besoin.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Les négociations ont été menées jusqu'en 2013 pour aboutir, cette année-là, à l'accord prévoyant que les régions devraient choisir entre une gestion en régie publique et l'ouverture à la concurrence. Or, en 2013, l'exécutif de la région Île-de-France était socialiste, tout comme d'ailleurs le gouvernement.

**Mme Sophia Chikirou.** Ça n'existe plus, le socialisme, en France !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** À l'époque, on ne vous a pas entendus, ni les uns ni les autres – certains étaient même conseillers régionaux. Alors, s'il vous plaît, un peu de décence !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 31.

(*Il est procédé au scrutin.*)

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	78
Nombre de suffrages exprimés .....	78
Majorité absolue .....	40
Pour l'adoption .....	27
contre .....	51

(*L'amendement n° 31 n'est pas adopté.*)

## Article 2

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 32 et 55, tendant à supprimer l'article 2.

La parole est à M. Thomas Portes, pour soutenir l'amendement n° 32.

**M. Thomas Portes.** Vous avez introduit par cet article la possibilité pour IDFM de recruter en contrat de droit privé des superviseurs et des régulateurs, en expliquant que cela apporterait de la souplesse. Or cette mesure se traduira par une perte de compétences et un peu plus de désorganisation.

En effet, les superviseurs et les régulateurs sont le plus souvent d'anciens machinistes, qui connaissent le réseau et savent se sortir de situations complexes grâce à leur maîtrise et à leur expérience. J'ai connu la même situation à la SNCF, où l'on a embauché en tant que régulateurs des personnes venant de l'extérieur et qui se sont révélées incapables de résoudre des situations complexes, car elles ne connaissaient pas les lignes de train ni les spécificités du réseau.

Nous vous appelons une fois de plus à la raison en vous demandant de supprimer cet article. L'ouverture à la concurrence entraînera déjà de la désorganisation : n'en rajoutez pas ! Nous aurons un réseau découpé en douze lots, que les superviseurs, recrutés à l'extérieur en contrat de droit privé, ne connaîtront pas ; et ils devront en plus gérer plusieurs opérateurs. Ce sera une catastrophe ! Vous allez créer un chaos indescriptible sur le dos des usagers. Ceux qui se lèvent tôt tous les matins pour prendre le bus paieront très cher leur ticket, mais aussi votre incompétence. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**M. le président.** La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 55.

**M. Stéphane Peu.** Avant de défendre mon amendement, je veux dire au rapporteur qu'il ne faut pas tenir de propos provocants ou diffamants à l'encontre de la CGT,...

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je n'ai pas été diffamant !

**M. Stéphane Peu.** ...notamment de sa branche RATP, qui n'est pas là pour se défendre.

**Mme Andrée Taurinya.** Nous portons sa voix !

**M. Stéphane Peu.** C'est une organisation syndicale responsable, reconnue par les salariés de la RATP puisque, à ce jour, elle est la première organisation représentative des salariés au sein de la Régie. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES. – Mme Marie-Noëlle Battistel applaudit également.*) Laissez donc la CGT tranquille et répondez aux différents orateurs qui vous interpellent avec de vrais arguments !

J'en viens à mon amendement de suppression. Je ne répéterai pas les arguments de Thomas Portes, auxquels je souscris. J'ajoute simplement qu'IDFM a le statut d'établis-

sement public. Or nos lois et nos codes prévoient qu'un établissement public recrute soit des fonctionnaires soit, si les métiers présentent des spécificités qui le nécessitent, des agents contractuels de la fonction publique.

**Mme Farida Amrani.** Exactement !

**M. Stéphane Peu.** Si, pour des métiers spécifiques, IDFM doit recruter des agents en adaptant les emplois, c'est donc déjà possible. Rien ne justifie cet article qui vise à recruter des salariés de droit privé, notamment des superviseurs, c'est-à-dire ceux qui seront chargés de réorienter un système complexe – le réseau de la RATP est multimodal – et profondément désorganisé.

Aujourd'hui, les superviseurs sont toujours recrutés en interne : après avoir été conducteurs, ils ont gravi les échelons. Lorsqu'ils doivent s'atteler à leur nouvelle mission et réorienter le réseau, ils savent de quoi ils parlent, car ils ont été à la place des machinistes. Vous allez déconnecter le travail du superviseur de la réalité du métier. Si l'on ajoute l'éclatement du réseau en plusieurs lots, nous allons arriver à un capharnaüm incroyable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Mais non !

**M. Stéphane Peu.** Pour revenir à l'article 2, je répète que rien ne justifie de déroger à nos lois et au code général de la fonction publique.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur ces amendements de suppression ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Monsieur Peu, loin de moi l'idée de critiquer la CGT.

**Mme Ségolène Amiot.** Vous avez critiqué leurs tracts !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je dis simplement qu'il existe d'autres syndicats. Je note toutefois que lors des auditions, le seul syndicat absent a été la CGT. Je n'ai donc pas pu auditionner ses représentants.

**M. Stéphane Peu et M. Paul Vannier.** Ils étaient là !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Pardon, vous avez raison ! C'est l'Unsa que nous n'avons pas entendue, je retire ce que j'ai dit. (*Exclamations sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES.*) Madame Legrain, vous pourriez vous abstenir de faire le geste que je viens de voir !

**Mme Sarah Legrain.** Ne me montrez pas du doigt !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** S'agissant du recrutement de salariés du privé, j'aimerais vous rassurer. Jeudi dernier, je me suis rendu au Criv – ce n'était pas la première fois – et j'ai pu observer le grand professionnalisme des agents qui le gèrent. Sur ce point, vous avez raison, monsieur Peu. Il s'agit d'agents issus du terrain et qui ont gravi les échelons au sein de la Régie. Ce centre est extrêmement bien géré, ce qui n'est d'ailleurs pas un hasard : vous le savez, il existait auparavant plusieurs centres de régulation – quatre, me semble-t-il –, mais la RATP a décidé de les regrouper par souci d'efficacité en matière de régulation du trafic et de service aux voyageurs.

Des discussions sont en cours sur ces questions. Je peux vous garantir que si elles ont été engagées, c'est justement pour que le Criv reste un et indivisible et conserve ses compétences, même s'il passera peut-être sous la houlette d'IDFM dans le cadre d'un transfert. Il est en tout cas hors de question à mes yeux de détricoter ce dispositif. Ce serait une hérésie, je vous rejoins sur ce point.

Enfin, monsieur Peu, encore une fois, la décision ne nous appartient pas.

**M. Stéphane Peu.** Pourquoi les autorisez-vous à procéder à ces recrutements ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Au nom de la décentralisation ! Nous faisons tout notre possible pour maintenir le dispositif actuel. Je peux vous dire que les arguments des personnels du Criv, mais aussi des responsables de la RATP, à commencer par son président, Jean Castex, portent leurs fruits. Le Criv ne sera pas démantelé, car sa gestion deviendrait alors impossible. Je vous assure que nous avons pris toutes les garanties pour qu'il en soit ainsi. Tout se passera le mieux possible, dans l'intérêt des voyageurs mais aussi des machinistes et des exploitants. Avis défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Il est également défavorable.

Cette mesure a été discutée et adoptée lors du débat au Sénat. À l'origine, j'y étais moi-même défavorable. Cependant, le rapporteur a évoqué l'argument essentiel : le Criv. Il faut conserver l'intégrité de cette structure. Ses agents ne seront pas transférés vers les futurs opérateurs, mais demeureront au sein de l'autorité organisatrice, puisque c'est elle qui assurera cette mission de coordination.

Or le cadre de droit public ne permet pas de recruter ces agents en leur garantissant qu'ils pourront déployer l'ensemble de leurs compétences et bénéficier de l'intégralité de leur rémunération et de leurs droits sociaux, ce qui, sur le long terme, poserait sans doute un problème d'attractivité.

Il s'agit donc d'une disposition particulière, qui vise à donner de la souplesse à IDFM s'agissant spécifiquement du recrutement des agents du Criv. Personnellement, c'est cet argument qui m'a convaincu.

**M. le président.** La parole est à Mme Fatiha Keloua Hachi.

**Mme Fatiha Keloua Hachi.** Je veux rappeler pourquoi nous demandons la suppression de l'article 2 et soutenons par conséquent les amendements de nos collègues.

L'article 2 prévoit la création de contrats de droit privé pour les régulateurs et les superviseurs, autrement dit les personnes qui travaillent au Centre de régulation et d'information voyageurs, un lieu stratégique. Ces personnels exerçaient auparavant le métier de conducteurs, ce qui leur a donné une expérience du réseau.

Or vous voulez transformer ces emplois, occupés jusqu'à présent par des agents, en contrats de droit privé. Des chasseurs de têtes iront à la recherche de personnes certes diplômées, mais sans aucune expérience de la RATP.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Mais où est-on ? Au Parc Astérix ?

**Mme Fatiha Keloua Hachi.** Il existe un risque. Vous ouvrez une brèche : dès lors que l'article prévoit que l'on pourra recruter en contrat de droit privé les futurs régulateurs ou superviseurs, cela rend possible un recrutement externe. Ces postes pourront être occupés par n'importe qui – peut-être des personnes diplômées ou qui auront déjà travaillé dans le secteur du transport, mais en tout cas sans expérience au sein de la RATP.

**M. le président.** Je mets aux voix les amendements identiques n<sup>os</sup> 32 et 55.

*(Il est procédé au scrutin.)*

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	78
Nombre de suffrages exprimés .....	78
Majorité absolue .....	40
Pour l'adoption .....	27
contre .....	51

*(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 32 et 55 ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 73 de M. le rapporteur est rédactionnel.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Favorable.

**M. le président.** La parole est à M. Paul Vannier.

**M. Paul Vannier.** Cet amendement me donne l'occasion de constater le rejet des amendements de suppression de l'article 2 et donc de prendre date avec les Franciliens : la pagaille sera généralisée, puisque la Macronie vient de permettre le recrutement, à des fonctions critiques – nous parlons de coordination et d'information des voyageurs –, de personnels sans aucune compétence.

Demain, les régulateurs et les superviseurs découvriront leur mission sur pièces et sur place, ce qui donnera lieu à un chaos venant s'ajouter à celui qui est né de l'ouverture à la concurrence des transports publics.

Ce vote est un moment très important ; c'est pourquoi je souhaitais m'y arrêter un instant.

**M. le président.** Vous vous éloignez un peu du contenu de l'amendement rédactionnel, monsieur le député.

**M. Frédéric Boccaletti.** Un peu !

**M. Paul Vannier.** Il est important de débattre sur des questions aussi importantes. Car nous parlons de 12 millions de Franciliens qui, chaque jour, prennent les transports en commun. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.)* Cette décision et l'ouverture à la concurrence vont les confronter au quotidien à une pagaille généralisée sur un réseau géré par des personnes sans aucune compétence.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 73 est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 2, tel qu'il a été amendé.

*(Il est procédé au scrutin.)*

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	81
Nombre de suffrages exprimés .....	80
Majorité absolue .....	41
Pour l'adoption .....	52
contre .....	28

*(L'article 2, amendé, est adopté.)*

### Article 3

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 74 de M. le rapporteur est un amendement de coordination.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Favorable.

**M. le président.** La parole est à M. Paul Vannier.

**M. Paul Vannier.** Pour souligner le travail du rapporteur, je rappelle que cet article qui portait sur les compétences d'arbitrage de l'ART, l'Autorité de régulation des transports, a suscité beaucoup d'interrogations lors des auditions puis du travail en commission. Je me réjouis de sa nouvelle rédaction. Dans la version initiale du texte, en effet, l'ART était chargée de traiter les possibles contentieux entre IDFM et la RATP... Un commentaire en passant : ce texte, on le sait, vient de Valérie Pécresse, et on a appris lors des auditions que c'était elle, présidente d'IDFM, et Jean Castex, président de la RATP, qui avaient suggéré que les futures parties au conflit désignent elles-mêmes par avance l'organe chargé de traiter leurs différends. Une justice d'exception était ainsi instituée. Je préfère qu'on en revienne au cadre de la justice ordinaire. Je trouve donc sage que le rapporteur ait travaillé à une nouvelle rédaction qui exclut ce scénario, qui aurait constitué une grave anomalie s'il s'était concrétisé.

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Cazeneuve.

**M. Pierre Cazeneuve.** J'ai rappelé dans la discussion générale que Valérie Pécresse était contre ce texte parce qu'elle s'opposait au report de l'ouverture à la concurrence.

**M. Stéphane Peu.** Elle a dit qu'elle était pour dans une interview au *Figaro* ! Et elle était d'ailleurs contre ma proposition de loi !

**M. Pierre Cazeneuve.** Vous le contestez, monsieur Peu, comme si vous l'aviez eue au téléphone la semaine dernière comme moi ! J'en ai discuté dix fois avec elle : elle était clairement contre à l'origine, mais nous avons réussi à la convaincre qu'un report de deux ans n'était pas une mauvaise idée – même si cela revient aussi, malheureusement, à acter l'incapacité d'Île-de-France Mobilités à procéder à cette ouverture dans les délais qui lui étaient impartis. C'est donc un aveu d'échec pour IDFM et pour la présidente Les Républicains de la région Île-de-France. Ne disons donc pas n'importe quoi sur ce sujet.

**M. Stéphane Peu.** C'est tout de même une proposition de loi qui vient de la droite !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Vous l'avez votée en commission.

**M. Pierre Cazeneuve.** Pour en venir à l'amendement, je regrette que M. le rapporteur ait décidé de s'éloigner de ce qu'avaient été l'esprit et le texte initial de la LOM, qui consistaient en l'occurrence à confier cette compétence à l'ART. Je pense que c'était une très bonne décision du rapporteur de l'époque, M. Zulesi, devenu depuis président de notre commission du développement durable. Néanmoins, il faut reconnaître que nous avons collectivement échoué à doter l'ART des moyens nécessaires pour exercer cette mission. L'intuition de départ était la bonne, mais malheureusement, étant donné la réalité d'aujourd'hui, M. Millienne a raison de proposer de la lui retirer au profit d'un régime de droit commun.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre délégué, puis nous passons au vote.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Permettez-moi de revenir sur un point de fait. J'ai beaucoup de respect, monsieur Peu, pour le travail que vous avez conduit sur la proposition de loi que vous avez évoquée. Vous le savez, j'aurais souhaité qu'elle puisse être discutée dans l'hémicycle – nous en avons d'ailleurs longuement discuté, de manière transpartisane, avec Pierre Cazeneuve et quelques autres, y compris en commission. Mais, au-delà des polémiques, revenons tout de même à la réalité : la proposition de loi que vous aviez déposée correspondait exactement à la même logique que celle-ci ; il y avait même plutôt moins de garanties sociales, puisqu'elle ne portait que sur le décalage du calendrier. On peut trouver que le processus choisi pour parvenir à cette ouverture n'est pas le bon et vouloir refaire le débat de 2009 ou celui de 2013, chacun est libre de le souhaiter, mais ce n'est pas l'objet du texte que nous discutons aujourd'hui.

Ne disons pas de choses mensongères : cette proposition de loi ne fait qu'ajouter des garanties sociales tout en procédant à un décalage du calendrier qui, comme l'a justement rappelé Pierre Cazeneuve, était souhaité par moi-même et par la majorité présidentielle parce que nous pensions que le calendrier initial n'était pas tenable. Je confirme que ce n'était pas la proposition initiale de la présidente de la région Île-de-France – vous pouvez reprendre l'historique de ses déclarations. Mais peu importe ! Si tout le monde converge, y compris MM. Bailly et Grosset qui ont conduit ce travail à l'origine – et qui ne sont pas coupables d'être systématiquement pro-ligne gouvernementale ou pro-ligne régionale –, c'est que nous avons trouvé un point d'équilibre qui apporte des garanties supplémentaires. Je tenais à le dire.

**M. Sylvain Maillard.** Très bien !

*(L'amendement n° 74 est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 3, tel qu'il a été amendé.

*(Il est procédé au scrutin.)*

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	84
Nombre de suffrages exprimés .....	60
Majorité absolue .....	31
Pour l'adoption .....	55
contre .....	5

*(L'article 3, amendé, est adopté.)*

### Après l'article 3

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n° 4 et 18, portant article additionnel après l'article 3 et pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, pour soutenir l'amendement n° 4.

**Mme Marie-Noëlle Battistel.** Les députés du groupe Socialistes et apparentés souhaitent par cet amendement obtenir une étude chiffrée et complète des différentes options envisageables avant d'engager toute nouvelle procédure d'ouverture à la concurrence. En effet, celle prévue par ce texte va

conduire à un coût de plusieurs milliards d'euros pour IDFM, résultant notamment de l'acquisition des infrastructures existantes dans une période où les finances de l'autorité organisatrice sont au plus bas et où la recherche de financements pour faire fonctionner le réseau sans faire reposer l'intégralité de la facture sur les usagers fait chaque année les titres de la presse. Il nous apparaît donc important de disposer d'une étude chiffrée permettant d'opérer le meilleur choix financier possible afin de garantir les finances d'IDFM ainsi que la qualité de service pour les usagers, qui nous paraît essentielle.

**M. le président.** La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 18.

**M. Stéphane Peu.** Je n'ai pas le temps de répondre complètement au ministre maintenant – j'essaierai de le faire tout à l'heure. Mais tout de même, à supposer que cette proposition de loi aille à l'encontre des desiderata de Mme Péresse, je ne comprends pas pourquoi c'est son propre camp politique qui l'a déposée au Sénat ! Il y a là une logique qui m'échappe.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Ils ne sont pas tous forcément avec elle...

**M. Stéphane Peu.** Je pourrais reprendre les déclarations dans lesquelles elle appelle de ses vœux exactement ce que vous êtes en train de proposer. Mais à la limite, c'est un débat secondaire.

Quoi qu'il en soit, ce qui m'attriste beaucoup dans cette affaire – et de ce point de vue, les communistes ont été constants depuis 2009 –, c'est que les différentes hypothèses possibles – soit l'ouverture à la concurrence, soit la création d'une régie publique régionale – ne sont pas étudiées. Je reconnais que dans le second cas, cela aurait nécessité une transformation du statut de la régie publique d'État qu'est la RATP pour lui faire abandonner ses filiales. Mais vous savez bien qu'aujourd'hui, ses filiales qui exploitent des réseaux à l'étranger dans une situation concurrentielle sont toutes déficitaires et que le trou est comblé par les recettes de l'établissement RATP Île-de-France : 73 millions de pertes sur le réseau londonien et 7 millions de pertes sur le réseau de Riyad. Et en France, c'est 14 millions de pertes sur Cityscoot et déjà 7 millions de pertes au titre de la reprise en catastrophe par la RATP du réseau de Saclay, qui a été complètement gâché par Transdev et qui se trouve dans une situation totalement catastrophique, au détriment bien sûr des usagers.

C'est pourquoi nous demandons que soit étudiée, avant la mise en concurrence, l'hypothèse d'une régie publique régionale. C'est la moindre des choses.

**M. le président.** Sur l'amendement n° 7, je suis saisi par le groupe Socialistes et apparentés d'une demande de scrutin public.

Sur l'article 4, je suis saisi par le groupe Renaissance et par le groupe La France insoumise-Nouvelle Union populaire, écologique et sociale de demandes de scrutin public.

Les scrutins sont annoncés dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Quel est l'avis de la commission sur les amendements en discussion commune ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Il est défavorable. Ce que vous demandez, chers collègues, revient à envisager des solutions qui, après analyse, ont déjà été écartées par le législateur et par l'autorité organisatrice de la mobilité en région Île-de-France.

**M. Stéphane Peu.** Elles n'ont jamais été analysées !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Mais si. Nous n'allons pas y revenir encore une fois. Je vous rappelle, ainsi qu'à Mme Battistel, que l'accord sur cette ouverture à la concurrence ne s'est pas fait sous ce quinquennat ni sous le précédent, mais en 2013,...

**Mme Fatiha Keloua Hachi.** Là, nous parlons de 2023 !

**M. Bruno Millienne.** ...quand le président de la région Île-de-France était le socialiste Jean-Paul Huchon.

**M. Paul Vannier.** Il a voté Macron !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** On ne vous a pas entendu hurler contre l'ouverture à la concurrence en 2013. Par conséquent, obliger Île-de-France Mobilités à réaliser à chaque fois une étude comparative n'est ni utile ni pertinent. Pourquoi devrait-elle se reposer la question à chaque appel d'offres ?

**M. Stéphane Peu.** Mais ça n'a jamais été fait !

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Même avis que M. le rapporteur.

**M. le président.** La parole est à M. Thomas Portes.

**M. Thomas Portes.** Déjà, nous n'avons pas d'étude d'impact pour évaluer les conséquences de ce texte. Quand des collègues déposent des amendements proposant d'étudier des solutions alternatives, c'est non aussi. Vous avez choisi votre camp : celui de l'ouverture à la concurrence accélérée, celui de la privatisation. Et cette loi ne va pas vraiment la retarder, puisqu'elle vient au fond en appui. Mon collègue Stéphane Peu l'a dit : des sommes astronomiques sont perdues par la RATP dans les endroits où elle a investi, faute d'études préparatoires. On aurait pu aussi avoir une étude, par exemple, sur ce qui s'est passé en grande couronne...

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Vous confondez les choux-fleurs et les carottes !

**M. Thomas Portes.** ...afin d'en mesurer les conséquences, ce qui aurait permis de voir ce qu'est le désastre de l'ouverture à la concurrence pour les usagers et pour les salariés. On pourrait légiférer à partir d'une étude comportant des éléments qui viennent de la réalité du terrain, mais vous ne le voulez pas parce que, je le répète, vous avez déjà choisi votre camp. On reconnaît votre constance : vous êtes des fossoyeurs du service public ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**M. le président.** La parole est à M. David Valence.

**M. David Valence.** J'invite tous les collègues à prendre un peu de recul en se rappelant de quoi nous débattons. Il s'agit des modalités qui vont permettre de retarder ce qui est prévu par la loi aujourd'hui pour ouvrir à la concurrence un service de transport régulier. Quand bien même on s'engagerait sur votre terrain, chers collègues de la NUPES, c'est-à-dire sur le débat sur la concurrence, imagine-t-on demander à une autre

autorité organisatrice, ailleurs en France, de produire un rapport sur des décisions qu'elle aura à prendre elle-même ? Je ne suis même pas sûr, si un de ces amendements était voté, qu'il serait conforme à la Constitution, qui prévoit la libre administration des collectivités territoriales.

**M. Pierre Cazeneuve.** Eh oui !

**M. David Valence.** Je reconnais que l'Île-de-France est une région singulière par l'intensité des transports collectifs qui y circulent et que cette question concerne plus de personnes que pour d'autres services de transport auxquels vous vous intéressez moins, mais à mon avis, on n'aurait jamais le culot de le proposer pour une autre autorité organisatrice. Pour de simples raisons de droit et de respect des collectivités, il faut rejeter ces amendements.

**M. Sylvain Maillard.** Très bien !

(*Les amendements n<sup>os</sup> 4 et 18, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.*)

#### Article 4

**M. le président.** La parole est à M. Paul Vannier.

**M. Paul Vannier.** C'est le cœur de cette proposition de loi, puisqu'il s'agit de l'article qui permet de reporter de deux ans l'ouverture à la concurrence. Les téléphones ont dû beaucoup chauffer. Un vent de panique a sans doute traversé l'esprit des grands idéologues de l'ouverture à la concurrence, car ils ont tous réalisé, manifestement en catastrophe, que rien n'était prêt, qu'on allait au chaos et qu'il valait mieux reculer pour mieux sauter. Car ce n'est que cela que vous proposez ! Et les raisons qui vous conduisent à reporter de deux ans l'ouverture à la concurrence en 2023 vaudront également en 2026. (*Mmes Farida Amrani et Karen Erodi applaudissent.*) Vous aurez alors le même problème de pénurie de machinistes et il vous faudra encore trouver les 5 milliards d'euros d'argent public que coûte l'ouverture à la concurrence et que personne n'a, ni ne veut de toute façon payer. Eh oui, 5 milliards d'euros d'argent public, c'est le coût d'une ouverture à la concurrence qui ne rapporte à personne, ni aux salariés, ni aux usagers, ni aux caisses publiques, sinon aux actionnaires de Keolis et de Transdev, qui espèrent voir leurs dividendes augmenter à la faveur de la dégradation des conditions de transport des usagers franciliens. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*) Voilà la stricte réalité ! Vous bricolez... Rendez-vous dans deux ans : nous en serons exactement au même point ! (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n<sup>os</sup> 20 et 7, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 20.

**M. Stéphane Peu.** Comme il s'agit d'une proposition de loi, il n'y a pas d'étude d'impact. Certes, l'autorité organisatrice relève de la compétence de la région, mais en cas de problème financier, c'est l'État qui passe à la caisse : récemment, un accord entre Île-de-France Mobilités et l'État a encore prévu un abondement de 200 millions d'euros. On est donc en droit de demander, à défaut d'étude d'impact, que soit mesuré le coût exorbitant, pour Île-de-France Mobilités, de la fuite en avant que représente l'ouverture à la concurrence, porteuse de risques pour les finances de l'établissement, de la région, mais aussi de l'État. Les

documents d'Île-de-France Mobilités évaluent ce coût à 4,9 milliards. La note d'Île-de-France Mobilités sur les marchés a d'ailleurs été dégradée; l'établissement est dans une situation financière compliquée et l'État a déjà été obligé de passer à la caisse.

**M. le président.** La parole est à Mme Fatiha Keloua Hachi, pour soutenir l'amendement n° 7.

**Mme Fatiha Keloua Hachi.** L'article 4 permet d'étaler le calendrier d'ouverture à la concurrence du 31 décembre 2024 au 31 décembre 2026.

**M. Pierre Cazeneuve.** Soit!

**Mme Fatiha Keloua Hachi.** Ce temps doit être utilisé pour réaliser une étude d'impact. Il est grave de dire aux députés de la nation qu'une telle étude ne serait ni utile ni pertinente: on parle de milliards d'euros dépensés par Île-de-France Mobilités pour une évolution qui sera, nous le savons tous, une faillite. Je veux bien, d'ici 2026, être convaincue du bien-fondé de cette réforme; mais utilisons ce temps pour réaliser des études chiffrées sur ses implications.

Par ailleurs, je suis stupéfaite d'entendre dire que les modalités de l'ouverture à la concurrence relèvent de la région Île-de-France. Pourquoi alors fait-on une proposition de loi qui la concerne? Si l'Assemblée nationale s'intéresse à la mise en concurrence des réseaux de transport franciliens, c'est que l'enjeu est important.

Enfin, je suis désolée, mais cette proposition de loi émane de Valérie Pécresse. (*Rumeurs sur les bancs du groupe RE.*) Rien n'est préparé: les dépôts de la RATP, je le sais de source sûre, ne sont même pas encore achetés; pour l'heure, ils n'appartiennent pas à Île-de-France Mobilités.

**M. Pierre Cazeneuve.** Arrêtez de dire que le texte est de Valérie Pécresse! Cela fait quatre fois qu'on vous dit que ce n'est pas vrai!

**Mme Sophia Chikirou.** Mais vous, vous êtes des menteurs! Elle est là, la différence! (*M. Pierre Cazeneuve s'exclame.*)

**M. Jean-Marc Zulesi, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Combien de fois va-t-on se faire traiter de menteurs? Cela mériterait un rappel au règlement!

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Il y en a marre!

**Mme Fatiha Keloua Hachi.** Si, le 31 décembre 2024, Valérie Pécresse a toutes les clés en main, elle ouvrira immédiatement le réseau à la concurrence. Elle se réserve simplement un filet de sécurité de deux ans. Voilà la réalité! (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes SOC et LFI-NUPES.*)

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Même avis. Préservons sinon la cohérence, du moins la courtoisie du débat, et soyons précis. Bien sûr qu'il faut régir l'ouverture à la concurrence en Île-de-France par la loi, puisque c'est la loi qui prévoit déjà l'organisation de ce processus. Je note d'ailleurs que c'est la première fois que celui-ci fait l'objet d'un débat parlementaire aussi approfondi. D'autres majorités auraient pu, depuis 2009, en avoir l'initiative ou l'occasion.

**Mme Fatiha Keloua Hachi.** Vous en faisiez partie, vous auriez pu le faire!

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** C'est vrai; mais j'ai au moins le charme de la cohérence. N'insultez pas ceux qui vous ont précédée au sein du même groupe politique, ce serait dommage!

**M. Jean-Marc Zulesi, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Très bien!

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Je parle de cohérence politique, et non uniquement de celle de fonction. Sur le fond, je rejoins David Valence. Bien sûr que les transports franciliens représentent un enjeu particulier, personne ne le nie; mais ce n'est pas uniquement une question de support législatif ou juridique. Certains partis politiques – le vôtre, par exemple, monsieur Peu – siègent au conseil régional, mais lors des élections, ils n'ont jamais mis en avant un projet politique proposant de revenir sur ce processus.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Exactement!

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Le dernier président socialiste de la région Île-de-France ne l'avait pas proposé non plus. Ayons l'honnêteté de le dire!

**M. Paul Vannier.** C'est normal, il a voté Macron au premier tour!

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Île-de-France Mobilités réunit différentes collectivités, de différentes sensibilités politiques – la mairie de Paris, le conseil départemental de Seine-Saint-Denis et d'autres; ce sont ces différents groupes qui demanderont des comptes à la région lorsqu'ils prendront connaissance de l'évaluation de la situation avant et après l'attribution des lots – ces rapports, je le confirme, sont publics. On ne va pas organiser, à l'Assemblée nationale, le débat qui doit avoir lieu dans l'hémicycle d'une région; ce serait décalé.

**Mme Danielle Brulebois.** Ça s'appelle la décentralisation!

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** En effet, c'est le principe constitutionnel de libre administration des collectivités territoriales et le principe de décentralisation. Le texte ne revient pas sur la répartition des compétences. Si vous voulez réorganiser les transports en Île-de-France – j'ai moi-même nombre de critiques à formuler sur le sujet, et je suis prêt à en débattre –, c'est une autre question. (*Mme Danielle Brulebois applaudit.*)

**M. le président.** La parole est à M. Thomas Portes.

**M. Thomas Portes.** Cet article, Paul Vannier l'a dit, constitue le cœur de votre proposition de loi. Le décalage de l'ouverture à la concurrence a pour unique motivation la volonté de préserver les touristes qui viendront pour les Jeux olympiques (JO). Après, ce sera le chaos: les usagers, les salariés, ce n'est pas votre préoccupation; vous voulez seulement décaler l'ouverture à la concurrence pour que les Jeux se passent bien. Vous pouvez détourner la tête, monsieur le ministre délégué, mais c'est la réalité. Vous ne le faites pas par principe; vous êtes des idéologues de la concurrence,...

**M. Pierre Cazeneuve.** Vous êtes lourds, franchement!

**M. Thomas Portes.** ...que vous défendez systématiquement. Vous ne le faites que parce que vous vous rendez compte que le service ne fonctionnera pas pendant les Jeux olympiques, et vous préparez le terrain pour le livrer au privé.

**Mme Marie Lebec.** C'est un disque rayé!

**M. Thomas Portes.** Quand vous dites que les filiales seront publiques, permettez-moi de vous rappeler qu'une partie du capital de Keolis appartient à la Caisse de dépôt et placement du Québec,...

**M. Pierre Cazeneuve.** C'est le grand méchant loup! Mais n'oubliez pas que les 70 % restants appartiennent à la SNCF!

**M. Thomas Portes.** ...et 34 % de Transdev, à la société allemande Rethmann. Votre seul objectif est de rassurer les touristes en leur garantissant qu'ils pourront se déplacer durant les Jeux olympiques; le chaos qui s'ensuivra ensuite pour celles et ceux qui bossent en Île-de-France ne vous intéresse pas. Voilà le message de votre texte! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

(*L'amendement n° 20 n'est pas adopté.*)

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 7.

(*Il est procédé au scrutin.*)

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	84
Nombre de suffrages exprimés .....	74
Majorité absolue .....	38
Pour l'adoption .....	32
contre .....	42

(*L'amendement n° 7 n'est pas adopté.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Fatiha Keloua Hachi, pour soutenir l'amendement n° 62.

**Mme Fatiha Keloua Hachi.** Il vise à associer l'Autorité de régulation des transports...

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Elle est bonne, celle-là!

**Mme Fatiha Keloua Hachi.** ...à la décision quant à la date d'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien. Alors que l'efficacité économique de cette ouverture n'est à ce jour nullement démontrée, il apparaît essentiel que l'ART puisse au minimum se prononcer sur ce point. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOC et sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**M. le président.** Je suis saisi de plusieurs demandes de scrutin public : sur l'amendement n° 39, par le groupe La France insoumise-Nouvelle Union populaire, écologique et sociale; sur l'amendement n° 65, par le groupe Socialistes et apparentés; et sur l'article 5, par le groupe Renaissance.

Les scrutins sont annoncés dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 62?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Madame Keloua Hachi, les bras m'en tombent.

**M. Pierre Cazeneuve.** On vient de shooter cette possibilité!

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** En effet, à l'article 3, en commission, on a shooté la compétence de l'ART dans ce domaine. Que voulez-vous donc que je vous dise? J'aurais bien aimé, moi, confier la tâche à l'ART, mais celle-ci n'est

pas compétente sur le réseau de surface. Ne lui demandez donc pas de juger d'un domaine sur lequel elle reconnaît elle-même son incompétence. Avis défavorable.

(*L'amendement n° 62, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Isabelle Santiago, pour soutenir l'amendement n° 6.

**Mme Isabelle Santiago.** Certes, c'est la loi; c'est aussi un sujet qu'on évoque depuis longtemps en Île-de-France; mais l'ouverture à la concurrence n'est pas une obligation. Les textes européens laissent la possibilité de choisir entre une gestion en régie directe et une délégation de service public (DSP). Par le présent amendement, nous demandons que ces questions soient prises en considération. L'ensemble des collectivités qui composent Île-de-France Mobilités – et qui y contribuent financièrement de façon considérable – doivent pouvoir s'exprimer sur le choix à opérer, comme c'est souvent le cas dans les collectivités sur les grands enjeux.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Madame Santiago, depuis le début de l'examen du texte, nous ne cessons de répéter que ce dernier ne porte pas sur l'ouverture à la concurrence, qui a été actée par une loi en 2009 et par un accord entre la région Île-de-France et le Gouvernement en 2013.

**Mme Isabelle Santiago.** Je l'ai précisé!

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je rappelle qu'à l'époque, les exécutifs étaient de votre parti, et personne alors n'avait contesté ces dispositions.

**M. Inaki Echaniz.** Qui était alors ministre de l'économie?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Vos amendements ne portant pas sur l'objet du texte, je me demande même pourquoi ils ont été jugés recevables. Avis défavorable.

(*L'amendement n° 6, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 4.

(*Il est procédé au scrutin.*)

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	79
Nombre de suffrages exprimés .....	78
Majorité absolue .....	40
Pour l'adoption .....	51
contre .....	27

(*L'article 4 est adopté.*)

## Article 5

**M. le président.** Nous en venons à l'amendement n° 39. Qui le présente, au groupe LFI? (*Rumeurs sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*) Est-il défendu?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Allez, avançons!

**M. Pierrick Berteloot.** Suivez un peu, les Insoumis!

**M. le président.** La parole est à M. Paul Vannier.

**M. Paul Vannier.** Depuis le début de la soirée, le discours du ministre délégué et celui du rapporteur sont en contradiction. Le ministre délégué dit que tout va bien à la RATP : ...

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je le dis aussi !

**M. Paul Vannier.** ...tous les machinistes sont là, on en recrute par milliers et on prévoit d'en recruter comme jamais. Mais quand on écoute le rapporteur et qu'on lit la synthèse qu'il a produite dans la perspective de notre débat, on découvre que l'application du CST conduirait à une pénurie de 500 à 700 conducteurs. Il faudrait accorder vos violons, car l'un d'entre vous dit l'inverse de l'autre !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Pas du tout ! Vous faites exprès, ce n'est pas possible...

**M. Paul Vannier.** Le rapporteur me semble plus lucide, car il y a en effet un problème de recrutement : la RATP manque de machinistes. Avec l'article 5, vous empêchez les salariés qui seront, demain, transférés au privé, de bénéficier de la seule avancée immédiate envisagée, puisque vous repoussez de quinze mois le passage de l'amplitude horaire de treize à onze heures. Ce faisant, non seulement vous maintenez les machinistes dans des conditions de travail très difficiles – treize heures au volant, c'est long, surtout dans une région très dense, avec des embouteillages permanents générateurs de tensions –, mais vous ne répondez pas à la crise d'attractivité du métier. Vous nourrissez donc vous-mêmes la pénurie de machinistes.

Nous proposons d'appliquer immédiatement le CST et de faire en sorte que tous les machinistes bénéficient au plus tôt d'une amplitude horaire de onze heures. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à M. Thomas Portes.

**M. Thomas Portes.** Nous aurions aimé avoir des réponses à nos interrogations.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Eh bien, non !

**M. Thomas Portes.** En effet, vous reportez le passage de la durée du travail de treize à onze heures car, Paul Vannier l'a rappelé, vous faites face à une pénurie de chauffeurs de bus. Il y a quelques semaines, on a été confronté à une situation ubuesque : à l'occasion d'un accident de bus, heureusement sans gravité, on s'est rendu compte que le chauffeur était un retraité revenu travailler. Voilà la réalité des machinistes de la RATP !

**M. Inaki Echaniz.** Ce n'est pas acceptable !

**M. Thomas Portes.** Ce métier est pénible car les conditions de transport sont difficiles – les bouchons occasionnent du stress. Les machinistes ont besoin d'une amplitude horaire qui leur permette de travailler dans la sécurité, y compris dans l'intérêt des usagers. D'une certaine façon, vous faites payer à ces chauffeurs, qui devront travailler deux heures de plus, votre incapacité à rendre ce métier attractif. En effet, un des facteurs de son attractivité résidait dans son régime de retraite, que vous avez sacrifié dans le cadre de votre réforme.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Mais non !

**M. Thomas Portes.** Et aujourd'hui, vous vous plaignez de ne pas avoir de conducteurs ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre délégué.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Vous ne pouvez pas dire n'importe quoi, monsieur Portes.

**Mme Andrée Taurinya.** Arrêtez !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** La question des recrutements est évidemment cruciale pour la qualité du service. La pénurie de chauffeurs était importante l'hiver dernier parce que la reprise du trafic, après la pandémie, a été plus rapide que prévu – tant mieux pour le transport public. Mais cela n'a strictement aucun rapport avec l'ouverture à la concurrence, encore moins avec le texte, qui ne traite pas de cette dernière.

Les difficultés de recrutement dans les métiers dits en tension – ceux de la conduite et de la maintenance – se constatent partout en France, quelle que soit l'organisation du service public de transport – en délégation comme en régie. Si vous comparez les différentes situations, vous verrez que les mêmes difficultés de recrutement se posent, à Marseille – qui a adopté la régie –, comme à Bordeaux – ville écologiste qui a fait le choix d'une délégation de service public avec l'opérateur Keolis, que vous qualifiez de privé alors qu'il ne l'est pas !

Cela n'a donc aucun lien avec l'ouverture à la concurrence. Si tel était le cas, en suivant votre raisonnement, les métiers perdraient de leur attractivité à mesure que l'ouverture à la concurrence s'approcherait ; or ce n'est pas le cas.

**M. Paul Vannier.** Si, c'est le cas !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** C'est faux. Auditionnez sur ce point la direction des ressources humaines et les organisations syndicales de la RATP...

**M. Paul Vannier.** Justement !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** ...elles vous répondront que l'année 2023 – une année de rattrapage – est exceptionnelle en matière de recrutements. Ainsi, la chute des effectifs n'était pas liée à l'ouverture à la concurrence, et la RATP parvient à recruter alors même que cette ouverture est proche. La situation est semblable dans tout le pays, la RATP ne présente pas de particularité sur ce point.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 39.

(*Il est procédé au scrutin.*)

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	82
Nombre de suffrages exprimés .....	82
Majorité absolue .....	42
Pour l'adoption .....	29
contre .....	53

(*L'amendement n° 39 n'est pas adopté.*)

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Vatin, pour soutenir l'amendement n° 11.

**M. Pierre Vatin.** Il permet de déroger aux règles relatives à l'amplitude quotidienne de travail si un accord collectif ou d'entreprise le prévoit expressément. Le dialogue social doit prévaloir.

**M. Vincent Descoeur.** Très bien !

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Votre amendement permettrait de déroger au cadre social territorialisé, pour porter l'amplitude journalière maximale des conducteurs de bus à treize heures, au lieu des onze heures prévues par le CST. Ce faisant, vous remettez en cause cet acquis social, fruit d'un équilibre qui fut difficile à trouver et demeure fragile. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** J'essaie d'être cohérent. J'ai souligné l'importance des garanties et la protection qu'apporte le cadre social ; j'appelle donc à conserver dans la loi l'équilibre qui a été trouvé, en particulier la limitation à onze heures de l'amplitude maximale de travail.

**Mme Marie-Noëlle Battistel.** Tout à fait !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Avis défavorable.

*(L'amendement n° 11 est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Vatin, pour soutenir l'amendement n° 10.

**M. Pierre Vatin.** J'ai accepté de retirer l'amendement précédent car j'espère obtenir du Gouvernement une explication sur le champ d'application de la période transitoire de quinze mois. Celui-ci sera-t-il bien restreint aux dispositions relatives à la durée d'amplitude de travail, comme tend à le préciser l'amendement n° 10 ? En commission, le rapporteur a évoqué un décret. Qu'en est-il, monsieur le ministre délégué ?

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je vous demande de bien vouloir retirer votre amendement et laissez le ministre apporter des explications sur cette disposition.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Aucune mesure législative ou réglementaire n'est envisagée puisque je souhaite conserver le cadre actuel et la période transitoire de quinze mois, telle qu'elle est prévue.

**M. le président.** Maintenez-vous votre amendement, monsieur Vatin ?

**M. Pierre Vatin.** Oui.

**M. le président.** La parole est à M. Paul Vannier.

**M. Paul Vannier.** Monsieur le ministre, il y a contradiction manifeste : vous affirmez que tout va bien à la RATP, qu'il y a pléthore de machinistes, presque trop ; M. le rapporteur craint que l'application du CST ne conduise à une pénurie de 500 à 700 machinistes. Qui dit vrai ? Clarifiez cette situation, que l'on connaisse le point de vue du camp présidentiel !

**M. le président.** La parole est à M. le ministre délégué.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Il faut vous reconnaître une certaine obstination, monsieur Vannier ! Pour être très clair, il y a eu effectivement des besoins de recrutements massifs à la rentrée 2022, lorsque la reprise du trafic s'est révélée plus forte qu'anticipé. La pénurie de personnel – de machinistes, mais aussi d'agents de maintenance – était alors importante. Elle a sévi au sein de la RATP, comme dans la plupart des structures de transport public – en particulier de bus – de France, dans le contexte de l'après-covid.

La RATP procède actuellement à des recrutements massifs. Elle devrait atteindre ses objectifs – 6 000 agents à recruter en 2023 – d'ici la fin de l'année. Elle se trouve en bonne voie. Cette campagne de recrutement exceptionnelle s'avère nécessaire pour retrouver, puis dépasser, le niveau de service et le nombre d'agents qui existaient avant la pandémie.

Pénurie il y a, et il y a eu, mais elle est en passe d'être comblée. Le succès de la campagne de recrutement témoigne de l'attractivité retrouvée de la RATP, grâce, je le répète, à l'ajustement des situations de travail et à l'augmentation des salaires. L'État a soutenu la RATP et IDFM en ce sens, à hauteur de 200 millions d'euros l'an dernier ; si nous avions voulu casser le service public, nous nous y serions pris autrement.

*(L'amendement n° 10 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Sur les amendements n° 21 et identique, je suis saisi par le groupe de la Gauche démocrate et républicaine-NUPES d'une demande de scrutin public. Sur les articles 6 et 7, je suis saisi par le groupe Renaissance de demandes de scrutin public.

Les scrutins sont annoncés dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à Mme Fatiha Keloua Hachi, pour soutenir l'amendement n° 64.

**Mme Fatiha Keloua Hachi.** La nouvelle organisation du travail risque de prendre du temps à se mettre en place ; en attendant, il faut assurer la sauvegarde du cadre initial.

L'amendement prévoit un cadre social de transition en précisant que, jusqu'à l'éventuel transfert des salariés au sein d'une nouvelle entité, c'est l'organisation du travail en vigueur à la RATP depuis 2021 qui s'applique. Ainsi, on conserve les 121 jours de repos, dont il est prévu d'abaisser, moyennant compensation financière, le nombre à 115 en janvier 2024, afin d'anticiper la nouvelle organisation.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 64 ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Cet amendement est satisfait. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à M. Paul Vannier.

**M. Paul Vannier.** N'y voyez pas de l'obstination, monsieur le ministre délégué, mais une volonté de clarification : je vous ai interrogé quant à l'avenir, vous m'avez répondu sur le passé. Pénurie il y a eu, avez-vous dit ; je m'intéresse, quant à moi, à celle que M. le rapporteur prédit pour les mois à venir – une pénurie qui motive le report de l'application du CST.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Cela n'a rien à voir avec l'amendement en discussion, monsieur le président !

**M. Paul Vannier.** Pénurie fictive, me direz-vous peut-être ; elle justifie pourtant le maintien des machinistes dans cette amplitude horaire de treize heures, qui est fatigante compte tenu de la difficulté de leurs tâches.

Vous avez ajouté, monsieur le ministre, que 6 000 recrutements étaient prévus cette année.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Cela n'a aucun rapport avec l'amendement examiné !

**M. Paul Vannier.** Durant l'année, il y a aussi des départs – départs en retraite ou démissions, de plus en plus fréquentes à la RATP ces derniers mois.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Si seulement vous pouviez, vous, partir en retraite, ça nous ferait des vacances !

**M. Paul Vannier.** Sans doute y a-t-il des recrutements – sous statut parfois, la plupart du temps en intérim –, mais que représentent-ils face à ces départs ? Quel est le solde, monsieur le ministre délégué, en 2022 et en 2023 ? Enfin, comment percevez-vous la future pénurie que dépeint M. le rapporteur ? (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LFI-NUPES.*)

*(L'amendement n° 64 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Fatiha Keloua Hachi, pour soutenir l'amendement n° 65.

**Mme Fatiha Keloua Hachi.** Il convient de mettre en place un cadre de concertation entre le Gouvernement, l'autorité organisatrice des mobilités et les syndicats, sur l'organisation du travail fixée par le décret dit CST du 18 avril 2021.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à M. Thomas Portes.

**M. Thomas Portes.** Monsieur le ministre, il nous faut une réponse au sujet des machinistes ! Les organisations syndicales – la CGT en particulier, que M. le rapporteur a citée – ont donné le chiffre de 1 080 machinistes absents au mois d'août. Vous considérez être en bonne voie quant aux recrutements de machinistes ; mais combien d'entre eux manquent aujourd'hui, au moment où on se parle ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**M. Paul Vannier.** La question est claire ; elle mérite une réponse, monsieur le ministre !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 65.

*(Il est procédé au scrutin.)*

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	88
Nombre de suffrages exprimés .....	86
Majorité absolue .....	44
Pour l'adoption .....	29
contre .....	57

*(L'amendement n° 65 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 5.

*(Il est procédé au scrutin.)*

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	90
Nombre de suffrages exprimés .....	88
Majorité absolue .....	45
Pour l'adoption .....	60
contre .....	28

*(L'article 5 est adopté.)*

## Article 6

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements de suppression, n°s 21 et 42.

La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 21.

**M. Stéphane Peu.** L'article 6 est assez curieux et, à mon avis, inconstitutionnel.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Vous n'aurez qu'à saisir le Conseil constitutionnel !

**M. Stéphane Peu.** En effet, le report – de deux ans – des élections professionnelles contrevient à l'ensemble des textes applicables en matière de droit du travail.

Quelques cas de report des élections professionnelles sont bien prévus dans le code du travail, mais ils sont très précis et ne correspondent pas du tout au cas d'espèce. D'autre part, la jurisprudence montre qu'à chaque fois qu'un report est envisageable – *a fortiori* lorsqu'il est de deux ans –,...

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Pas de deux ans, monsieur Peu !

**M. Stéphane Peu.** ...ce dernier suppose une négociation donnant lieu à un accord unanime des organisations représentatives.

Le report prévu par l'article 6 créera d'énormes problèmes de représentation, en particulier au conseil social et économique (CSE) de la RATP. C'est une mauvaise manière qui est faite à la démocratie sociale. Cette disposition, en contradiction avec le code du travail, ne résistera pas à un éventuel contrôle de constitutionnalité.

**M. le président.** La parole est à M. Thomas Portes, pour soutenir l'amendement n° 42.

**M. Thomas Portes.** Je partage l'analyse de mon collègue Peu. Si cet article est adopté, la RATP sera la seule entreprise de France où le mandat des représentants syndicaux aura été prolongé par la loi – cela pose tout de même question !

Vous qui n'avez que les mots de dialogue social à la bouche, vous risquez de créer une situation ubuesque en matière de représentation des salariés ! En effet, les représentants élus dans le cadre de la RATP se verront maintenus, même s'ils changent de dépôt de bus ou d'opérateur ; leur représentativité n'aura alors plus aucun sens !

Il faut, au contraire, que des élections professionnelles aient lieu lors de l'attribution des différents lots ; ainsi, les salariés pourront aussi se prononcer sur l'ouverture à la concurrence. La mesure n'est pas à la hauteur des enjeux et ce n'est pas respecter les salariés que de prolonger de deux ans les mandats de leurs représentants.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** L'objet de l'article 6 n'est pas de contourner la tenue d'élections professionnelles ! Il y a deux façons d'envisager les choses. Là où vous voyez un contournement, nous entendons, au contraire, offrir aux représentants du personnel de la RATP une possibilité : celle de rester en place durant la période d'ouverture progressive à la concurrence et d'assurer ainsi une continuité.

**M. Stéphane Peu.** C'est une obligation prévue par le code du travail !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Monsieur Peu, je vous ai donné ma réponse. Je respecte votre avis, qui est manifestement contraire au mien ; si vous jugez qu'un risque d'inconstitutionnalité se pose, je vous fais confiance pour susciter le contrôle adéquat. En l'état, avis défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Je partage l'avis et le raisonnement du rapporteur. Il serait un peu étrange que des salariés sur le point d'être transférés et qui représentent près de la moitié du corps social élisent des représentants dont le mandat courrait bien au-delà dudit transfert.

Selon moi, prolonger les mandats en cours ne revient pas à écraser le dialogue social ou le rôle des représentants des organisations syndicales. Ces personnes ont été élues, siègent et disposeront exactement des mêmes pouvoirs et des mêmes compétences.

Si vous avez un doute quant à la légalité de cette prolongation, je ne doute pas, comme le rapporteur, que vous saurez en faire état : nous sommes dans un État de droit. Quoi qu'il en soit, j'estime que cette mesure est nécessaire pour le dialogue social, la représentativité et le fonctionnement de l'établissement public.

**M. le président.** La parole est à M. Paul Vannier.

**M. Paul Vannier.** Je ferai remarquer que quand on est élu, on l'est pour une durée, qui doit en principe être respectée – cela vaut pour les parlementaires que nous sommes. Si nous suivions votre logique, monsieur le ministre délégué, nous pourrions nous-mêmes délibérer en faveur d'une prolongation de notre propre mandat...

**M. Jean-Marc Zulesi, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Rien à voir !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** N'importe quoi !

**M. Paul Vannier.** Heureusement, en démocratie, il y a des bornes à tout, y compris aux mandats syndicaux. Il est d'ailleurs sain que les salariés soient régulièrement appelés à désigner démocratiquement leurs représentants.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je ne suis pas sûr que vous soyez transférable, monsieur Vannier !

**M. Paul Vannier.** En prolongeant les mandats et, je le répète, en faisant de la RATP la seule entreprise où les mandats syndicaux peuvent être prorogés, vous créez une dérogation à la démocratie sociale normale. Attachés à la démocratie, au mandat électif, à sa durée et à la transparence, nous considérons que vous faites fausse route et appelons à la suppression de cet article.

**M. le président.** Je mets aux voix les amendements identiques n<sup>os</sup> 21 et 42.

*(Il est procédé au scrutin.)*

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	92
Nombre de suffrages exprimés .....	92
Majorité absolue .....	47
Pour l'adoption .....	31
contre .....	61

*(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 21 et 42 ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Fatiha Keloua Hachi, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 67.

**Mme Fatiha Keloua Hachi.** Je ne vous cache pas mon étonnement : des agents vont changer d'opérateur, certains vont partir, d'autres vont arriver, les équipes vont être modifiées, mais vous souhaitez, avec cet article, reporter de deux ans les élections professionnelles.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Un an !

**Mme Fatiha Keloua Hachi.** J'estime au contraire que de nouvelles élections doivent avoir lieu dans le trimestre suivant les transferts, de sorte que les nouvelles équipes constituées soient représentées au sein des opérateurs. Cela me semble indispensable, et c'est le sens de l'amendement.

**M. Vincent Descoeur.** C'est capital !

**Mme Fatiha Keloua Hachi.** Il n'est pas possible de proroger de deux ans le mandat des représentants des salariés : c'est une durée bien trop longue !

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Décidément, nous n'avons pas la même opinion s'agissant de la continuité de la défense des salariés transférables !

Pour revenir sur ce que vous disiez, monsieur Vannier, vous pouvez effectivement décider de prolonger votre propre mandat. Je rappelle que, pour des raisons exceptionnelles, il est déjà arrivé que des mandats municipaux, sénatoriaux – le mandat avait alors duré dix ans – et régionaux soient allongés.

**M. Ian Boucard.** Au Venezuela aussi !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** En l'occurrence, la raison exceptionnelle que nous invoquons s'agissant de la RATP est la continuité de la défense des salariés par les mêmes représentants syndicaux. Cette mesure me paraît relever d'une logique implacable, aussi l'avis est-il défavorable.

**M. Pierre Cazeneuve.** Très bon argument, monsieur le rapporteur ! D'ailleurs, les conseillers généraux et régionaux concernés en avaient été très contents !

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à M. Thomas Portes.

**M. Thomas Portes.** Vous évoquez des exemples de prolongation de mandat, lors de la crise du covid-19...

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Pas dans le cas de l'extension à dix ans du mandat de certains sénateurs !

**M. Thomas Portes.** ...ou, plus largement, au nom d'une situation exceptionnelle. Or l'ouverture à la concurrence n'est pas une situation exceptionnelle, mais une décision politique, si bien qu'elle ne peut justifier une prolongation des mandats syndicaux.

Notre collègue Keloua Hachi l'a dit, des salariés vont être affectés à un nouveau dépôt, d'autres vont en partir et nous aurons ainsi des représentants qui n'auront pas été élus par le personnel concerné, alors qu'ils sont censés les défendre. Ce n'est pas protéger les salariés que de procéder de la sorte : c'est organiser une prolongation de démocratie selon votre propre conception des choses.

Le coup de force démocratique permanent, c'est vous ! Vous le montrez une nouvelle fois en prorogant, au-delà de tout bon sens, le mandat de représentants syndicaux.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** C'est vrai qu'en matière de démocratie, vous vous posez là !

**M. Vincent Descoeur.** Quelle tristesse !

**M. Thomas Portes.** Je le répète, des salariés vont être intégrés à de nouveaux dépôts sans jamais avoir participé aux élections des représentants syndicaux afférents. Les transferts nécessiteront l'organisation de nouvelles élections professionnelles, ce qui est tout à fait réalisable. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES.)*

*(L'amendement n° 67 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 6.

*(Il est procédé au scrutin.)*

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	93
Nombre de suffrages exprimés .....	91
Majorité absolue .....	46
Pour l'adoption .....	63
contre .....	28

*(L'article 6 est adopté.)*

**M. le président.** Sur l'amendement n° 43, je suis saisi par le groupe La France insoumise-Nouvelle Union populaire, écologique et sociale d'une demande de scrutin public.

Sur l'article 8, je suis saisi par le groupe Renaissance d'une autre demande de scrutin public.

Les scrutins sont annoncés dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

## Article 7

**M. le président.** L'amendement n° 75 de M. le rapporteur est rédactionnel.

*(L'amendement n° 75, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 7, tel qu'il a été amendé.

*(Il est procédé au scrutin.)*

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	92
Nombre de suffrages exprimés .....	91
Majorité absolue .....	46
Pour l'adoption .....	61
contre .....	30

*(L'article 7, amendé, est adopté.)*

## Article 8

**M. le président.** La parole est à M. Paul Vannier, pour soutenir l'amendement n° 43 visant à supprimer l'article.

**M. Paul Vannier.** Nous souhaitons effectivement supprimer cet article, dont l'objet est de permettre la représentation des entreprises au sein du conseil d'administration (CA) d'Île-de-France Mobilités. Il s'agit d'intégrer plus particulièrement le Medef (« Ah ! » sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES), même si le texte ne le dit pas explicitement.

**Mme Sophia Chikirou.** Ils n'en ratent pas une !

**Mme Farida Amrani.** Et ce n'est pas une privatisation ?

**Mme Aude Luquet.** Vous adorez ça, le Medef !

**M. Paul Vannier.** C'est sans doute la contrepartie obtenue par la branche francilienne du syndicat patronal pour la hausse très légère du montant du versement mobilité. Nous savons que de nombreuses discussions ont eu lieu entre la présidente de la région Île-de-France et le Medef pour y parvenir.

Rappelons que les entreprises sont actuellement représentées par la chambre de commerce et d'industrie de Paris-Île-de-France. Cela paraît logique et légitime, étant donné que la CCI représente toutes les sociétés, quelle que soit leur taille, et que les entreprises franciliennes de plus de dix salariés paient le versement mobilité, contribuant ainsi au financement des transports de la région.

En modifiant l'ampleur de la représentation patronale et en permettant l'entrée d'organisations syndicales – très probablement celle du syndicat des grandes entreprises –, vous allez réduire la représentativité des sociétés au sein du conseil d'administration d'IDFM. En effet, vous allez accorder un poids indu à cette organisation qui défend une vision très spécifique de l'économie, du monde de l'entreprise et de l'aménagement du territoire francilien. Au fond, vous allez déséquilibrer le tour de table du CA d'IDFM.

Or ce conseil d'administration a de très importantes décisions stratégiques à prendre, notamment en matière de tarification. À cet égard, nous comprenons bien l'intérêt que

le Medef aurait à voir les usagers et les collectivités davantage mis à contribution que les entreprises qu'il représente. J'ajoute que, s'agissant de l'ouverture et du tracé de nouvelles lignes, le Medef peut avoir des vues différentes et défendre une logique de compétitivité plutôt que les impératifs d'aménagement du territoire et de bifurcation écologique.

Pour toutes ces raisons, il ne faut pas laisser le Medef entrer au CA d'IDFM. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES.)*

**Un député du groupe Dem.** Il n'y a pas que le Medef!

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Cette question est très importante. D'abord, sachez qu'aucune organisation en particulier n'est visée par cet article, à moins que je l'aie mal lu.

**Mme Sophia Chikirou.** Mouais...

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Cela étant, je le dis très clairement et de manière totalement assumée : je suis on ne peut plus favorable à une représentation supplémentaire des entreprises au sein du conseil d'administration d'IDFM.

**Mme Ségolène Amiot.** Si vous assumez, alors tout va bien !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** J'y suis d'autant plus favorable que cela ne déséquilibrerait pas les choses. Le CA compte trente et un membres, représentant notamment les collectivités concernées. La région y est majoritaire, mais les départements et la Ville de Paris sont également présents.

Puisque vous parlez presque avec des larmes dans la voix du prix du passe Navigo, je rappelle que j'ai passé six mois à négocier un accord sur ce sujet avec Île-de-France Mobilités, accord dont je suis très fier.

**Mme Farida Amrani.** Dites ça aux usagers qui payent !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** D'ailleurs, je regrette que la seule collectivité à ne pas l'avoir approuvé soit la Ville de Paris, laquelle contribue de manière ridicule au financement des transports en Île-de-France. Que ce soit dit : chaque euro que ne verse pas la Ville de Paris est un euro payé par les usagers des transports franciliens ! *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe RE. – Exclamations sur les bancs du groupe LFI-NUPES.)*

**M. Sylvain Maillard.** Eh oui !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Excellent !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Je précise, à cet égard, que même les départements de sensibilité politique tout à fait opposée à celle de la présidente de la région ont voté en faveur de cet accord, qui fait justement payer davantage les entreprises. *(Exclamations sur les bancs du groupe LFI-NUPES.)*

**M. Sylvain Maillard.** Il a raison !

**M. le président.** S'il vous plaît.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Elles ont d'ailleurs protesté. Je m'en suis expliqué avec elles : j'assume pleinement de les faire contribuer plus afin de ne pas faire payer davantage les usagers.

L'accord me paraît donc juste. Mais il est normal de disposer d'une place autour de la table quand on contribue pour plus de 50 % au financement des transports en Île-de-France,...

**M. Paul Vannier.** Il y a la CCI !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** ...sachant que, si tel n'était pas le cas, nous ne serons plus en mesure d'augmenter le montant du versement mobilité.

Soyez donc cohérents...

**M. Pierrick Berteloot.** C'est compliqué pour eux...

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** ...et dites si, oui ou non, vous soutenez la position de la Ville de Paris contre l'augmentation du montant du versement mobilité ! Si vous défendez les usagers, vous n'avez pas le droit d'être contre l'accord qui a été trouvé. *(Applaudissements sur quelques bancs des groupes RE et Dem. – Exclamations sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES.)*

**Mme Karen Erodi.** On a tous les droits !

**M. le président.** La parole est à M. Thomas Portes.

**M. Thomas Portes.** Nous avons le droit d'exprimer ce que nous souhaitons, monsieur le ministre délégué ! Vous soutenez depuis le début que nos débats ne doivent pas porter sur l'ouverture à la concurrence ou sur la privatisation, n'est-ce pas ? Eh bien, le sujet n'est pas davantage celui des élections municipales à Paris. Ce n'est ni le lieu ni l'heure de faire campagne ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.)*

Par ailleurs, comme mon collègue Vannier l'a très bien dit, si l'on traduit le langage macroniste, le texte prévoit bien l'entrée du Medef au conseil d'administration d'IDFM, c'est-à-dire de ceux qui défendent le plus vos idées.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Ce sont des supputations !

**M. Thomas Portes.** Si vous tenez à élargir la composition du CA, intégrez plutôt les personnes indispensables au fonctionnement des transports publics : les salariés et leurs représentants syndicaux. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.)*

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Ils sont déjà représentés !

**M. Jean-Marc Zulesi, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Travaillez votre dossier !

**M. Thomas Portes.** Nous comprenons bien l'intérêt de l'entrée du Medef au conseil d'administration d'IDFM quand, demain, il sera question de créer de nouvelles lignes ou d'établir une nouvelle tarification. Grâce à vous, ils seront aux premières loges, ce que vous assumez ouvertement. Vous êtes ainsi fidèles à vous-mêmes, vous servez le camp du patronat. On peut au moins vous reconnaître cela ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.)*

**M. Pierre Cazeneuve.** On les fait payer, les patrons !

**Mme Nathalie Oziol.** Jamais assez !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 43.  
(*Il est procédé au scrutin.*)

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	93
Nombre de suffrages exprimés .....	92
Majorité absolue .....	47
Pour l'adoption .....	28
contre .....	64

(*L'amendement n° 43 n'est pas adopté.*)

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements, n° 22, 44 et 23, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n° 22.

**M. Stéphane Peu.** Avec votre accord, monsieur le président, je présenterai en même temps les amendements n° 22 et 23, qui sont de même nature.

**M. le président.** Je vous en prie.

**M. Stéphane Peu.** Pour ma part, je n'ai pas d'opposition de principe à la représentation des employeurs au sein du conseil d'administration d'IDFM, eu égard, notamment, au versement mobilité. Cependant, au nom d'un parallélisme des formes, il serait bon de prévoir aussi la représentation des salariés. C'est ce que proposent ces deux amendements, le n° 23 étant le plus précis en ce qu'il vise à ce que les trois principales organisations représentatives des salariés siègent au CA.

Notons que la régularité des transports et leur bon fonctionnement en Île-de-France ont des conséquences sur la vie économique de la région, ainsi que sur le bien-être des salariés. Je ne fais pas le compte du nombre d'heures décalées en raison de tel ou tel dysfonctionnement. Pour être l'un des députés de la ligne 13 du métro, je puis vous dire que ses malheureux usagers arrivent bien souvent en retard au travail!

Que les trois organisations les plus représentatives des salariés soient présentes au CA d'IDFM permettrait aussi que la parole du personnel soit entendue.

**M. le président.** La parole est à M. Paul Vannier, pour soutenir l'amendement n° 44.

**M. Paul Vannier.** Nous aurions préféré que le tour de table actuel soit maintenu. Dès lors que le Gouvernement prépare l'entrée au CA d'un syndicat patronal – il ne s'agit ni du syndicat des artisans ni de la Confédération des petites et moyennes entreprises (CPME), mais du Medef, le syndicat du CAC40 –,...

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Vous n'en savez rien!

**M. Paul Vannier.** ...nous demandons, par cet amendement de repli, de contrebalancer cette représentation par celle des syndicats de salariés des transports franciliens. Ils ont un éclairage et une expertise tout aussi légitimes que ceux du Medef.

**M. le président.** L'amendement n° 23 de M. Stéphane Peu a été défendu.

Quel est l'avis de la commission?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** J'ai presque envie de vous demander de retirer vos amendements car ils sont satisfaits.

**M. Pierre Cazeneuve.** Eh oui!

**Mme Sophia Chikirou.** Tout est dans le « presque »!

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Les salariés sont représentés au conseil d'administration d'IDFM en la personne du président du comité des partenaires, qui n'est autre qu'un représentant de la CFDT. Il y siège avec voix consultative.

Monsieur Peu, j'entends vos remarques sur la ligne 13. Faites confiance à la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) pour les remonter au conseil d'administration, où un représentant siège aussi.

Monsieur Vannier, vos hypothèses sur le Medef sont ridicules car il y a plus de très petites entreprises (TPE) et de PME qui emploient des salariés en Île-de-France que d'entreprises du Medef. On retrouvera donc probablement un représentant de la CPME au conseil d'administration d'IDFM.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Bien sûr, monsieur Peu, il faut que tous ceux qui sont concernés soient représentés au conseil administration, qui compte trente et un membres.

Les collectivités – la région, les départements, la Ville de Paris – détiennent un nombre majoritaire de sièges car elles sont concernées au premier chef. Les financeurs siègent aussi au CA. Dans la mesure où les entreprises financent à plus de 52 % le système de transports en commun de la région, par l'impôt, il est important que leurs représentants comprennent à quoi sert l'argent prélevé – c'est l'objet de l'article. Enfin, les salariés sont concernés, mais en tant qu'usagers – de la ligne 13 et d'autres. Ils sont représentés à ce titre.

En outre, il existe aussi un comité des partenaires, au sein duquel siègent les organisations syndicales. Son président siège au conseil d'administration d'IDFM.

Nous ne confondons pas les rôles : les financeurs et les usagers sont représentés au CA et le comité des partenaires associe les organisations syndicales.

**M. le président.** La parole est à M. Paul Vannier.

**M. Paul Vannier.** Monsieur le ministre délégué, les entreprises sont déjà représentées au conseil d'administration d'IDFM puisqu'un représentant de la CCI de Paris-Île-de-France y siège.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Il s'agirait d'un deuxième siège!

**M. Paul Vannier.** Vous proposez de modifier cette représentation patronale en remplaçant le représentant de la CCI par celui d'un syndicat patronal, ce qui revient à affaiblir la représentativité du monde entrepreneurial francilien au conseil d'administration d'IDFM.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Non, il restera!

**M. Pierrick Berteloot.** Cela fait une heure qu'on parle de la même chose!

**M. Paul Vannier.** C'est une erreur.

En outre, et votre silence est éloquent, je ne digère pas ce deal que Valérie Pécresse et le Gouvernement ont passé avec le Medef francilien, qui n'a pas accepté la très légère hausse du versement mobilité – si légère qu'elle s'est accompagnée d'une augmentation du prix du passe Navigo.

**Mme Farida Amrani.** Eh oui !

**M. Paul Vannier.** Il est passé en un an et un jour de 75 à 84 euros par mois. C'est insupportable pour les Franciliens. À ce rythme, on sera bientôt à 100 euros par mois !

Je le répète, les usagers ne peuvent pas payer, sur le plan démocratique, les conséquences de la toute petite hausse de ce versement par un siège qui serait donné au Medef. Ce n'est pas sain. Ces petits arrangements entre amis ne sont pas bons pour le développement de la région capitale. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPEES.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre délégué.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Vous pouvez penser ce que vous voulez de cet accord, mais je n'accepte pas la qualification douteuse de « petits arrangements entre amis ».

**Mme Ségolène Amiot.** Vous n'acceptez pas les faits !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Cet accord a été négocié. Vous ne connaissez pas cette méthode !

**Mme Ségolène Amiot.** Vous pouvez l'appeler comme vous voulez, cela ne change rien !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Nous avons d'abord organisé des assises du financement du transport francilien ; tous les groupes politiques siégeant dans les conseils des collectivités y ont assisté. Communistes, écologistes – l'adjoint écologiste à la maire de Paris était présent –, toutes les sensibilités politiques étaient représentées. Ne dites donc pas de bêtises !

Tout le monde a ensuite proposé des pistes de financement. (*Mme Ségolène Amiot et M. Paul Vannier protestent.*) Le rapport, qui a été rendu public, fait le constat d'un besoin de financement supplémentaire pour les lignes du Grand Paris ou pour investir dans les lignes en difficulté – ligne 13, ligne 4 en voie d'automatisation. Ces financements sont nécessaires.

Pour une fois, vous devriez être contents et nous soutenir – ce n'est pas un scandale d'être parfois d'accord – puisque nous avons demandé dès 2024 aux entreprises d'Île-de-France une contribution significative (*Mme Farida Amrani s'exclame*)...

**M. Paul Vannier.** Elle est mineure !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** ...de plusieurs centaines de millions d'euros.

**M. Pierre Cazeneuve.** Même quand on fait signer les patrons, LFI n'est pas d'accord...

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Il s'agissait justement d'éviter une nouvelle augmentation du prix du passe Navigo – celle de l'an dernier n'était ni acceptable, ni soutenable, ni satisfaisante. Je suis très fier de cet accord, signé au grand jour, devant les caméras. Si nous avions voulu conclure un arrangement en coulisses, nous nous y serions pris autrement.

Nous avons débattu de l'amendement sur le versement mobilité ici même ! Vous devriez le soutenir ; vous qui aimez tant les taxes, vous devriez être heureux. Pour une fois, ce sont les entreprises qui paient.

**M. Sylvain Maillard.** Oui, ce sont les patrons qui paient !

**Mme Farida Amrani.** Non, ce sont les usagers !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Puisque les entreprises assurent 52 % du financement, il est normal qu'elles puissent se rendre compte de l'effort réalisé en faveur des transports publics, en siégeant au conseil d'administration d'IDFM. La taxation implique la représentation. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe RE.*)

(*Les amendements n<sup>os</sup> 22, 44 et 23, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.*)

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n<sup>os</sup> 24 et 46, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Stéphane Peu, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 24.

**M. Stéphane Peu.** Je ne désespère pas de réussir à faire adopter un de nos amendements. L'amendement précédent n'était pas une hérésie puisqu'il visait à garantir la présence au CA des organisations représentatives des salariés – pas ceux de la RATP, ceux qui travaillent en Île-de-France. Je trouve regrettable qu'au lieu d'émettre un avis défavorable, vous ayez jugé qu'il était satisfait par le fait que les organisations représentatives des salariés de la RATP siègent au comité des partenaires.

Je vais essayer de me faire l'avocat de l'État pour défendre le présent amendement. Dans la mesure où le contrat de plan État-région (CPER) contient un important volet mobilité, abondé par l'État, il nous paraît normal qu'un représentant de l'État siège au conseil d'administration d'IDFM.

**M. le président.** La parole est à M. Paul Vannier, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 46.

**M. Paul Vannier.** Je suis d'accord avec M. Peu, il est indispensable que l'État soit représenté, avec voix consultative, au conseil d'administration d'IDFM, eu égard au statut très particulier de la région Île-de-France, région capitale de 12 millions d'habitants, comptant pour un tiers du PIB français.

Cette représentation est également indispensable car l'État est lié financièrement à la région, à travers le CPER. Il doit pouvoir intervenir et peser sur le débat, le développement d'IDFM étant d'intérêt national. Monsieur le ministre délégué, vous êtes en charge de la défense des intérêts de l'État ; j'espère que vous nous suivrez dans cette suggestion.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Pour clore le débat sur la représentation des organisations syndicales, je répète que le comité des partenaires, où celles-ci siègent, est consulté avant chaque réunion du CA. Je rappelle aussi que le président du comité des partenaires est un syndicaliste CFDT et qu'il siège au conseil d'administration d'IDFM.

Le représentant de l'État répond toujours à l'invitation d'IDFM. Mais, eu égard aux principes de décentralisation et de libre administration des collectivités, il ne me paraît pas sain qu'il siège au CA. Avis défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Le ministre que je suis serait tenté par ce siège au conseil d'administration d'IDFM... Ce n'est toutefois pas souhaitable car c'est la région, quelle que soit sa majorité politique, qui doit exercer ses responsabilités en matière de transports.

Mais, je vous rassure, nous sommes dans un pays qui a gardé quelques réflexes...

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** ...jacobins ? (*Sourires.*)

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** ...utiles. Les délibérations de la région et d'Île-de-France Mobilités font l'objet d'un contrôle de légalité. En outre, le préfet de région siège au CA en tant qu'observateur, avec voix consultative. Il suit donc évidemment ce qui se passe.

En outre, en Île-de-France, les investissements dans les transports utilisent deux canaux : les contrats de plan État-région, par définition cosignés par l'État ; la société du Grand Paris, établissement public dont l'État définit la trajectoire financière et la trajectoire d'emploi – que vous votez chaque année. L'organisation me semble pertinente, puisque l'État exerce sa mission de contrôle dans cette région stratégique, tout en préservant le principe de libre administration et d'organisation du conseil d'administration.

**M. le président.** La parole est à M. Paul Vannier.

**M. Paul Vannier.** En quoi notre proposition remet-elle en cause le principe de libre administration des collectivités ? En quoi est-elle contradictoire avec la décentralisation ? Nous proposons une représentation de l'État avec voix consultative. Nous ne souhaitons pas que l'État reprenne la compétence ; avec notre amendement, elle resterait exercée par la région, et par Île-de-France Mobilités.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre délégué.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Monsieur Vannier, le préfet de région, représentant l'État, siège déjà lorsqu'il y a réunion du conseil d'administration.

(*Les amendements n° 24 et 46, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.*)

**M. le président.** La parole est à M. Thomas Portes, pour soutenir l'amendement n° 45.

**M. Thomas Portes.** Nous proposons que le nombre de représentants des associations d'usagers soit identique à celui des représentants des employeurs et de la CCI. Il est indispensable que ceux qui empruntent chaque jour les transports, et subissent les conséquences des décisions, notamment financières, d'IDFM, soient équitablement représentés au CA puisqu'ils paient leur passe Navigo de plus en plus cher. C'est une mesure de bon sens démocratique. En outre, ces experts du quotidien connaissent bien les problématiques évoquées lors des réunions.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Défavorable.

**M. Jean-François Coulomme.** Pourquoi ?

(*L'amendement n° 45, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 8.

(*Il est procédé au scrutin.*)

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	105
Nombre de suffrages exprimés .....	105
Majorité absolue .....	53
Pour l'adoption .....	73
contre .....	32

(*L'article 8 est adopté.*)

### Après l'article 8

**M. le président.** Sur l'ensemble de la proposition de loi, je suis saisi par le groupe Renaissance d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Je suis saisi de plusieurs amendements portant article additionnel après l'article 8.

La parole est à Mme Fatiha Keloua Hachi, pour soutenir l'amendement n° 66.

**Mme Fatiha Keloua Hachi.** Nous proposons que l'ART rende un avis sur l'ouverture à la concurrence du réseau Optile afin d'en tirer toutes les conséquences, avant d'engager un éventuel processus d'ouverture à la concurrence du réseau de bus parisiens et de la petite couronne. Une telle évaluation est indispensable.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** L'ART n'est plus compétente. Demande de retrait.

(*L'amendement n° 66 est retiré.*)

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements, n° 5, 19 et 34, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Fatiha Keloua Hachi, pour soutenir l'amendement n° 5.

**Mme Fatiha Keloua Hachi.** Je reformule notre demande et j'insiste car nous avons déjà plaidé dans le même sens en commission : il faut pouvoir tirer des conséquences de l'ouverture à la concurrence du réseau de moyenne et grande couronne exploité par Optile depuis 2021.

Vous tenez absolument à poursuivre à marche forcée. Nous estimons qu'un bilan listant les points positifs et ceux négatifs est un préalable : les transports sont-ils plus ponctuels ? Plus fluides ? Qu'en est-il des agents ? Les résultats qui nous sont transmis semblent mitigés.

**M. le président.** Les amendements n° 19 de M. Stéphane Peu et 34 de Mme Farida Amrani sont défendus.

(*Les amendements n° 5, 19 et 34, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.*)

**M. le président.** La parole est à M. Paul Vannier, pour soutenir l'amendement n° 33.

**M. Paul Vannier.** Nous demandons un rapport pour évaluer plus précisément le coût de l'ouverture à la concurrence, estimé à 4,9 milliards d'euros.

Le rapport du Sénat nous alerte sur le fait que « le passage d'un opérateur unique à plusieurs sociétés opératrices générera pour IDFM des charges de régulation et d'unification de l'offre de transport par autobus, notamment en termes de billetterie, de gestion des recettes, de coordination de l'information aux voyageurs et de gestion des incidents, complexifiée par la multiplicité des opérateurs. » Bref, l'ouverture à la concurrence, ça coûte, et c'est plus onéreux que le maintien d'un service public. Il nous paraît indispensable de mesurer ce coût.

*(L'amendement n° 33, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Thomas Portes, pour soutenir l'amendement n° 40.

**M. Thomas Portes.** Nous demandons un rapport sur les modalités d'embauche de 500 à 700 conducteurs supplémentaires, pour compenser la baisse de l'amplitude horaire maximale.

Nous n'avons toujours pas obtenu de réponse de votre part, monsieur le ministre délégué : combien manque-t-il de machinistes à l'instant où je vous parle ? Pouvez-vous nous donner un chiffre précis ? A-t-on recruté suffisamment de nouveaux machinistes, sont-ils trop nombreux, en faudrait-il 200, 300 de plus ? Pourriez-vous faire un bilan détaillé de la situation et des mesures prises pour pallier la baisse de l'amplitude horaire ? C'est important à ce stade du débat.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Si la campagne de recrutement de la RATP est exécutée à 100 % en 2023 – elle est bien partie pour l'être, puisque les objectifs ont été atteints à 90 % –, 6 600 recrutements auront été réalisés en 2023. Si vous souhaitez connaître les flux exacts de recrutement de la RATP, je vous invite à réinterroger le PDG de la RATP. Avis défavorable.

*(L'amendement n° 40 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Paul Vannier, pour soutenir l'amendement n° 41.

**M. Paul Vannier.** Il s'agit d'une demande de rapport. Je constate que le ministre délégué ne nous a pas fourni de réponse précise quant au nombre de machinistes manquants, à une date précise. Manquants, ils le sont à l'évidence – sinon vous nous auriez clairement affirmé le contraire.

Monsieur le ministre délégué, vous avez évoqué les recrutements, mais il y a aussi des départs : quel est le solde cette année des machinistes à la RATP ? C'est une question précise, mais j'imagine que vous êtes informé...

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Bien sûr !

**M. Paul Vannier.** ...et que vous avez les moyens de nous répondre.

*(L'amendement n° 41, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Paul Vannier, pour soutenir l'amendement n° 47.

**M. Paul Vannier.** C'est une nouvelle demande de rapport, qui me permet de prendre une dernière fois la parole avant les explications de vote. Monsieur le ministre délégué, je me permets d'espérer : pourriez-vous fournir cette information, susceptible d'éclairer le vote des députés sur cette proposition de loi d'importance ?

**M. Sylvain Maillard.** Vous êtes en effet à ça de nous convaincre ! *(Sourires sur plusieurs bancs.)*

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Votre amendement porte sur les missions de sécurité dans les transports. Sans rapport avec l'objet du texte, il me permet néanmoins d'aborder la question plus générale de la sécurité dans les transports, particulièrement dans les bus en Île-de-France.

Je veux d'abord rétablir la vérité : contrairement à ce que vous sous-entendez, l'ouverture à la concurrence n'entraînera pas une privatisation de la sécurité. Il reviendra à IDFM, l'autorité organisatrice, de superviser la sécurité dans les transports. À cette fin, une direction de la sûreté sera créée au sein de l'établissement public. Elle aura pour missions de coordonner la politique de sûreté des opérateurs et des agents de sécurité privés déployés sur le réseau francilien, et de diriger l'action d'une nouvelle force, la brigade régionale de sécurité...

**Mme Sophia Chikirou.** Il y aura donc bien aussi des agents privés !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Madame Chikirou, si vous voulez que je m'exprime de façon intelligible, il ne faut pas m'interrompre à tout propos !

**Mme Sophia Chikirou.** Ce n'était pas à vous que je m'adressais.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Cette brigade régionale de sécurité des transports d'IDFM sera composée d'une centaine d'agents relevant de la direction de la sûreté nouvellement créée, et pourra intervenir dans l'ensemble de l'Île-de-France. IDFM prévoit de créer 1 000 postes supplémentaires d'ici 2027 pour améliorer la sécurité dans les transports en commun de son réseau. Dans le cadre des futures DSP, 400 agents de sécurité seront notamment réservés aux bus de Paris et de la petite couronne.

Le groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR) reste du ressort de la RATP et n'est donc pas concerné par le transfert, mais IDFM et les autres opérateurs pourront y faire appel par contrat de mise à disposition. Dans le cadre des appels d'offres, les cahiers des charges doivent contenir une stipulation sur la sécurité et la sûreté : les opérateurs devront recruter leurs propres agents de sûreté.

MM. Bailly et Grosset, qui ont attentivement étudié le sujet, m'ont confirmé que les opérateurs pressentis étaient tout à fait compétents en matière de sécurité – je me posais moi aussi la question – et qu'ils avaient déjà mis en œuvre

des dispositifs très intéressants en région, notamment en collaborant avec les polices municipales et les commissariats locaux. Je ne pouvais pas être plus complet. Avis défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Même avis. Comme il serait dommage de passer à deux doigts d'un vote favorable de M. Vannier, je vais répondre précisément à la question qu'il m'a posée.

Je vous confirme que la campagne qui vise à recruter 6 600 employés – pas seulement des machinistes – est exécutée à 90 %. Je vous donne les chiffres de mémoire ; vous pouvez demander à la RATP de vous transmettre en temps réel les données exactes.

Au terme de cette campagne de recrutement, nous aurons rattrapé la pénurie. Mais – ouverture ou pas à la concurrence – les départs font que l'ouvrage doit être remis sur le métier chaque année. L'objectif de recrutements pour 2024 n'a pas encore été fixé par la RATP. Puisque vous tenez à connaître les chiffres précis, je vous invite à auditionner une nouvelle fois Jean Castex, qui sera ravi de vous communiquer, semaine après semaine, l'avancée des recrutements.

**M. le président.** La parole est à M. Paul Vannier.

**M. Paul Vannier.** Je suis déçu ! (*Sourires sur plusieurs bancs*) Je comptais sur votre expertise pour nous apporter une réponse précise. Vous nous avez promis 6 000, puis 6 600 recrutements, et vous faites cet aveu final : il ne s'agit pas que de machinistes.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Je l'ai dit dès ma première intervention ! Consultez le compte rendu !

**M. Paul Vannier.** À l'issue du débat, vous dévoilez le fond du problème : il n'y a pas assez de machinistes aujourd'hui, et il n'y en aura pas assez demain. La privatisation nourrit la crise de recrutement. C'est désormais certain : le chaos annoncé se produira dans quelques centaines de jours, malheureusement pour les usagers !

**M. le président.** La parole est à M. Bruno Millienne, rapporteur.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Dès sa première intervention, M. le ministre délégué a bien parlé de 6 600 recrutements pour l'ensemble de la RATP. Moi-même, j'ai parlé de 2 100 recrutements de machinistes sur un objectif de 2 300...

**M. Paul Vannier.** Oui mais quel est le solde, monsieur le rapporteur ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** ...je l'ai dit au début de l'examen de la proposition de loi, vous avez les chiffres les plus à jour possible.

**Mme Sophia Chikirou.** Vous ne les avez pas !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Si vous voulez en savoir plus, allez interroger la RATP ! On devait recruter 2 300 machinistes sur l'année 2023 ; on en était à 2 100 il y a une semaine. On aura donc recruté à la fin de l'année les 2 300 machinistes dont on a besoin.

En raison des départs et des remplacements, il faudra continuer à recruter, comme vous l'avez souligné.

**M. Paul Vannier.** Mais combien ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Pour l'instant, les objectifs de recrutement de la RATP pour 2023 sont atteints ou en voie de l'être : point barre.

(*L'amendement n° 47 n'est pas adopté.*)

#### EXPLICATIONS DE VOTE

**M. le président.** La parole est à M. Paul Vannier, pour une explication de vote.

**Un député du groupe LR.** C'est parti pour cinq minutes de torture !

**M. Paul Vannier (LFI-NUPES).** Président, ministre, collègues...

**M. Ian Boucard.** Quelle entrée en matière !

**M. Paul Vannier.** ...dans 406 jours – les Jeux olympiques passés, les touristes rentrés, le rideau tombé –, débutera l'enfer de la privatisation des transports. (*« Exactement ! » sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

Enfer pour les salariés de la RATP, abandonnés dans la jungle du marché avec pour tout bagage un sac à dos social troué. Tout y passera : leurs droits sociaux seront un à un remis en cause, leur rémunération attaquée et leur emploi menacé. L'objectif de l'ouverture à la concurrence est clair, il a été revendiqué par Valérie Pécresse : il s'agit de faire des économies. Dans un secteur où 80 % du coût d'exploitation vient de la rémunération des personnels, ces économies se feront sur le dos des salariés de la RATP.

Enfer aussi pour les usagers. Aujourd'hui, des centaines de conducteurs de bus, si ce n'est plus, manquent à l'appel.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Vous non plus n'êtes pas très précis !

**M. Paul Vannier.** La privatisation fait perdre toute attractivité au métier, les démissions se multiplient. Conséquences : des passages sont supprimés, les temps d'attente allongés, la tension monte, et la violence éclate parfois, sous l'effet de la colère et du désarroi. Pourquoi payer un passe Navigo bientôt 100 euros quand le service se dégrade ?

En grande couronne, où je suis élu, l'ouverture à la concurrence engagée en 2021 est déjà un désastre qui pourrait la vie quotidienne. Vous le savez, donc vous avez décidé de reculer pour mieux sauter. La proposition de loi décale de quelques mois le calendrier initial – par crainte d'un mouvement de grève massif pendant les Jeux olympiques, mais aussi parce que vous n'êtes pas prêts. Ni les conditions matérielles – le manque de machinistes est évident –, ni les conditions économiques – l'ouverture à la concurrence coûtera la bagatelle de 5 milliards d'argent public –, ni les conditions sociales – elle est rejetée par la quasi-totalité des organisations syndicales – ne sont réunies pour éviter le chaos qui se prépare.

Vous n'êtes pas prêts, alors pourquoi insister ? Rien, pas même un règlement européen, n'oblige à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Mensonge !

**M. Paul Vannier.** Le plus important n'est sans doute pas pourquoi l'on privatise, mais, comme souvent en Macronie, pour qui. (*« Exactement ! » sur plusieurs bancs du groupe LFI-NUPES – Mme Sophia Chikirou applaudit.*) Et là, tout s'éclaire : voici, encore, les actionnaires. Pour eux, l'avenir s'annonce radieux. Au Royaume-Uni, la privatisation des transports a entraîné une hausse de 117 % des tarifs. (*« Eh*

oui ! » sur plusieurs bancs du groupe LFI-NUPES.) Chaque fois que les temps d'attente de votre bus s'allongeront, les profits de Transdev et de Keolis augmenteront et les dividendes de leurs actionnaires s'envoleront.

Il faut vous reconnaître cette constance : depuis six ans, vous servez les riches, quel qu'en soit le prix. Vous êtes la représentation politique du vote le plus bourgeois de l'histoire de France. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*) Pour eux, vous êtes prêts à tout : à pourrir la vie des gens et des agents, voire à attaquer l'État lui-même.

Car en démantelant la RATP, c'est l'État que vous dépouillez. Depuis soixante-quinze ans, le développement de ce fleuron accompagne celui de la région capitale. C'est une entreprise stratégique et une puissance planificatrice : avec nous, elle serait devenue un instrument au service de la bifurcation écologique. Avec vous, elle se transforme en une entreprise privée comme les autres, qui préfère le court terme aux projets de long cours et fait passer le niveau des dividendes avant celui du service rendu aux usagers.

Quel gâchis ! (*M. Pierrick Berteloot s'exclame.*) En légiférant sur les transports franciliens, nous pouvions voir grand – vous avez choisi de faire petit. Le Medef est mécontent ? Vous vous arrangez pour lui offrir un siège au conseil d'administration d'IDFM. À Valérie Pécresse, vous évitez une humiliation en pleins JO ; pour Jean Castex, vous posez des rustines qui colmateront mal la cale du navire amiral des transports franciliens, qui prend l'eau de toute part.

Cette proposition de loi est le plan de sauvetage d'un petit monde qui s'affole et passe de petits arrangements en coulisse. Chacun y voit une occasion. Même le ministre délégué chargé des transports saura se satisfaire de l'opportuniste report de l'ouverture à la concurrence des lots parisiens au lendemain des élections municipales : on raconte qu'il songerait sérieusement à s'y présenter, au point de craindre d'endosser le costume du responsable du saccage de la RATP.

Tout cela n'est pas sérieux !

**M. Lionel Royer-Perreaut.** C'est vous qui n'êtes pas sérieux !

**M. Paul Vannier.** Nous parlons de l'avenir de 12 millions de Franciliens, du quotidien de ceux qui n'ont que les transports en commun pour aller travailler et de la capacité d'adaptation de l'Île-de-France aux conséquences de la crise climatique. Pourtant, cette proposition de loi n'est accompagnée d'aucune étude d'impact ni d'aucun avis du Conseil d'État. (*Protestations sur les bancs des groupes RE et Dem.*)

Le groupe La France insoumise-Nouvelle Union populaire, écologique et sociale votera contre, pour empêcher la catastrophe que vous préparez ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES, dont certains députés se sont levés. – M. Stéphane Peu applaudit également.*)

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Vatin.

**M. Pierre Vatin (LR).** Les Républicains n'ont pas changé d'avis : l'ouverture à la concurrence doit être effectuée dans un délai suffisant pour protéger les salariés, assurer la transition et garantir un service public des transports parisiens efficace pour les usagers.

**M. Ian Boucard.** Très bien !

**M. Pierre Vatin.** Il est malheureusement nécessaire de le rappeler : l'ouverture à la concurrence à toutes les entreprises, y compris à la RATP, ne constitue pas une privatisation des lignes de bus. Les transports en commun demeurent un service public. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Mattei.

**M. Jean-Paul Mattei (Dem).** Je n'ai pas particulièrement étudié cette proposition de loi, mais j'ai écouté les débats avec beaucoup d'attention. J'ai eu l'impression qu'il était question d'un autre texte, consacré à l'ouverture à la concurrence, alors que celle-ci me semble déjà actée.

On peut avoir une vision différente et ne pas être d'accord, notamment sur la présence d'un représentant des organisations d'employeurs au conseil d'administration d'IDFM. Celles-ci ne se résument pas au seul Medef, lequel, de surcroît, représente de nombreuses entreprises, en plus de celles du CAC40. (*Exclamations sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*) Il est tout aussi sain que d'autres organisations, notamment les associations d'usagers, soient associées.

Il s'agit d'un texte de bon sens, qui répond à plusieurs exigences : tenir compte des Jeux olympiques de l'an prochain et prendre le temps nécessaire pour mener à bien cette ouverture à la concurrence, sans la brusquer. Pendant son examen, nous avons débattu de nombreux autres sujets ; nous n'avons que trop l'habitude de refaire le match... Soyez patients : le match sera rejoué dans un esprit démocratique à l'occasion des prochaines échéances électorales. Pour l'heure, le groupe Démocrate votera sans restriction ce texte. (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes Dem et RE.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Fatiha Keloua Hachi.

**Mme Fatiha Keloua Hachi (SOC).** Quel est le but final de cette proposition de loi Millienne-Pécresse ? (*Sourires sur plusieurs bancs.*)

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Ce n'est pas possible !

**Mme Fatiha Keloua Hachi.** S'agit-il de dessiner à grands traits un sac à dos social ? Celui-ci semble vous peser. Vous avez renforcé des clauses indispensables et urgentes, mais de nombreux points noirs demeurent : les 115 jours de repos annuels, la prime d'intéressement, les deux lots parisiens, dont les lignes sont tellement difficiles que leur ouverture est reportée à 2026, le refus de l'évaluation de l'ouverture à la concurrence du réseau exploité par Optile. À ce sujet, les agents du réseau Optile indiquent qu'aucune attention particulière n'a été portée aux clauses sociales.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je crois que vous ne savez pas lire !

**Mme Fatiha Keloua Hachi.** Ce sac à dos vous pèse peut-être, mais vous avez accepté de le porter en présentant cette PPL Millienne-Pécresse, dont le but est d'étaler dans le temps l'ouverture à la concurrence. Cela apportera la souplesse nécessaire pour compenser l'impréparation de Valérie Pécresse.

**M. Ian Boucard.** Laissez-la tranquille, elle n'est pas là !

**Mme Fatiha Keloua Hachi.** Si IDFM est prête le 31 décembre 2024, les lots de la RATP seront mis en concurrence. Les deux années supplémentaires prévues par ce texte offrent la possibilité d'étaler l'ouverture, mais sans obligation.

L'expérimentation Optile a été faite par des apprentis sorciers, sur le dos des agents, qui sont mécontents, et des usagers, tout aussi mécontents. Parce que vous voulez poursuivre cette expérimentation d'apprentis sorciers, le groupe Socialistes et apparentés votera contre cette proposition de loi. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**M. le président.** La parole est à M. Vincent Thiébaud.

**M. Vincent Thiébaud (HOR).** Les membres du groupe Horizons et apparentés se réjouissent de voir aboutir l'examen de cette proposition de loi, laquelle ne fait qu'accompagner l'ouverture à la concurrence voulue par une collectivité territoriale. Je suis d'ailleurs assez surpris de la remise en cause, sur certains bancs, de l'autonomie des collectivités territoriales, dirigées par des représentants élus. Il a été question de déni de démocratie, mais les conseillers de la région Île-de-France ont été élus démocratiquement.

**Mme Anne Le Hénanff.** Eh oui !

**M. Vincent Thiébaud.** Je regrette que certains d'entre vous aient confondu l'hémicycle de l'Assemblée nationale avec celui de la région Île-de-France. En tant que parlementaire, je me réjouis que nous puissions accompagner l'ouverture à la concurrence des lignes de bus de la RATP, en apportant des garanties voulues par les collectivités territoriales ; nous respectons ce choix.

Je regrette également l'amalgame qui a été fait entre l'ouverture à la concurrence et la privatisation : en aucun cas il n'est question dans ce texte de privatisation. Malheureusement, une fois de plus – nous en avons désormais l'habitude –, le débat a été démagogique, populiste et mensonger, complètement à côté de la plaque !

**Mme Sophia Chikirou.** Ce n'est pas parce que vous ne comprenez pas que c'est démagogique !

**M. Vincent Thiébaud.** Nous prenons nos responsabilités vis-à-vis des usagers et des salariés : nous voterons ce texte.

**M. le président.** La parole est à M. Stéphane Peu.

**M. Stéphane Peu (GDR-NUPES).** Je suis toujours un peu étonné : les années passent et nous ne tirons aucun enseignement de nos erreurs. Nous avons assisté à l'ouverture à la concurrence dans le secteur des télécommunications : cela a été une catastrophe. Nous avons payé – très cher – les conséquences de l'ouverture à la concurrence du secteur énergétique. À nouveau, ce choix a été fait pour le réseau de bus de la RATP, sans jamais être soumis à un débat public – contrairement à ce qui a été dit.

**Plusieurs députés du groupe LFI-NUPES.** Il a raison !

**M. Stéphane Peu.** Aucun conseiller régional d'Île-de-France ne détient un mandat pour procéder à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus de la RATP. Ce sujet n'a jamais été soumis à un débat, même lors des élections régionales ! (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Ce n'est pas de notre faute !

**M. Stéphane Peu.** Vous pouvez reprendre toutes les publications de Mme Pécresse durant la dernière campagne électorale : jamais il n'est fait mention de cette ouverture à la concurrence. Elle ne dispose pas de mandat pour le faire !

C'est pourquoi j'avais déposé une proposition de loi qui, tout en étant hostile à l'ouverture à la concurrence, permettait de trouver un compromis. Il s'agissait de la reporter après 2028 et de mettre ce délai à profit pour évaluer les solutions alternatives. En effet, le règlement européen permet soit d'ouvrir à la concurrence, soit de faire fonctionner une régie publique régionale. Cette dernière solution impliquait le changement du statut de la RATP : un beau chantier, qui lui aurait évité, en outre, de se fourvoyer sur des marchés internationaux, qui lui coûtent cher et que les Franciliens payent.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Ainsi en a décidé la gauche !

**M. Stéphane Peu.** À l'inverse, la RATP aurait pu se recentrer sur sa vocation originelle, celle d'une régie publique de transports en Île-de-France. Cette belle solution alternative n'a jamais été étudiée. Jamais ! On ignore laquelle des deux solutions aurait été la meilleure, puisqu'elles n'ont été ni étudiées ni comparées !

Absence de mandat public, absence de débat public et démocratique, absence d'étude de solutions alternatives : ce n'est pas sérieux ! C'est une fuite en avant totalement dogmatique, qui repose sur une croyance dans la libre concurrence, non étayée par des faits. (*Mme Anne Le Hénanff s'exclame.*) Je le regrette profondément ! Les Franciliens paieront très cher cette impréparation et le fait que d'autres solutions n'aient pas été envisagées et évaluées.

En Île-de-France, le réseau de transport en commun dysfonctionne et crée une grande souffrance sociale. Certains l'oublient parfois : la France qui se lève tôt et qui travaille dur réside davantage en Seine-Saint-Denis qu'à Neuilly. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.* – *Mme Fatima Keloua Hachi applaudit également.*) Je vous invite à venir prendre la ligne 13 du métro à Saint-Denis, à cinq heures du matin : elle est bondée – ce qui n'est pas le cas partout ! Les bus sont également bondés. Elle est là, la France qui se lève tôt ! Ce sont ces usagers qui paieront plein pot les errements de ces choix politiques.

**Un député du groupe RN.** Oh, ça va !

**Mme Danièle Obono.** Non, ça ne va pas du tout !

**M. Stéphane Peu.** Enfin, les premiers des douze lots qui seront ouverts à la concurrence dès 2024, se trouvent – comme par hasard – en banlieue : dans le Val-d'Oise et en Seine-Saint-Denis.

**Mme Farida Amrani.** Et dans l'Essonne !

**M. Stéphane Peu.** À nouveau, la banlieue servira de cobaye dans cette aventure qu'est la mise en concurrence, alors qu'elle est déjà celle qui souffre le plus des dysfonctionnements dans les transports. À nouveau, ce sont ses habitants qui souffriront le plus de ces expérimentations !

Même en admettant que l'on privilégie par principe l'ouverture à la concurrence, je ne comprends pas au nom de quoi on le fait sans mandat du peuple, sans débat démocratique et sans étudier la solution alternative que constituerait une régie publique !

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Cazeneuve

**M. Pierre Cazeneuve (RE).** Je ne suis pas particulièrement fan de Valérie Pécresse – j'ai d'ailleurs fait campagne contre elle –, mais il est grave d'affirmer qu'elle ne détient pas de mandat pour procéder à l'ouverture à la concurrence des réseaux de bus de la RATP. (*Exclamations sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*) Ce n'était pas mon choix, mais elle a été élue à deux reprises à la présidence de la région Île-de-France ; à ce titre, elle détient la compétence relative aux transports publics. Il est grave d'affirmer qu'elle n'a pas de mandat pour agir en la matière ! (*Mêmes mouvements.*) Ce n'est pas correct de votre part.

**M. Stéphane Peu.** Ce n'est pas un mandat impératif !

**M. Pierre Cazeneuve.** Sur le fond, je regrette que le débat ait été pollué par des aberrations et des échanges, certes importants, mais étrangers à ce texte. Nous avons eu droit à de nombreuses absurdités, à des débats annexes – pour ou contre l'ouverture à la concurrence ? – et à des accusations contre le grand capital, alors qu'il est question de groupes détenus à 70 % par la SNCF ou la Caisse des dépôts.

**M. Pierrick Berteloot.** Ce sont toujours les mêmes qui les formulent !

**M. Pierre Cazeneuve.** On marche sur la tête ! Cela a donné lieu à l'étalement de nombreux préjugés ; c'est d'autant plus regrettable que ce texte méritait mieux. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe RE.)*

Sans cette proposition de loi, l'ouverture à la concurrence aurait été effectuée dans de mauvaises conditions, après le 31 décembre 2024. Grâce au travail des sénateurs et de M. le rapporteur, ce texte permettra de la réaliser dans de bien meilleures conditions, après les Jeux olympiques et avec un paquet social nettement mieux-disant que l'actuel pour les salariés de la RATP, notamment les machinistes. Le groupe Renaissance votera pour ce texte. *(Applaudissements sur les bancs du groupe RE.)*

**M. le président.** La parole est à M. Nicolas Dragon.

**M. Nicolas Dragon (RN).** Le Rassemblement national s'est toujours opposé à l'ouverture à la concurrence des bus franciliens de la RATP, en raison de la complexité de ce réseau.

**Mme Nathalie Oziol.** Avez-vous compris de quoi on parlait ce soir ?

**M. Nicolas Dragon.** Compte tenu de la portée de ce texte, qui vise à repousser de deux ans cette ouverture à la concurrence, permettant ainsi d'éviter le risque de discontinuité et de dégradation du service public à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025, le groupe RN le votera. *(Applaudissements sur les bancs du groupe RN.)*

#### VOTE SUR L'ENSEMBLE

**M. le président.** Je mets aux voix l'ensemble de la proposition de loi.

*(Il est procédé au scrutin.)*

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	105
Nombre de suffrages exprimés .....	105
Majorité absolue .....	53
Pour l'adoption .....	71
contre .....	34

*(La proposition de loi est adoptée.)*

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** J'adresse mes remerciements aux députés qui, bien que n'étant pas Franciliens, nous ont accompagnés ce soir et ont permis l'adoption de cette proposition de loi capitale pour les salariés de la RATP. Si nous ne l'avions pas votée, le texte précédent aurait été appliqué ; il proposait des conditions sociales de transfert beaucoup moins avantageuses et aurait débouché sur une désorganisation totale de l'ouverture à la concurrence.

Je tiens également à remercier les administrateurs et l'ensemble du personnel de l'Assemblée nationale, ainsi que vous, monsieur le président, pour la patience dont vous avez fait preuve vis-à-vis des nombreuses inepties que nous avons entendues ce soir. *(Exclamations sur les bancs du groupe LFI-NUPES.)* Enfin, je vous remercie tous d'être restés aussi tard !

**M. le président.** La parole est à M. le ministre délégué.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Je souhaite m'associer aux remerciements que le rapporteur a adressés aux équipes de l'Assemblée nationale et du Sénat, qui se sont mobilisées sur ce texte.

Je remercie également M. le rapporteur pour son engagement et sa patience, ainsi que M. le président de la commission. Même si nous avons des désaccords, au-delà des invectives, je me réjouis du travail accompli durant ces longs mois, fruit d'une coopération. Je salue Stéphane Peu, qui a ouvert ce débat en commission, et Pierre Cazeneuve, qui, à l'époque, était déjà impliqué sur cette question. *(Applaudissements sur les bancs des groupes RE, Dem et HOR.)*

2

#### ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

**M. le président.** Prochaine séance, à neuf heures :

Deux projets de loi autorisant l'approbation d'accords internationaux ;

Proposition de loi visant à prolonger en 2024 l'utilisation des titres-restaurant pour des achats de produits alimentaires non directement consommables.

La séance est levée.

*(La séance est levée, le jeudi 23 novembre 2023, à zéro heure.)*

*Le directeur des comptes rendus*

Serge Ezdra