



N° 1838

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

SEIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 8 novembre 2023.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE,
SUR LA PROPOSITION DE LOI, adoptée par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, *relative à
l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP* (n° 1788).

PAR M. BRUNO MILLIENNE

Député

Voir les numéros :

Sénat : 943 (2022-2023), 46, 47 et T.A. 9 (2023-2024).

Assemblée nationale : 1788.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
COMMENTAIRE DES ARTICLES DE LA PROPOSITION DE LOI	9
<i>Article 1^{er}</i> : Sécurisation des transferts des contrats de travail des salariés dans le cadre de l'ouverture à la concurrence	9
<i>Article 2</i> : Recrutement du personnel d'Île-de-France Mobilités et dialogue social	15
<i>Article 3</i> : Suppression de la compétence d'arbitrage par l'Autorité de régulation des transports des différends en matière de transferts de contrats de travail	19
<i>Article 4</i> : Possibilité pour IDFM d'échelonner pendant deux ans la date d'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP	21
<i>Article 5</i> : Report de l'application de certaines dispositions du cadre social territorialisé ...	24
<i>Article 6</i> : Prolongation du mandat des représentants du personnel de la RATP	27
<i>Article 7</i> : Modalités de reprise par IDFM des biens mutualisés	29
<i>Article 8</i> : Représentation des entreprises au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités	32
EXAMEN EN COMMISSION	35
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	85

INTRODUCTION

La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a adopté, le 7 novembre 2023, la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP qui avait été déposée par le sénateur M. Vincent Capo-Canellas, le 29 septembre 2023 et adoptée au Sénat le 23 octobre 2023.

Cette proposition de loi s'inscrit dans le cadre du processus d'ouverture à la concurrence de la Régie autonome des transports parisiens (RATP), pour ce qui concerne le réseau de bus francilien, qui est engagé depuis la loi du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, dite « loi ORTF » ⁽¹⁾.

En Île-de-France, l'exploitation du réseau de transport public urbain a longtemps relevé d'un régime dérogatoire. Depuis une loi de 1948 ⁽²⁾, la RATP a un droit exclusif, sans limitation de durée, par convention, pour l'exploitation des réseaux de transport que ce soit les bus, les métros ou encore les tramways.

La décision prise par le législateur d'ouvrir à la concurrence le réseau de transports publics de voyageurs en Île-de-France s'est faite **dans le respect du cadre européen fixé par le règlement, dit « OSP », de 2007** ⁽³⁾. Ce cadre européen **a laissé le choix aux autorités nationales** en matière d'exploitation des services publics de transport de voyageurs :

– soit **avec un opérateur interne ou en régie**, c'est-à-dire en laissant la possibilité d'exploiter un service public de transport de voyageurs **en condition de monopole** ;

– soit **avec un ou plusieurs opérateurs par voie de mise en concurrence** selon une procédure équitable respectant les principes de transparence et de non-discrimination.

À la date d'examen de la présente proposition de loi, **l'ouverture à la concurrence du réseau de bus a bien été engagée par Île-de-France Mobilités (IDFM)**, l'autorité organisatrice, qui s'est vu confier le pilotage de l'ouverture à la concurrence des lignes de bus de l'ensemble du réseau francilien en fixant les arrêts à desservir, en désignant les exploitants du réseau et en définissant les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services.

(1) Loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports.

(2) Loi n° 48-506 du 21 mars 1948 relative à la réorganisation et à la coordination des transports de voyageurs dans la région parisienne : création de l'office régional des transports parisiens et de la RATP.

(3) Règlement n° 1370/2007/CE du 23 octobre 2007 du Parlement européen et du Conseil relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route.

Toutefois, depuis 2022, plusieurs difficultés ont été mises en avant par toutes les parties prenantes tenant, d'une part, au calendrier d'ouverture à la concurrence initialement fixé par la loi ORTF de 2009 et, d'autre part, aux garanties sociales accordées aux salariés concernés par l'ouverture à la concurrence telles que définies dans la loi d'orientation des mobilités de 2019, dite « LOM »⁽¹⁾.

Concernant les difficultés calendaires, un consensus s'est dessiné, notamment à l'occasion de l'examen de la proposition de loi⁽²⁾ déposée et rapportée par M. Stéphane Peu au printemps 2023, pour convenir que le choix de réaliser la bascule vers l'ouverture à la concurrence en un jour, le 1^{er} janvier 2025, n'était ni réaliste, ni souhaitable. L'ouverture à la concurrence du réseau de bus parisien et de la petite couronne concerne en effet près de 19 000 conducteurs, 315 lignes, 4 800 bus et 1 300 points d'arrêt.

En plus du défi structurel que pose l'ouverture à la concurrence en un jour du premier réseau de bus en France en densité, celle-ci devait avoir lieu pendant la tenue des jeux Olympiques et Paralympiques (JOP). Du fait de ce chevauchement de calendrier, la perspective d'avoir à indiquer pendant le déroulement des JOP à 19 000 conducteurs quels seraient, au 1^{er} janvier 2025, leur nouvelle affectation et leur nouvel employeur paraissait être source d'inquiétude pour ces derniers et, potentiellement, de désorganisation du service.

En parallèle de ces préoccupations calendaires, une mission de préfiguration sociale a été confiée à MM. Jean-Paul Bailly et Jean Grosset en février 2023 pour faciliter l'ouverture effective à la concurrence, en particulier sur le volet social pour les salariés concernés.

Le résultat des travaux de MM. Bailly et Grosset et leurs recommandations ont été remis à IDFM en juin 2023. La présente proposition de loi en traduit législativement les préconisations.

Le texte poursuit ainsi deux objectifs principaux :

– garantir **la continuité et la qualité du service public pendant et après la période de transition vers l'ouverture à la concurrence** tout en préservant un **cadre social exigeant** pour les salariés concernés ;

– **veiller à l'équité concurrentielle** entre les différents opérateurs.

Pour ce faire, le texte permet **l'extension du bénéfice des garanties sociales, aussi appelé « sac à dos social », à tous les salariés transférés** pour combler les angles morts laissés dans la LOM, notamment pour les salariés transférés en régie ou en quasi-régie à IDFM.

(1) Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

(2) Rapport sur la proposition de loi de M. Stéphane Peu et plusieurs de ses collègues visant à surseoir à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus de la RATP : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/rapports/cion-dvp/l16b1079_rapport-fond

Pour répondre aux inquiétudes des salariés quant à une mobilité géographique obligatoire en cas de transfert de leur contrat de travail vers un nouvel employeur, le texte reprend la recommandation du rapport Bailly et Grosset de **maintenir sur place tous les agents des centres-bus**. Le transfert ne s'opérera plus ligne par ligne mais par centre-bus. À cette règle de principe s'ajoute **un mécanisme d'appel à volontariat**, confié à IDFM, pour ajuster d'éventuels déséquilibres d'effectifs entre centres-bus.

Des dispositions spécifiques sont également prévues pour les conducteurs de bus de nuit pour leur permettre de suivre leur ligne, sauf s'ils se portent volontaires pour être maintenus dans leur centre-bus et être basculés sur des lignes de jour.

Le cœur de la proposition de loi se trouve à l'article 4 qui permet à IDFM **d'échelonner le calendrier d'ouverture effective à la concurrence** du réseau de bus de la RATP à Paris et en première couronne sur une durée maximale de deux ans par rapport à la date initialement fixée par le législateur, **à savoir entre le 31 décembre 2024 et le 31 décembre 2026**. Dès la fin de l'année 2024, les premières délégations de service public (DSP) seront attribuées et seront mises en service durant le deuxième trimestre de 2025.

La **consolidation des garanties sociales** et l'attention portée à la situation de chaque salarié transféré se retrouve également avec **la prorogation du mandat des représentants du personnel de la RATP** jusqu'à la fin de la période d'ouverture progressive à la concurrence du réseau de bus. Cette disposition veille à ce que le dialogue social ne soit pas interrompu pendant cette période de transition.

Le souci d'assurer **la continuité du service public** et de permettre à chaque opérateur de préparer au mieux l'ouverture à la concurrence du réseau de bus motive **le report**, prévu à l'article 5, **de l'application du cadre social territorialisé (CST) pendant une période transitoire de quinze mois**. Ce report concernera **la disposition du CST qui prévoit une amplitude horaire journalière maximale de onze heures** pour les services des conducteurs de bus effectués en deux fois, alors qu'actuellement cette amplitude horaire maximale est de treize heures à la RATP.

Cette modification de l'amplitude horaire entraînerait un besoin d'environ 500 à 700 conducteurs de bus supplémentaires sur l'ensemble du réseau. Prévoir une période de transition est donc indispensable pour permettre à chaque nouvel opérateur d'anticiper les besoins et de recruter des conducteurs en plus.

Le texte prévoit par ailleurs **d'élargir les possibilités de recrutement d'IDFM à des salariés de droit privé** afin de mieux répondre à la diversification et à la complexification de ses missions avec l'ouverture à la concurrence des transports publics de la région Île-de-France. La composition du conseil d'administration d'IDFM est aussi modifiée pour permettre la représentation en son sein des organisations représentatives des employeurs, au titre du rôle des

entreprises franciliennes dans le financement du réseau de transports publics dans la région.

Si votre rapporteur estime que tous ces articles vont dans le bon sens et ont reçu un accueil favorable de quasiment toutes les parties prenantes qu'il a pu auditionner, il souhaite revenir sur **la compétence de règlement des litiges éventuels entre IDFM et la RATP sur le calcul du nombre de salariés à transférer, confiée à l'Autorité de régulation des transports (ART)** par la LOM et modifié à l'article 3 de ce texte.

L'attribution de cette compétence quasi-juridictionnelle à cette autorité indépendante, dont le savoir-faire et le professionnalisme sont unanimement reconnus, pose un certain nombre de difficultés.

L'ART ne dispose **d'aucune compétence sectorielle en matière de transport routier de voyageurs en Île-de-France** ; ses compétences se limitent aux réseaux de transport souterrain dans la région. Elle ne comprend donc pas pourquoi cette mission spécifique de règlement des litiges lui a été confiée.

Alors que cette compétence lui a été confiée dans la LOM, soit dès 2019, l'ART n'a pas disposé de moyens humains ou financiers supplémentaires pour développer des compétences spécialisées afin de mener à bien des missions de régulation économique sectorielle en matière de transport routier de personnes en Île-de-France.

Le maintien de cette compétence dans de telles conditions d'exercice risquant, de surcroît, de mettre en péril la conduite des autres missions de l'ART, la commission, suivant l'avis du rapporteur, a adopté les amendements CD2 et CD4 de M. Pierre Vatin (LR) ainsi que le sous-amendement CD103 du rapporteur, afin de retirer à l'ART la compétence de règlement des litiges sur le calcul du nombre de salariés à transférer dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien.

Enfin, votre rapporteur tient à rappeler que le **rôle du législateur est de fixer un cadre, pas d'opérer en qualité d'autorité organisatrice de la mobilité**. Ce cadre doit permettre à IDFM de conduire la gestion opérationnelle de l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP dans les meilleures conditions possibles et dans le respect des principes de continuité et de qualité du service public ainsi que d'équité concurrentielle.

COMMENTAIRE DES ARTICLES DE LA PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

Sécurisation des transferts des contrats de travail des salariés dans le cadre de l'ouverture à la concurrence

Adopté par la commission avec modifications

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du réseau des bus en Île-de-France, l'article 1^{er} vise à consolider le volet social en prévoyant :

- le transfert de l'ensemble des contrats de travail des salariés au niveau des centres-bus, et non plus des lignes, pour éviter toute mobilité géographique contrainte. Il s'accompagne d'un mécanisme d'appel au volontariat pour réduire les déséquilibres éventuels d'effectifs entre les centre-bus ;
- l'extension du bénéfice du maintien des garanties sociales pour tous les salariés transférés afin de combler les « angles morts » de la procédure légale de transfert issue de la loi d'orientation des mobilités (LOM) ;
- l'allongement de deux mois du délai de prévenance des salariés du transfert de leur contrat de travail.

En commission, la période de référence pour le calcul du nombre de salariés à transférer a été modifiée et la mention de la compétence de l'Autorité de régulation des transports (ART) en cas de litige en la matière a été supprimée.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

En application du règlement européen du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route⁽¹⁾, la loi du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires⁽²⁾ a engagé la mise en concurrence de l'exploitation des réseaux de la Régie autonome des transports parisiens (RATP), avec une échéance fixée au 31 décembre 2024 pour l'ouverture à la concurrence du réseau des bus en Île-de-France.

(1) Règlement n° 1370/2007/CE du 23 octobre 2007 du Parlement européen et du Conseil relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route.

(2) Loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports.

La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite « LOM », a précisé et complété le cadre juridique sur le volet social de l'ouverture à la concurrence du réseau de bus. La LOM a ainsi fait évoluer le cadre social afin de garantir les droits des salariés concernés ainsi que les conditions d'une concurrence équitable entre les opérateurs. Pour organiser le transfert des 19 000 agents de la RATP aux nouveaux opérateurs, le législateur dans le cadre de la LOM a prévu :

- de transférer automatiquement les contrats de travail vers le nouvel employeur ;
- d'établir une convergence des conditions d'intervention des différents opérateurs du secteur, notamment en matière de temps de travail ;
- de préserver les garanties sociales pour les salariés concernés.

A. TRANSFERT DU CONTRAT DE TRAVAIL AU REPRENEUR

L'article 138 de la LOM a créé l'article L. 3111-16-1 du code des transports qui prévoit qu'en cas de changement d'exploitant d'un service régulier de transport public par autobus en Île-de-France, « *les contrats de travail en cours de salariés concourant à l'exploitation et à la continuité du service public concerné sont transférés au nouvel employeur* ».

Le transfert automatique qui accompagne l'ouverture à la concurrence des bus de la RATP repose sur un régime spécifique qui est le suivant : le cédant, c'est-à-dire la RATP, informe, de façon individuelle, le salarié de son transfert au plus tard quatre mois en amont de celui-ci. Le salarié peut refuser le transfert de son contrat de travail. En l'absence de réponse dans un délai de deux mois à compter de l'information, le salarié est réputé avoir accepté le transfert. Dans le cas contraire, le refus du salarié constitue « *le motif de rupture de son contrat de travail* », laquelle « *repose sur un motif spécifique qui constitue une cause réelle et sérieuse* »⁽¹⁾.

B. DÉTERMINATION DU NOMBRE DE SALARIÉS TRANSFÉRÉS

L'article L. 3111-16-3 du code des transports, introduit par la LOM, prévoit que la détermination du nombre de salariés transférés est fixée d'un commun accord entre la RATP (« le cédant ») et Île-de-France Mobilités (IDFM) (« l'autorité organisatrice »).

Le calcul se fait selon le principe du transfert du nombre de salariés strictement nécessaire à l'exploitation du service, c'est-à-dire « *à partir de l'équivalent en emplois à temps plein travaillés* », au niveau de chaque ligne exploitée et à la date de la publication ou de la notification par IDFM à la RATP de l'intention de lancer une procédure de mise en concurrence, d'attribuer directement le contrat de service public à un nouvel opérateur ou de reprendre le service en régie.

(1) Article L. 3111-16-5 du code des transports.

Dans les faits, la période de référence ainsi retenue pour le calcul du nombre d'ETP à transférer correspond à la première étape de l'ouverture à la concurrence du réseau de bus, c'est-à-dire entre 2019 et 2020.

Le même article L. 3111-16-3 prévoit qu'en cas de différend entre Île-de-France Mobilités et la RATP sur la détermination du nombre de salariés à transférer, l'Autorité de régulation des transports (ART) est compétente pour régler ce différend dans les conditions fixées aux articles L. 1263-1 et L. 1263-3 du code des transports.

C. MAINTIEN DES GARANTIES SOCIALES POUR LES SALARIÉS TRANSFÉRÉS

Le transfert des contrats de travail auprès du nouvel employeur s'accompagne également du **transfert de garanties sociales** dites « de haut niveau ». Il s'agit de mettre en œuvre **le principe d'un « sac à dos social »** pour les salariés transférés, précisé à la section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports :

– l'article L. 3111-16-6 prévoit **le maintien des conventions et accords collectifs** ainsi que des décisions unilatérales et des usages de la RATP **ayant pour effet d'accorder un avantage aux salariés** ;

– l'article L. 3111-16-7 assure **le maintien du même niveau de rémunération** que celui versé lors de l'année précédant la date de changement effectif d'employeur ;

– l'article L. 3111-16-8 maintient pour les salariés statutaires de la RATP **le bénéfice de la garantie de l'emploi** et l'article L. 3111-16-9 prévoit que ces mêmes salariés continuent de relever du **régime spécial de sécurité sociale dont ils bénéficiaient au titre des pensions et prestations de retraite**. Ces articles s'appliquent aux salariés transférés *« dès lors que leur contrat de travail continue d'être régi par la convention collective applicable au transport public urbain »* (article L. 3111-16-11) ;

– l'article L. 3111-16-10 prévoit que les salariés contractuels et statutaires bénéficient de **l'accès aux centres de santé de la RATP** et, pendant une durée de douze mois, des **activités sociales et culturelles du comité social et économique de la RATP**.

II. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI INITIALE

Le présent article vise à **préserver les garanties sociales issues de la LOM pour tous les salariés** travaillant pour le réseau de bus de la RATP en Île-de-France concernés par le transfert de leur contrat de travail aux nouveaux employeurs tout en préservant **la continuité du service public**.

Il reprend ainsi les recommandations formulées par la mission de préfiguration sociale confiée à MM. Jean-Paul Bailly et Jean Grosset afin de faciliter et fluidifier l'ouverture effective à la concurrence du réseau de bus en Île-de-France.

A. TRANSFERTS DES SALARIÉS À L'ÉCHELLE DES CENTRES-BUS

L'article 1^{er} prévoit le transfert de l'ensemble des contrats de travail des salariés des centres-bus, et non plus seulement des salariés concourant à l'exploitation et à la continuité du service public concerné (a du 1^o). Sont exclus expressément du transfert : les contrats de travail des salariés concourant aux missions de sécurité et de sûreté, aux missions des structures centrales de la RATP ainsi qu'à certaines fonctions des entités mutualisées. C'est l'objet de la modification de l'article L. 3111-16-1 du code des transports.

Dans le même sens, la réécriture de l'article L. 3111-16-4 du code des transports (5^o) vise à :

– **limiter la mobilité géographique obligatoire des salariés de la RATP** en prévoyant que **le transfert s'effectue non plus par ligne de bus mais par centre-bus** : « *les contrats de travail des salariés affectés à un centre-bus sont transférés au nouvel exploitant du service auquel ce centre-bus est rattaché* ». Ce changement d'échelle permettra à près de 3 000 salariés de ne pas changer de lieu de prise de poste à l'issue de la procédure d'ouverture à la concurrence ;

– **introduire un mécanisme d'appel au volontariat**, à la demande d>IDFM, pour gérer les situations de sous-effectif ou de sureffectif par centre-bus à l'issue de la procédure de mise en concurrence. Il pourra être proposé aux salariés d'un centre-bus en sureffectif, par IDFM, d'être transférés vers un centre-bus en sous-effectif afin de réduire d'éventuels déséquilibres en termes d'effectifs ;

– **préciser le mécanisme d'appel au volontariat en ce qui concerne les conducteurs de bus de nuit**. Il leur sera proposé de suivre leur ligne de nuit au sein d'un autre centre-bus. À défaut de se porter volontaire, ils seront transférés sur un service de jour dans leur centre-bus d'origine ;

– **apporter des précisions sur les conditions de transfert des salariés des entités mutualisées** avec un mécanisme d'appel prioritaire au volontariat pour se positionner sur un lot de leur choix ;

– consacrer le transfert **automatique de l'ensemble des salariés dans le cadre des missions reprises en régie ou en quasi-régie par IDFM**.

En cohérence, l'article 1^{er} réécrit également l'article L. 3111-16-3 du code des transports (4^o) relatif à la **détermination du nombre de contrats de travail à transférer**. La procédure de calcul est désormais « *déterminée par centre-bus, par entité mutualisée, par catégorie d'emploi et par poste* ». **La période de référence**

à prendre en compte pour déterminer le nombre de salariés transférés est également modifiée. Ce nombre doit correspondre aux effectifs concourant à l'exploitation du service concerné dans les douze mois précédant la date de publication des appels d'offres et non plus à la date de la publication ou de la notification du lancement de la procédure de mise en concurrence. Il peut également tenir compte de l'évolution prévisionnelle des effectifs à reprendre jusqu'à la date du changement d'attributaire.

B. EXTENSION DU BÉNÉFICE DU MAINTIEN DES GARANTIES SOCIALES

L'article 1^{er} vise à préserver le maintien des garanties sociales pour tous les salariés transférés afin de combler les « angles morts » de la procédure légale de transfert issue de la LOM. Une incertitude juridique subsistait concernant le sort des salariés de la RATP transférés à l'établissement public IDFM dans le cas d'une reprise de certaines missions en régie ou quasi-régie, et leur possibilité de bénéficier du « sac à dos social ».

L'article L. 3111-16-11 est ainsi modifié (7°) pour **prévoir expressément que la garantie d'emploi et la portabilité du régime spécial de retraite de la RATP bénéficient :**

– aux **salariés dont le contrat de travail est régi par les dispositions applicables au sein de l'établissement public IDFM**, qui ne relève pas des conventions collectives de transports ;

– aux **salariés transférés dont les nouveaux employeurs décideraient de filialiser leurs activités** de gestion, d'exploitation ou de maintenance pour le service régulier de transport public ;

– aux **anciens salariés RATP** qui perdraient le bénéfice de ces garanties sociales s'ils souhaitaient travailler à nouveau au sein de l'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) RATP, du fait de la spécificité de la couverture conventionnelle à la RATP, dont le cadre social particulier est hors champ des conventions collectives.

Dans le même sens, l'article L. 3111-16-12 du code des transports est complété (8 °) pour étendre expressément le bénéfice des autres garanties sociales – le maintien temporaire du cadre social de la RATP pendant quinze mois, la garantie de rémunération, le bénéfice de l'accès au réseau des centres de santé et des activités sociales et culturelles de la RATP – aux salariés transférés en cas de reprise en régie ou quasi-régie par IDFM.

III. LES MODIFICATIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

A. EXAMEN EN COMMISSION

En commission, sur proposition du rapporteur M. Franck Dhersin, trois amendements ont été adoptés :

– l’amendement COM-1 du rapporteur modifie **la période de référence pour la détermination du nombre de salariés transférés aux nouveaux employeurs**. La période de référence prise en compte pour le calcul est désormais **l’année qui précède la date de notification du contrat de concession** au lieu de l’année qui précède la date de publication des avis de concession ;

– l’amendement COM-2 du rapporteur **accroît de deux mois le délai d’information des salariés concernant le transfert de leur contrat de travail qui passe de quatre à six mois**, avant la date prévue pour le changement effectif d’exploitant du service ;

– l’amendement COM-8 de M. Philippe Tabarot complète l’article 1^{er} par un paragraphe II prévoyant la remise au Parlement d’un rapport du Gouvernement sur les moyens de l’Autorité de régulation des transports, au regard de sa nouvelle compétence en matière de différends relatifs à l’ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien.

B. EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE

En séance publique, les amendements identiques n° 4 et n° 22 ont été adoptés avec un avis de sagesse du rapporteur et un avis favorable du Gouvernement. Ils visent à maintenir un délai d’information des salariés concernant le transfert de leur contrat de travail à quatre mois lorsque le délai entre la date d’attribution du contrat et la date prévue pour le changement effectif d’exploitant du service est inférieur à douze mois. Le délai d’information est maintenu à six mois lorsque le délai entre l’attribution du contrat et le changement effectif d’exploitant du service est supérieur à douze mois.

IV. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté l’amendement CD57 du rapporteur visant à modifier la période de référence pour le calcul du nombre de contrats à transférer en équivalent temps plein (ETP). La période de référence retenue serait l’année qui précède le lancement des procédures de mise en concurrence, c’est-à-dire précédant la publication des avis de concession, soit de fin 2021 à mars 2023. Cet amendement rétablit également les hypothèses de recours à l’attribution directe, à la régie ou à la quasi-régie par IDFM qui sont indispensables pour disposer d’un fondement juridique pour le calcul d’ETP nécessaire pour les missions qu’IDFM pourrait prévoir de reprendre en régie.

Suivant l'avis favorable du rapporteur, la commission a adopté l'amendement CD2 de M. Pierre Vatin (LR) qui supprime l'avant-dernier alinéa de l'article L. 3111-16-3 du code des transports, tel que rédigé à l'article 1^{er}, relatif à la compétence de l'ART en matière de règlement des différends entre IDFM et la RATP sur le calcul du nombre de contrats de travail à transférer. En conséquence, l'amendement supprime le II de l'article 1^{er} relatif à une demande de rapport sur les moyens de l'ART au regard de la compétence précitée.

Par ailleurs, la commission a adopté huit amendements rédactionnels CD41, CD43, CD44, CD45, CD46, CD47 rect., CD48 et CD49 du rapporteur.

Article 2

Recrutement du personnel d'Île-de-France Mobilités et dialogue social

Adopté par la commission avec modifications

Cet article vise à élargir les possibilités de recrutement de l'établissement public IDFM aux salariés de droit privé et à créer un comité social unique, compétent pour l'ensemble des personnels d'IDFM.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

A. STATUT JURIDIQUE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

Île-de-France Mobilités (IDFM) est **l'autorité organisatrice unique du réseau de transport public urbain d'Île-de-France**, en application de l'article L. 1241-1 du code des transports.

Depuis l'ordonnance du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France, IDFM, anciennement dénommé Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), est qualifié **d'établissement public** en application de l'article L. 1241-8 du code des transports. La partie réglementaire du code des transports précise **qu'IDFM est un établissement public à caractère administratif**.

L'article L. 1241-4 du code des transports ajoute qu'IDFM est assimilé à un **groupement de collectivités territoriales**, ce qui le fait entrer dans la catégorie des syndicats mixtes ouverts (SMO) restreints. Ses membres sont le conseil régional d'Île-de-France, qui dispose de la majorité absolue des sièges au sein du conseil d'administration, la Ville de Paris, les sept départements de la région, les EPIC et la chambre de commerce et d'industrie (CCI) de la région Paris-Île-de-France.

Selon un rapport de 2020 de la chambre régionale des comptes sur la gestion du Syndicat des transports d'Île-de-France (Île-de-France Mobilités), **IDFM est un établissement public *sui generis* qui fonctionne selon des règles particulières fixées par la loi et par le règlement**. Ces règles s'éloignent parfois du cadre réglementaire applicable aux autres syndicats mixtes et introduisent, selon la chambre régionale des comptes d'Île-de-France, « *un facteur d'insécurité juridique pour certains actes de recrutement* ».

B. LE PERSONNEL D'IDFM

Concernant le **recrutement de son personnel**, IDFM relève des **règles applicables aux établissements publics locaux à caractère administratif**. L'article R. 1241-14 du code des transports précise que « *les agents recrutés par le syndicat à compter du 1^{er} juillet 2005 sont soumis aux dispositions applicables aux agents des syndicats mixtes mentionnées aux articles L. 5721-1 et suivants du code général des collectivités territoriales* ».

En application du code général de la fonction publique, les emplois à IDFM, en tant qu'établissement public à caractère administratif, sont occupés par des **fonctionnaires**. Toutefois, l'article L. 332-8 du même code prévoit que « *des emplois permanents peuvent être également occupés de manière permanente par des agents contractuels territoriaux* » dans des cas spécifiquement énoncés. C'est notamment le cas lorsqu'il « *n'existe pas de cadre d'emplois de fonctionnaires territoriaux susceptibles d'assurer les fonctions correspondantes* » ou « *lorsque les besoins des services ou la nature des fonctions le justifient* ».

L'article L. 313-1 du code général de la fonction publique, qui s'applique à IDFM, précise que les emplois sont créés par l'organe délibérant de l'établissement public qui précise le grade correspondant à l'emploi créé et si l'emploi peut être pourvu par un agent contractuel. Dans ce dernier cas, IDFM indique le motif invoqué, la nature des fonctions et les niveaux de recrutement et de rémunération de l'emploi créé. Le décret du 15 février 1988 relatif aux agents contractuels de la fonction publique territoriale s'applique aux conditions de recrutements d'agents contractuels de droit public par IDFM.

Dans les faits, **le personnel d'IDFM est composé de fonctionnaires relevant du statut de la fonction publique territoriale et d'agents contractuels de droit public régis par le code général de la fonction publique**. Le rapport de la chambre régionale des comptes d'Île-de-France relève ainsi qu'en 2019, du fait de la spécificité de ses missions, IDFM emploie 173 contractuels, soit 48 % de son effectif permanent.

C. LE DIALOGUE SOCIAL DANS LES ÉTABLISSEMENTS PUBLICS

Les **comités sociaux** sont des instances de dialogue social chargées de l'examen des questions collectives de travail ainsi que des conditions de travail dans

les administrations, les collectivités territoriales et les établissements publics au sein desquels ils sont institués.

Ils sont nés de la fusion des comités techniques et des comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) prévue par la loi du 6 août 2019 de transformation de la fonction publique et entrée en vigueur lors du renouvellement général des instances de la fonction publique lors des élections professionnelles de décembre 2022.

Dans les collectivités territoriales et les établissements publics locaux employant au moins cinquante agents, la mise en place d'un comité social territorial (CST) est obligatoire.

II. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI INITIALE

L'article 2 insère un nouvel article L. 1241-13-1 dans le code des transports pour **élargir les possibilités de recrutement d'IDFM aux salariés de droit privé** en vue de la diversification de ses missions dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des transports publics de la région Île-de-France.

Le I de l'article L. 1241-13-1 du code des transports précise que le personnel d'IDFM comprend :

- des fonctionnaires ;
- des agents contractuels de droit public relevant à la fois du statut particulier d'avant 2006 et du statut de droit commun ;
- des salariés régis par le code du travail, c'est-à-dire relevant du droit privé.

Le précédent de Voies navigables de France (VNF)

L'article L. 4312-3-1 du code des transports, créé par la loi du 24 janvier 2012 relative à Voies navigables de France qui procède à la transformation de VNF, sous statut d'EPIC, en EPA, prévoit que *« le personnel de Voies navigables de France comprend :*

« 1° Des fonctionnaires de l'État ;

« 2° Des ouvriers des parcs et ateliers des ponts et chaussées et des bases aériennes de l'État ;

« 3° Des agents non titulaires de droit public ;

« 4° Des salariés régis par le code du travail. »

Le **II** de cet article **crée un comité social unique compétent pour l'ensemble des personnels d'IDFM**, agents de droit public comme salariés de droit privé. Ce comité social unique exerce les compétences attribuées aux comités sociaux territoriaux.

Pour accompagner l'évolution du personnel recruté au sein d'IDFM, le **III** prévoit qu'**un décret en Conseil d'État définit les types d'emplois nécessaires à l'exercice de l'ensemble des missions d'IDFM tout en déterminant les catégories de personnel ayant vocation à les occuper.**

Le **IV** dispose qu'il revient **au conseil d'administration d'IDFM de définir chaque année les orientations en matière de recrutement** et de préciser les prévisions de recrutement et d'emploi dans les différentes catégories de personnel.

III. LES MODIFICATIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

A. EXAMEN EN COMMISSION

Sur proposition du rapporteur M. Franck Dhersin, la commission a adopté l'amendement COM-3 qui procède à une **coordination** en unifiant la référence à la nouvelle instance de dialogue créée au sein d'IDFM, **le comité social unique.**

B. EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE

En séance publique, l'amendement rédactionnel n° 25 du rapporteur a été adopté, contre l'avis du Gouvernement.

L'amendement n° 23 du sénateur M. Vincent Capo-Canellas a également été adopté contre l'avis du Gouvernement. Cet amendement vise à :

– **introduire un critère pour le recrutement de salariés de droit privé,** lié à un besoin de qualification technique spécialisée ;

– **insérer un nouvel article L. 1241-13-2 dans le code des transports pour définir les principes généraux applicables en matière de composition du comité social unique,** d'organisation par collège et de candidatures aux élections des représentants du personnel, avec renvoi à un décret en Conseil d'État pour les conditions d'application ;

– **différer l'entrée en vigueur du comité social unique** tel qu'il résulte de l'article L. 1241-13-2 du code des transports à l'expiration des mandats en cours des représentants du personnel de droit public d'IDFM.

IV. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

Outre un amendement rédactionnel CD50 du rapporteur, la commission a adopté l'amendement CD56 du rapporteur visant à supprimer un doublon introduit en séance publique au Sénat concernant le comité social unique, en maintenant l'introduction, dans le code des transports, des dispositions concernant ses attributions mais également les principes régissant sa mise en place, sa composition,

l'élection et le mandat de ses membres, son fonctionnement et ses moyens, plutôt que par renvoi à un décret en Conseil d'État.

Article 3

**Suppression de la compétence d'arbitrage par l'Autorité de régulation
des transports des différends en matière de transferts
de contrats de travail**

Adopté par la commission avec modifications

Cet article vise à clarifier et à étendre le délai dans lequel l'Autorité de régulation des transports se prononce pour trancher les litiges éventuels sur le nombre de salariés transférés dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du transport public routier urbain en Île-de-France.

En commission, la compétence confiée à l'ART en matière de règlement des litiges éventuels sur le nombre de salariés transférés lui a été retirée au profit du juge ordinaire.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

Créée en 2009, l'**Autorité de régulation des transports (ART)**, anciennement dénommée Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), est **une autorité publique indépendante** qui, à l'origine, veillait uniquement au bon fonctionnement du secteur ferroviaire en France. Ses missions ont été progressivement étendues, en 2015, au transport interurbain par autocar et aux autoroutes sous concession puis à la RATP et, à partir de 2019, aux aéroports.

L'ART peut être saisie, par exemple en matière ferroviaire, par tout candidat à l'accès au réseau ferré, tout gestionnaire d'infrastructure et tout exploitant d'installation de service dès lors qu'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau ferroviaire, en application de l'article L. 1263-2 du code des transports.

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des lignes de bus en Île-de-France, **l'article 158 de la LOM⁽¹⁾ a prévu que l'ART soit désignée comme autorité de régulation pour les conflits éventuels en matière de transferts de personnels entre Île-de-France Mobilités et la RATP en cas de changement d'opérateur**. Ainsi, le deuxième alinéa de l'article L. 1263-3 du code des transports prévoit que : « *l'autorité organisatrice compétente ou le cédant mentionnés à l'article L. 3111-16-3 peuvent saisir l'Autorité de régulation des*

(1) Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

transports d'un différend relatif à la fixation (...) du nombre de salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès du nouvel employeur. »

Dans le cadre du règlement des différends, l'article L. 1263-1 du code des transports prévoit que **l'ART se prononce dans un délai de trois mois suivant la réception de la demande**. L'ART peut proroger ce délai d'un mois en cas de demande de pièce complémentaire, sous réserve de ne pas dépasser un délai de douze mois.

II. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI INITIALE

La proposition de loi initiale n'apporte pas de modification au fond à la procédure de règlement d'un litige éventuel sur la détermination du nombre de salariés. Le délai dans lequel l'ART est appelé à se prononcer reste maintenu à **trois mois suivant la réception de la demande**.

Cet article de coordination, qui vise à tirer les conséquences de la réécriture de l'article L. 3111-16-3 du code des transports à l'article 1^{er}, distingue à l'article L. 1263-1 du même code **le délai dans lequel l'ART se prononce pour trancher les litiges** sur le nombre de salariés transférés en matière de transport ferroviaire de voyageurs du délai spécifique en matière de transport public routier urbain en Île-de-France.

III. LES MODIFICATIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

A. EXAMEN EN COMMISSION

La commission, sur proposition du rapporteur M. Franck Dhersin, a adopté l'amendement COM-5 qui « *ouvre la possibilité à l'ART, sur décision motivée, de prolonger le délai de règlement des différends d'une durée pouvant aller jusqu'à trois mois supplémentaires* ⁽¹⁾ » dans le cadre des litiges sur le nombre de salariés transférés.

Comme le souligne le rapporteur M. Franck Dhersin dans son rapport, cet aménagement du délai vise à répondre aux difficultés soulevées par l'ART quant à ses compétences et à ses capacités, tant financières qu'humaines, à trancher efficacement et dans les délais prescrits les litiges susceptibles de survenir à la suite de l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien.

B. EXAMEN EN SÉANCE PUBLIQUE

En séance publique, l'amendement rédactionnel n° 26 du rapporteur M. Franck Dhersin a été adopté, avec un avis de sagesse du Gouvernement. Cet amendement vise à clarifier **le point de départ à compter duquel court le délai**

(1) p. 25 du rapport du Sénat.

dont dispose l'ART pour trancher les litiges sur le nombre de salariés transférés. **Ce délai se calcule à compter de la réception par l'ART d'une saisine complète et non plus d'une simple demande.**

IV. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté l'amendement CD4 de M. Pierre Vatin (LR) et le sous-amendement CD103 du rapporteur en cohérence avec l'adoption de l'amendement CD2 à l'article 1^{er} pour supprimer la compétence de l'ART en matière de règlement des litiges concernant le nombre de contrats de travail à transférer dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP.

Article 4

Possibilité pour IDFM d'échelonner pendant deux ans la date d'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP

Adopté par la commission sans modification

Cet article permet à IDFM, en tant qu'autorité organisatrice, d'échelonner pendant une durée maximale de deux ans à compter de la date initialement fixée par le législateur, la procédure d'ouverture à la concurrence des réseaux de bus de la RATP à Paris et en petite couronne.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

A. LE CADRE EUROPÉEN D'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU SECTEUR DES TRANSPORTS PUBLICS

Le **règlement européen de 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs** ⁽¹⁾ (dit règlement « OSP ») définit les conditions d'organisation de **l'ouverture à la concurrence des transports publics de voyageurs** par les autorités compétentes.

Ce texte européen, d'application directe, fixe le nouveau cadre pour le secteur des transports publics de voyageurs en disposant, à son article 5, que les autorités organisatrices de transports recourent à des **contrats de service public** conclus :

(1) Règlement n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/10 du Conseil.

– avec un **opérateur interne ou en régie**, c'est-à-dire en laissant la possibilité d'exploiter un service public de transport de voyageurs **en condition de monopole**. Dans ce cas, l'opérateur interne ne peut pas lui-même participer « *à des mises en concurrence concernant la fourniture de services publics de transport de voyageurs organisés en dehors du territoire de l'autorité locale compétente* » ;

– ou avec un ou plusieurs **opérateurs par voie de mise en concurrence** selon une procédure équitable respectant les principes de transparence et de non-discrimination.

L'article 8 du règlement européen prévoit que les contrats de service public de transport doivent être attribués après mise en concurrence **à partir du 3 décembre 2019**.

Toutefois, ce même article 8 prévoit également un régime transitoire. Il dispose que **les contrats conclus avant le 26 juillet 2000** « *sur la base d'une procédure autre qu'une procédure de mise en concurrence équitable* » peuvent **se poursuivre jusqu'à leur expiration, « mais pas au-delà de trente ans »**. La computation de ce délai de trente ans a commencé le 3 décembre 2009, date d'entrée en vigueur du règlement OSP⁽¹⁾.

L'article 5 du règlement OSP a également prévu les circonstances autorisant les autorités nationales à aménager ce calendrier. Cet article dispose qu'« *en cas d'interruption des services ou de risque imminent d'apparition d'une telle situation, l'autorité compétente peut prendre une mesure d'urgence* » qui peut consister en une « **prorogation du contrat de service public** » qui ne dépasse pas deux ans.

B. LE CADRE NATIONAL POUR L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU RÉSEAU DE BUS FRANCILIEN

Depuis la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs⁽²⁾, le principe de libre concurrence s'applique aux services de transports terrestres de voyageurs sur l'ensemble du territoire national. L'article 3 de cette loi a disposé que « *la politique des transports de personne [...] établit les bases d'une concurrence loyale entre les modes de transport et entre les entreprises, notamment en harmonisant leurs conditions d'exploitation et d'utilisation* ».

En Île-de-France, l'exploitation du réseau de transport public urbain relève d'un régime dérogatoire. Depuis la loi du 21 mars 1948 relative à la réorganisation et à la coordination des transports de voyageurs dans la région parisienne, la **Régie autonome des transports parisiens (RATP)** a un droit exclusif, sans limitation de durée, par convention, pour l'exploitation des réseaux et des lignes de transport collectif de personnes.

(1) Article 12 du règlement OSP.

(2) Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

La loi du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires⁽¹⁾ (loi dite « ORTF »), tirant les conséquences du règlement européen OST, fixe le calendrier d'ouverture à la concurrence du secteur des transports publics de voyageurs. L'article L. 1241-6 du code des transports prévoit ainsi que les conventions en cours se termineront :

– le **31 décembre 2024** pour les **services réguliers de transport routiers**, c'est-à-dire le réseau de bus géré par la RATP à Paris et en petite couronne⁽²⁾ ;

– le **31 décembre 2029** pour les **services réguliers de transport par tramway** ;

– le **31 décembre 2039 pour les autres services réguliers de transports guidés**, c'est-à-dire les **métros** et les **RER**.

En l'état du droit actuel, le 1^{er} janvier 2025, ce seraient près de 19 000 salariés, 308 lignes de bus et 4 500 bus qui se verraient simultanément transférés en treize lots vers de nouveaux opérateurs.

Ce calendrier, prévoyant un grand moment de bascule au 1^{er} janvier 2025, n'est pas sans poser de risques en matière de continuité du service public tant pour les agents que pour les usagers, comme l'ont souligné le ministre délégué chargé des transports, M. Clément Beaune, et la présidente d'Île-de-France Mobilités, Mme Valérie Pécresse.

Lors de son audition devant la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale le 11 avril 2023 à l'occasion de l'examen de la proposition de loi visant à surseoir à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus de la Régie autonome des transports parisiens, rapportée par M. Stéphane Peu, le ministre délégué chargé des transports a ainsi souligné que « *la date du 31 décembre 2024 soulève plusieurs difficultés. La première tient aux jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) [...] il faudrait indiquer aux 19 000 conducteurs de bus parisiens quels seraient au 1^{er} janvier 2025 leur nouvelle affectation et leur nouvel employeur en plein été 2024. [...] Cela susciterait de l'anxiété, du stress et, potentiellement, de la désorganisation.* »

La présidente d>IDFM, Mme Valérie Pécresse, lors de son audition devant le Sénat le 11 octobre 2023, a soutenu le choix d'un échelonnement de l'ouverture à la concurrence du réseau de bus à Paris et en petite couronne en visant une attribution des contrats après les JOP, soit de l'automne 2024 au mois d'octobre 2025 avec un processus continu d'ouverture de janvier 2025 à décembre 2026, en commençant par les lots les plus simples pour terminer par les deux lots de Paris *intra-muros* qui sont les plus complexes.

(1) Loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports.

(2) L'ouverture à la concurrence du réseau de bus d'Île-de-France a déjà été engagée en janvier 2021 en grande couronne.

II. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI INITIALE

L'article 4 de la proposition de loi modifie l'article L. 1241-6 du code des transports et, par coordination, l'article 1^{er} de l'ordonnance du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France, qui fixe le calendrier d'ouverture à la concurrence des services réguliers de transports publics de voyageurs.

Il est prévu qu'IDFM, en tant qu'autorité organisatrice, pourra échelonner le calendrier d'ouverture à la concurrence du réseau de bus, à Paris et en petite couronne, entre le 31 décembre 2024 et le 31 décembre 2026.

Tout en ne revenant pas sur l'ouverture à la concurrence prévue dès 2025, cette latitude de deux années supplémentaires laissée à l'appréciation de l'autorité organisatrice vise à assurer la continuité du service public et à garantir la qualité et l'équité du processus de mise en concurrence.

III. LES MODIFICATIONS ADOPTÉES AU SÉNAT

L'article 4 a été adopté sans modification en commission et en séance publique.

IV. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté cet article sans modification.

Article 5

Report de l'application de certaines dispositions du cadre social territorialisé

Adopté par la commission avec modifications

Cet article vise à clarifier la date d'effet du cadre social territorialisé aux conducteurs de bus de la RATP à compter de l'ouverture effective à la concurrence et à différer partiellement son application pour une période transitoire de quinze mois afin de permettre aux nouveaux opérateurs de s'adapter à certaines de ses dispositions.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

Le cadre social territorialisé (CST) est un des décrets pris en application de l'article 158 de la LOM qui précise les règles de temps de travail et de repos

applicables aux salariés concernés par l'ouverture à la concurrence des services de bus en Île-de-France.

Cadre social territorialisé (CST)

L'article L. 3316-1 du code des transports⁽¹⁾ prévoit qu'un décret «*fixe les règles relatives à la durée du travail et de repos applicables aux salariés de la RATP et aux salariés des entreprises de transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de services réguliers de transport par autobus. Ces règles garantissent un haut niveau de sécurité des circulations ainsi que la continuité du service et assurent la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs.* »

Ce décret peut notamment prévoir :

- des aménagements du temps de travail ;
- des possibilités de dépassement de la durée maximale hebdomadaire de travail ;
- des conditions de suspension et de réduction du repos hebdomadaire ;
- des modalités de fractionnement et de remplacement du temps de pause par une période de repos compensateur équivalente ;
- le nombre et les modalités de fixation des jours fériés chômés et les modalités de compensation des jours fériés travaillés ;
- la durée des congés ;
- les modalités de réduction par l'employeur du repos quotidien, dans la limite de neuf heures en cas notamment d'impératifs liés à la continuité du service public.

Ce décret détermine également «*les dispositions particulières applicables aux conducteurs des services réguliers de transport public urbain par autobus dont le parcours est majoritairement effectué dans les communes d'Île-de-France présentant des contraintes spécifiques d'exploitation* ».

C'est l'objet du décret du 16 avril 2021⁽²⁾, dit « décret CST ». Ce décret définit les règles communes à tous les opérateurs de transport relatives au repos, à la durée et à l'organisation du travail pour les conducteurs de bus en Île-de-France. Son objectif est d'étendre l'application des règles de temps de travail d'ores et déjà applicables pour les services de bus dans le reste de la France.

Il prévoit également des règles spécifiques de temps de travail pour les conducteurs de bus dont le service est majoritairement effectué en zone urbaine francilienne dense pour tenir compte de l'existence de contraintes spécifiques d'exploitation. En effet, la densité de population dans cette zone et le rôle central de Paris dans la vie économique et sociale justifient un fonctionnement continu du réseau.

(1) Introduit par le IV de l'article 158 de la LOM.

(2) Décret n° 2021-465 du 16 avril 2021 modifiant le décret n° 2000-118 du 14 février 2000 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport public urbain de voyageurs afin de déterminer les règles relatives à la durée de travail des conducteurs des services réguliers de transport public par autobus ou par autocar à vocation non touristique dont le parcours est majoritairement effectué dans les communes d'Île-de-France présentant des contraintes spécifiques d'exploitation.

Selon une étude comparative menée par la RATP et citée dans un rapport d'information sénatorial sur le régime d'assurance-vieillesse de la RATP⁽¹⁾, il existe plusieurs spécificités du réseau parisien par rapport à celles des principales agglomérations de province :

« – une fréquentation annuelle par ligne de bus trois fois supérieure à la moyenne et une fréquentation annuelle des bus ramenée à chaque agent roulant deux fois plus élevée ;

« – le temps moyen passé par un conducteur dans les embouteillages est plus de deux fois plus élevé à Paris que dans toutes les autres villes françaises ;

« – les intervalles entre deux passages de bus sont supérieurs de plus de 50 % sur les principaux réseaux de province aux heures de pointe. »

L'une des mesures du cadre social territorialisé pour la zone dense urbaine francilienne prévoit **une amplitude quotidienne maximale de travail de 11 heures pour les conducteurs de bus**. Or, l'amplitude horaire quotidienne maximale de travail actuellement en vigueur à la RATP est de 13 heures, en application de l'accord collectif signé le 6 janvier 2023. Concrètement, aujourd'hui, un conducteur de bus à la RATP qui effectue son service en deux parties peut commencer sa journée de travail à 8 heures du matin pour la finir à 21 heures le soir. Demain, sous le régime du CST, un conducteur de bus en Île-de-France ne pourra travailler qu'entre 8 heures du matin et 19 heures le soir, ce qui pourra poser un problème pour assurer la continuité du service aux heures de pointe, notamment en moyenne couronne. L'article 28 du décret du 14 février 2000, tel que modifié par le décret CST, prévoit néanmoins des dérogations pour permettre à l'employeur de prolonger cette durée jusqu'à treize heures, de manière unilatérale⁽²⁾.

En application du VI de l'article 158 de la loi d'orientation des mobilités, le décret CST entrera en vigueur à la fin de l'exécution de chaque service régulier de transport public par autobus créé avant le 3 décembre 2009, soit à l'expiration de l'exploitation par la RATP de chacune des lignes.

La règle liée à l'amplitude maximale de 11 heures de travail, plus favorable que celle de 13 heures en vigueur à la RATP, s'appliquera ainsi immédiatement lors du changement d'exploitant, et non à l'issue de la période de transition prévue à l'article L. 3111-16-6 du code des transports.

(1) Rapport d'information n° 804 (2021-2022) de Mme Sylvie Vermeillet, fait au nom de la commission des finances, déposé le 20 juillet 2022.

(2) Les cas prévus à l'article 28 du décret du 14 février 2000 tel que modifié par le décret CST sont les suivants : « 1° En cas d'impératifs liés à la continuité du service public, afin d'assurer l'exécution ou l'achèvement d'un travail qui ne pourrait être différé sans dommage pour la continuité du trafic ; 2° En cas de circonstances exceptionnelles ; 3° En cas d'urgence ».

II. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI INITIALE

L'article 5 de la proposition de loi modifie le VI de l'article 158 de la LOM en ajoutant un alinéa qui vise à :

– **clarifier la date d'effet du cadre social territorialisé**, en précisant qu'il n'entre en vigueur qu'à compter de l'ouverture effective à la concurrence, c'est-à-dire lors du changement effectif d'exploitant ;

– **introduire une période transitoire, ne pouvant excéder quinze mois, pendant laquelle la règle de la RATP d'amplitude maximale de 13 heures pourra continuer à s'appliquer de manière dérogatoire** aux nouveaux exploitants.

Cette période transitoire accordera un délai aux opérateurs pour recruter les 500 à 700 conducteurs de bus supplémentaires nécessaires, selon le chiffrage de la RATP, pour compenser la réduction de deux heures quotidiennes de l'amplitude horaire maximale.

III. LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR LE SÉNAT

L'article 5 a été adopté sans modification en commission et en séance publique.

IV. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté l'amendement rédactionnel CD52 du rapporteur.

Article 6

Prolongation du mandat des représentants du personnel de la RATP

Adopté par la commission avec modifications

Cet article vise à proroger le mandat des représentants du personnel de la RATP jusqu'à la fin de la période d'ouverture progressive à la concurrence du réseau de bus exploité par la RATP à Paris et en petite couronne.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

Le mandat des représentants actuels du personnel qui ont été élus aux comités sociaux et économiques de la RATP lors des dernières élections professionnelles, qui se sont tenues en novembre 2021, doit prendre fin le 1^{er} janvier 2025. Comme le

précise le rapport sénatorial⁽¹⁾, « *le transfert des salariés de la RATP aux nouveaux opérateurs implique de droit la cessation du mandat des personnels transférés, y compris les représentants susceptibles d'être transférés à RATP Cap Île-de-France, filiale créée par la RATP pour participer aux appels d'offres* ».

II. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI INITIALE

L'article 6 de la proposition de loi vise à **proroger les mandats des représentants du personnel à la RATP pendant la période d'ouverture progressive à la concurrence** afin de permettre aux membres du comité social et économique (CSE), dont le mandat devait prendre fin le 1^{er} janvier 2025, de rester en place jusqu'à ce que tous les contrats de travail soient transférés.

Cette disposition vise à garantir une représentativité des salariés de la RATP pendant toute la période d'ouverture à la concurrence et à permettre au CSE de veiller aux droits du personnel pendant et à l'issue de cette période de transition.

III. LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR LE SÉNAT

L'article 6 a été adopté sans modification en commission et en séance publique.

IV. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté l'amendement rédactionnel CD53 du rapporteur.

(1) Rapport n° 46 (2023-2025) fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat sur la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP.

Article 7

Modalités de reprise par IDFM des biens mutualisés

Adopté par la commission avec modifications

Cet article vise à préciser la date de transfert à IDFM des biens de retour et des biens de reprise qui ne peuvent être répartis à l'échelle d'un seul lot mais ont vocation à être mutualisés entre les différents opérateurs de transport du réseau.

Il précise que ces biens mutualisés seront transférés à IDFM au plus tard à la date d'entrée en vigueur du premier contrat d'exploitation consécutif à l'ouverture à la concurrence.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

Biens de retour et biens de reprise dans les contrats de concession

L'article L. 3132-4 du code de la commande publique précise que *« lorsqu'une autorité concédante de droit public a conclu un contrat de concession de travaux ou a concédé la gestion d'un service public :*

*« 1° Les biens, meubles ou immeubles, qui résultent d'investissements du concessionnaire et sont nécessaires au fonctionnement du service public sont **les biens de retour**. Dans le silence du contrat, ils sont et demeurent la propriété de la personne publique dès leur réalisation ou leur acquisition ;*

*« 2° Les biens, meubles ou immeubles, qui ne sont pas remis au concessionnaire par l'autorité concédante de droit public et qui ne sont pas indispensables au fonctionnement du service public sont **les biens de reprise**. Ils sont la propriété du concessionnaire, sauf stipulation contraire prévue par le contrat de concession ;*

*« 3° Les biens qui ne sont ni des biens de retour, ni des biens de reprise, sont **des biens propres**. Ils sont et demeurent la propriété du concessionnaire. »*

Les **biens de retour** sont donc les biens indispensables à l'exécution du service public et qui font retour, en principe gratuitement, à la personne publique en fin de concession. Les **biens de reprise**, quant à eux, peuvent être rachetés par la personne délégante en fin de contrat.

A. DISPOSITIONS RELATIVES AUX BIENS DE RETOUR

1. Périmètre des biens de retour

L'article L. 2142-8 du code des transports fixe les modalités de transfert de la RATP à IDFM des **biens de retour**. Ce sont les biens réalisés ou acquis par la RATP ou qui lui ont été remis et qui sont **nécessaires pour assurer l'exploitation**

des services réguliers de transport public de personnes mentionnés à l'article L. 1241-1 du même code.

La convention entre la RATP et IDFM pour 2021 à 2024 fait l'inventaire de ces biens de retour dont le périmètre est précisé en annexe d'un décret du 23 mars 2011 ⁽¹⁾. **Il s'agit notamment des biens mobiliers constitués par les matériels roulants, tels que les bus, et des matériels d'entretien du matériel roulant.**

D'autres biens de retour, indispensables à l'exploitation, sont mutualisés car ils ne peuvent être rattachés à un seul lot. Ce sont notamment :

– les systèmes permettant d'assurer la continuité de service tel que le système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageur (SAEIV) ;

– les infrastructures présentes sur la voie publique et susceptibles d'être utilisées dans le cadre de plusieurs délégations de service public, tels que les espaces de vie bus (EVB) dans les terminus de gares routières ;

– les équipements et systèmes billettiques affectés à l'exploitation des services de bus.

2. Transfert des biens de retour

Les **biens de retour sont la propriété d'IDFM** même si, pendant la durée du contrat de concession, la RATP exerce son contrôle sur ces biens. Ils appartiennent à IDFM *ab initio* ou dès leur acquisition, réalisation, aménagement ou mise à disposition.

En application de l'article L. 2142-8 du code des transports, IDFM entre immédiatement en possession de l'ensemble des biens de retour affectés à l'exploitation des services de bus **à l'expiration du contrat de concession de la RATP**, à titre gratuit, et se trouve, à cette date, subrogé dans tous les droits et obligations de la RATP.

B. DISPOSITIONS RELATIVES AUX BIENS DE REPRISE

1. Périmètre des biens de reprise

L'article L. 2142-9 du code des transports fixe **le régime des biens de reprise**. Ce sont les biens affectés à l'exploitation des services de transport gérés par la RATP, autre que les biens de retour, et qui ne sont pas constitutifs de l'infrastructure au sens de l'article L. 2142-10 du même code.

(1) Décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et aux transferts patrimoniaux entre l'État, le Syndicat des transports d'Île-de-France et la RATP.

Ces biens comprennent notamment les centres de remisage et d'entretien des autobus ainsi que les ateliers de réparation des matériels roulants.

2. Transfert des biens de reprise

En application de l'article L. 2142-9 du code des transports, **IDFM peut racheter les biens de reprise à l'expiration des contrats d'exploitation de la RATP**, si elle estime que ces biens peuvent être utiles à l'exploitation des services en cause.

À l'issue de l'ouverture à la concurrence, **les transferts de biens vers IDFM représenteront une somme de 4,9 milliards d'euros**, qui deviendra propriétaire des matériels roulants.

II. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI INITIALE

L'article 7 concerne à la fois les biens de retour et les biens de reprise lesquels, une fois remis à IDFM, ne peuvent être répartis à l'échelle d'un seul lot mais **ont vocation à être mutualisés** entre les différents opérateurs de transport du réseau.

Les modifications apportées à l'article L. 2142-8 du code des transports pour les biens de retour (1 °) et à l'article L. 2142-9 du même code pour les biens de reprise (2 °) concernent la fixation de la date du transfert de ces biens à IDFM pour tenir compte de l'échelonnement de l'ouverture à la concurrence prévu à l'article 4 de la présente proposition de loi.

Le renvoi dans le droit en vigueur à « *l'expiration des contrats d'exploitation des services* » n'étant plus compatible avec l'attribution des lots aux nouveaux opérateurs à des dates différentes, les dispositions introduites par cet article prévoient deux cas de figure pour le transfert de biens de retour et des biens de reprise mutualisés à IDFM :

– soit **au plus tard à la date d'entrée en vigueur du premier contrat d'exploitation** consécutif à l'ouverture à la concurrence ;

– soit, **en cas de décision d'exploitation des services par IDFM en régie**, à la date à laquelle IDFM prend cette décision si cette date précède la date d'entrée en vigueur du premier contrat d'exploitation.

III. LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR LE SÉNAT

L'article 7 a été adopté sans modification en commission et en séance publique.

IV. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté deux amendements rédactionnels CD54 et CD55 du rapporteur.

Article 8

Représentation des entreprises au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités

Adopté par la commission sans modification

Cet article modifie l'article L. 1241-9 du code des transports pour modifier la composition du conseil d'administration d'IDFM en permettant la représentation des organisations représentatives des entreprises en son sein.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

A. COMPOSITION ET RÔLE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION D'IDFM

Le **conseil d'administration d'IDFM**, présidé par la présidente du conseil régional d'Île-de-France, Mme Valérie Pécresse, est composé, en application de l'article L. 1241-9 du code des transports⁽¹⁾, **de 31 membres répartis comme suit** :

– **seize** représentants élus parmi ses membres par le conseil régional d'Île-de-France ;

– **cinq** représentants élus parmi ses membres par le conseil de Paris ;

– **sept** représentants élus parmi les membres des conseils départementaux des départements de la région Île-de-France, soit un représentant par département ;

– **un** représentant des présidents des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) ;

– **un** représentant des associations des usagers des transports ;

– **un** représentant de la chambre régionale de commerce et d'industrie de Paris-Île-de-France.

(1) « Île-de-France Mobilités est administré par un conseil assurant la représentation des collectivités territoriales qui en sont membres, de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Île-de-France, des associations d'usagers et, enfin, des présidents des établissements publics de coopération intercommunale. ».

Le conseil d'administration se réunit six à sept fois par an pour impulser et définir les politiques de transport en Île-de-France et **décider des moyens de leur mise en œuvre.**

B. FINANCEMENT D'IDFM ET RÔLE DES ENTREPRISES

L'exploitation du réseau de transports en commun d'Île-de-France coûte près de 11 milliards d'euros en fonctionnement par an. En 2021, IDFM a perçu 10,8 milliards d'euros de recettes de fonctionnement qui se déclinent en recettes tarifaires pour près de 4 milliards d'euros, en concours publics pour environ 1,85 milliard d'euros, en versement mobilité pour 4,5 milliards d'euros et en taxes affectées pour près de 100 millions d'euros.

Les **entreprises d'Île-de-France** sont ainsi les premiers financeurs du système de transports en commun. **Elles ont contribué, en 2023, à hauteur de 52 % des ressources de fonctionnement :**

– *via* le **versement mobilité** défini aux articles L. 2531-2 à L. 2531-11 du code général des collectivités territoriales (CGCT). Il s'agit d'une taxe obligatoire pour les entreprises établies dans la région Île-de-France employant plus de dix salariés. Cette taxe correspond à un pourcentage de leur masse salariale. Son produit est affecté à Île-de-France Mobilités ;

– *via* le **remboursement des frais de transports aux salariés** prévu à l'article L. 3261-2 du code du travail. Les entreprises sont tenues de rembourser à hauteur de 50 % les titres de transports de leurs salariés.

Malgré leur rôle essentiel dans le financement des transports publics en Île-de-France, **les entreprises sont représentées au conseil d'administration d'IDFM uniquement par l'intermédiaire de la chambre de commerce et d'industrie Paris Île-de-France**, c'est-à-dire par un membre sur les trente-et-un que compte le conseil d'administration.

II. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI INITIALE

L'article 8 modifie l'article L. 1241-9 du code des transports pour ajouter, parmi les membres du conseil d'administration d'IDFM, **un représentant des entreprises désigné parmi les organisations représentatives d'employeurs.**

Les entreprises, en tant que financeurs d'IDFM, participeraient ainsi, par le biais de ce représentant, à la gouvernance d'IDFM et aux délibérations du conseil d'administration qui définissent, entre autres, les objectifs à assigner au versement mobilité.

III. LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR LE SÉNAT

A. MODIFICATIONS APPORTÉES EN COMMISSION

La commission, à l'initiative du rapporteur, a adopté l'amendement COM-6 qui vise à rectifier la modification apportée à l'article L. 1241-9 du code des transports pour la rendre conforme à la jurisprudence du Conseil constitutionnel sur la compétence du législateur.

Par une décision du 27 novembre 1959⁽¹⁾, le Conseil constitutionnel a jugé que si le législateur est fondé à définir les catégories de représentants au sein du conseil d'administration d'une catégorie particulière d'établissement public, la fixation du nombre de représentants ne relève en revanche pas de la loi, mais du domaine réglementaire.

Ainsi, l'amendement COM-6 ajoute aux catégories de représentants au sein du conseil d'administration d'IDFM fixées par l'article L. 1241-9 du code des transports : « *des organisations représentatives des employeurs* » tout en laissant le soin au pouvoir réglementaire d'en fixer le nombre.

B. MODIFICATIONS APPORTÉES EN SÉANCE PUBLIQUE

L'amendement n° 28 du rapporteur, M. Franck Dhersin, a été adopté en séance publique, avec un avis favorable du Gouvernement.

Cet amendement de coordination tire la conséquence de la modification de l'article L. 1241-9 du code des transports (**I de l'article 8**) concernant la composition du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, en procédant en parallèle à la transposition de cette disposition nouvelle dans l'ordonnance de 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France⁽²⁾ (**II de l'article 8**).

IV. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté cet article sans modification.

(1) Décision n° 59-1 L du 27 novembre 1959.

(2) Ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.

EXAMEN EN COMMISSION

Lors de sa réunion du mardi 7 novembre 2023, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné la proposition de loi, adoptée par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP (n° 1788) (M. Bruno Millienne, rapporteur).

M. le président Jean-Marc Zulesi. Mes chers collègues, l'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de loi, adoptée par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP.

M. Bruno Millienne, rapporteur. La proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP traite d'un sujet sensible, qui demeure clivant : l'ouverture à la concurrence des réseaux de transport public en Île-de-France et plus spécifiquement du réseau des bus de la Régie autonome des transports parisiens, la RATP, à Paris et en première couronne.

En préambule, j'indiquerai ce qu'elle n'est pas, pour que nous nous concentrons sur le fond du texte au lieu de rouvrir des débats déjà tranchés par le législateur.

La présente proposition de loi n'introduit pas l'obligation d'ouvrir à la concurrence le réseau de bus en Île-de-France. Le processus d'ouverture à la concurrence du réseau exploité par la RATP, notamment en ce qui concerne les bus, est engagé depuis la loi du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports. Cette décision a été prise dans le respect du droit européen, dont le cadre en la matière a été fixé par le règlement du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, dit règlement « OSP ».

Ce dernier laisse le choix aux autorités nationales, en matière d'exploitation des services publics de transport de voyageurs, de recourir soit à un opérateur interne émanant de l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), soit à l'attribution de contrats de service public après mise en concurrence. Si je le rappelle, c'est parce que j'entends trop souvent l'excuse facile du « C'est la faute à l'Europe ! » – je crains d'ailleurs de l'entendre à nouveau cet après-midi.

Nous avons le choix d'ouvrir ou non à la concurrence. Nous avons fait celui que je considère être le bon. Il permet aujourd'hui à la RATP d'exporter son savoir-faire partout en Europe, et offrira demain un réseau de transport plus performant et plus efficace.

Outre le fait que tel n'est pas l'objet de la présente proposition de loi, revenir sur la décision d'ouverture à la concurrence du réseau de bus, comme le prévoient de nombreux amendements déposés, serait un déni de réalité. L'ouverture à la concurrence du réseau de bus est bel et bien engagée par Île-de-France Mobilités (IDFM). Dès le mois de février 2022, l'allotissement du réseau de bus en treize lots, à Paris et en première couronne, a été décidé par IDFM ; les premiers avis de concession ont été publiés dans la foulée.

La présente proposition de loi ne vise pas non plus à reporter l'ouverture à la concurrence du réseau de bus de la RATP. Elle permet seulement à IDFM d'échelonner le calendrier d'ouverture effective à la concurrence sur une durée maximale de deux ans à compter de la date initialement prévue. Dès la fin de l'année 2024, les premières délégations de service public (DSP) seront attribuées ; elles seront mises en service au deuxième trimestre 2025.

J'en viens à ce que prévoit la proposition de loi et aux raisons pour lesquelles nous sommes réunis.

Ce texte s'inscrit dans la continuité de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM), qui a défini le cadre légal du volet social de l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP. Il vise à le compléter et à le consolider. En effet, plusieurs difficultés ont été soulevées depuis un an, s'agissant notamment du calendrier d'ouverture à la concurrence prévu par la loi et des garanties sociales accordées aux salariés concernés par l'ouverture à la concurrence.

Sur les difficultés calendaires, nous sommes convenus au printemps dernier, lors de l'examen de la proposition de loi visant à surseoir à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus de la RATP présentée par Stéphane Peu, que la bascule vers l'ouverture à la concurrence en un jour, le 1^{er} janvier 2025, n'était ni réaliste ni souhaitable. Quelques chiffres suffisent à mesurer l'ampleur du processus : 19 000 conducteurs, 315 lignes, 4 800 bus et 1 300 points d'arrêt.

Outre le défi structurel que constitue l'ouverture à la concurrence du réseau de bus le plus dense de France, celle-ci aurait eu lieu dans le contexte de la tenue des jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) de 2024. Indiquer ainsi à 19 000 conducteurs quels seraient leur nouvelle affectation et leur nouvel employeur au 1^{er} janvier 2025 paraît totalement irréaliste. Chacun imagine l'inquiétude et, potentiellement, la désorganisation qu'entraînerait un tel chevauchement de calendriers.

Le compromis élaboré à l'occasion de l'examen de la proposition de loi de M. Peu consistait à prévoir un délai supplémentaire de deux ans, pour permettre à IDFM d'échelonner le calendrier d'ouverture à la concurrence du réseau de bus jusqu'en 2026. À défaut d'avoir examiné ce texte en séance publique dans le cadre de la niche parlementaire du groupe GDR, ce que j'ai vivement regretté, nous avons l'occasion d'adopter ce compromis dans la présente proposition de loi.

Par ailleurs, une mission de préfiguration sociale a été confiée à MM. Jean-Paul Bailly et Jean Grosset en février 2023 pour faciliter l'ouverture effective à la concurrence. Elle portait sur le volet social pour les salariés concernés et a associé toutes les parties prenantes à ses travaux. Ses recommandations ont été remises à IDFM au mois de juin. La présente proposition de loi, déposée au Sénat par M. Vincent Capo-Canellas le 29 septembre, en est la transcription législative.

La proposition de loi vise deux objectifs principaux : garantir les meilleures continuité et qualité de service public pendant et après la période de transition vers l'ouverture à la concurrence tout en préservant un cadre social exigeant pour les salariés concernés ; veiller à l'équité concurrentielle. J'ai auditionné les représentants des opérateurs, des usagers et d'IDFM, ainsi que ceux des organisations syndicales, qui demeurent opposées au principe de l'ouverture à la concurrence. Tous sont satisfaits des points d'équilibre issus de la mission Bailly-Grosset, qui figurent dans le texte.

L'article 1^{er} répond aux inquiétudes relatives à la mobilité géographique obligatoire des salariés concernés par le transfert de leur contrat de travail, lequel aura lieu à l'échelle non de la ligne, mais du centre-bus. Cette règle de principe est complétée par un mécanisme d'appel à volontariat, confié à IDFM, visant à ajuster d'éventuels déséquilibres d'effectifs entre centre-bus.

Des dispositions spécifiques permettent aux conducteurs de bus de nuit de suivre leur ligne au sein d'un autre centre-bus, et de basculer à défaut sur des lignes de jour. Par ailleurs, l'article 1^{er} prévoit l'extension du bénéfice des garanties sociales à tous les salariés transférés pour combler les angles morts de la LOM s'agissant des salariés affectés aux missions reprises en régie ou quasi-régie par IDFM.

La consolidation des garanties sociales et l'attention portée à la situation de chaque salarié caractérisent également l'article 6, qui vise à proroger les mandats des représentants du personnel à la RATP jusqu'à la fin de la période d'ouverture progressive à la concurrence du réseau de bus. Ainsi, le dialogue social ne sera pas interrompu pendant la période de transition.

L'article 4 permet à IDFM d'échelonner le calendrier d'ouverture effective à la concurrence pendant une durée maximale de deux ans à compter de la date initialement fixée par le législateur, à savoir entre le 31 décembre 2024 et le 31 décembre 2026.

Le souci d'assurer la continuité du service public et de permettre à chaque opérateur de préparer au mieux l'ouverture à la concurrence du réseau de bus se retrouve à l'article 5, qui prévoit le report, pendant une période transitoire de quinze mois, de l'application du cadre social territorialisé (CST). Ce report concernera notamment la disposition du CST qui prévoit une amplitude horaire journalière maximale de onze heures pour les services en deux fois. En effet, l'amplitude horaire quotidienne maximale de travail en vigueur à la RATP étant de 13 heures,

sa modification créerait un manque de 500 à 700 conducteurs. Il est donc indispensable de prévoir une période de transition pour permettre à chaque nouvel opérateur d'anticiper les besoins et de recruter des conducteurs.

Les articles 2 et 8 sont relatifs à IDFM. L'article 2 vise à élargir ses possibilités de recrutement à des salariés de droit privé, en raison de la diversification et de la complexification de ses missions dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des transports publics de la région Île-de-France. L'article 8 autorise la représentation, au sein du conseil d'administration d'IDFM, des organisations représentatives des employeurs, lesquels sont les premiers financeurs du réseau de transport public dans la région.

Ces articles vont dans le bon sens et ont reçu un très bon accueil de la part des parties prenantes que j'ai auditionnées.

Quelques remarques avant de conclure sur l'article 3 qui concerne la compétence de règlement des litiges éventuels entre IDFM et la RATP sur le calcul du nombre de salariés transférés, confiée à l'Autorité de régulation des transports, l'ART. Lors de leur audition, ses représentants m'ont indiqué que l'attribution de cette compétence à l'ART, dont la réputation et le professionnalisme ne sont plus à démontrer, pose problème. En effet, l'ART ne dispose d'aucune compétence sectorielle en matière de transport routier de voyageurs en Île-de-France. Sa compétence est limitée aux réseaux de transport souterrain de la région. Ses représentants considèrent que l'intervention de l'ART n'est pas légitime hors de ce domaine, d'autant qu'elle ne dispose pas des moyens humains et financiers pour élargir le périmètre de cette compétence, qui lui a été attribuée par la LOM.

De telles conditions d'exercice sont de nature, me semble-t-il, à mettre en péril les autres missions de l'ART et, plus globalement, sa crédibilité et son expertise, reconnues dans et hors de nos frontières. J'émettrai donc un avis favorable aux amendements CD2 et CD4 – sous réserve de l'adoption de mon sous-amendement CD103 pour ce dernier – de M. Vatin, visant à laisser en l'état les compétences de l'ART, comme elle le demande.

En conclusion, je remercie nos collègues du Sénat de la qualité du travail effectué en première lecture, grâce auquel nous examinons un texte déjà très complet. Je tiens aussi à rappeler un principe essentiel : l'État n'a pas vocation à se substituer à IDFM – certains amendements suggèrent que leurs auteurs l'ont oublié. Notre rôle de législateur est de fixer un cadre, pas d'opérer en qualité d'AOM. La gestion opérationnelle de l'ouverture à la concurrence incombe uniquement à IDFM.

Les auditions que j'ai menées ont permis de détecter plusieurs points de crispation dans la gestion de la transition, s'agissant par exemple de l'information des voyageurs ou encore de la coordination des différents opérateurs, notamment en situation de crise. Ces doutes devront être levés au plus vite.

Dire que tout s'est parfaitement passé lors de l'ouverture à la concurrence du réseau de bus des moyenne et grande couronnes ne serait pas fidèle à la réalité. Dire le contraire ne le serait pas moins. Si le contexte ne sera pas le même dans les prochains mois, les leçons du passé devront néanmoins être retenues. Quoi qu'il en soit, l'État se tiendra aux côtés d'IDFM, dans son rôle : ce texte et notre présence en sont la preuve.

M. le président Jean-Marc Zulesi. Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes.

M. Pierre Cazeneuve (RE). Je salue le travail de notre collègue Stéphane Peu, dont la proposition de loi nous a invités à nous pencher, dès le mois d'avril, sur l'ouverture à la concurrence des lignes de bus de la RATP en petite couronne et à Paris. Lors de son examen, notre commission était parvenue à un compromis sur la date du 31 décembre 2026. Malheureusement, le texte a été retiré avant son examen en séance publique. Je suis très heureux qu'il soit repris, au moins dans l'esprit, par la proposition de loi de M. Vincent Capo-Canellas, qui a été largement adoptée par le Sénat il y a deux semaines.

Il s'agit, non pas de dire si l'on est pour ou contre la mise en concurrence qui a été décidée en 2009, mais, plus modestement, d'en assurer la bonne mise en œuvre, dans un contexte très particulier. La date du 1^{er} janvier 2025 n'est pas réaliste s'agissant de 19 000 conducteurs, de 315 lignes et de 4 800 véhicules. Croire au grand soir n'est pas raisonnable. Il faut étaler l'évolution dans le cadre d'une bonne concertation, ce qui au demeurant est la principale recommandation du rapport Bailly-Grosset.

Aucun effort ne doit être épargné s'agissant de l'accompagnement social des salariés, sur lequel portent d'ailleurs la plupart des articles que nous nous apprêtons à examiner, et du bon déroulement des JOP de 2024. Paris et la France doivent être le mieux préparés possible pour accueillir les millions de visiteurs venus du monde entier pour assister à cet événement exceptionnel.

Mme Annick Cousin (RN). La fin du monopole de la RATP, initialement prévue pour le 31 décembre 2024, a été programmée en accord avec les obligations légales négociées par la Commission européenne. En dépit de quinze ans de préparation, les conditions de la transition ne sont cependant pas réunies.

La présente proposition de loi n'invite pas à exprimer une position pour ou contre l'ouverture à la concurrence. Elle vise à réviser la loi afin d'accorder davantage de temps et de garanties au processus d'ouverture à la concurrence du réseau de bus en Île-de-France.

Le contexte a évolué en raison de la crise de la covid-19 et de la préparation des JOP. Depuis la crise de la covid-19, l'absentéisme parmi les conducteurs de bus a en effet augmenté et la profession souffre d'un manque d'attrait, en raison de salaires insuffisants à l'aune des contraintes et des risques d'agressions associés au métier. Par ailleurs, l'organisation des JOP de 2024 revêt une importance capitale

pour l'image de la France. Une ouverture précipitée à la concurrence pourrait entraîner des mouvements sociaux pendant cet événement mondial, ce qui aurait des répercussions négatives sur l'attractivité de notre pays.

Nous souhaitons garantir des conditions de transport optimales pour les employés de la RATP. Lors des auditions, M. le rapporteur a régulièrement évoqué la sécurité dans les transports. Pour nous, il s'agit d'une préoccupation majeure. Usagers et conducteurs des bus subissent quotidiennement des incivilités. Deux de nos amendements visent à obtenir des rapports à ce sujet, en vue de nourrir une future proposition de loi qui pourrait être examinée dans les mois à venir. Par ailleurs, je rappelle que lors de l'examen de la proposition de loi de M. Peu, nous avons demandé la création d'une mission d'information et d'évaluation du report de l'ouverture à la concurrence et de ses conséquences.

M. Paul Vannier (LFI-NUPES). Cette proposition de loi manifeste une révélation : les idéologues du marché ont enfin compris, effarés, que la privatisation de la RATP engendrera une catastrophe pour le quotidien des 12 millions de Franciliens, un chaos qui, à lui seul, risque de compromettre la réussite des JOP. Alors, pris de panique, ils ont recours à un texte examiné en procédure accélérée, sans étude d'impact ni avis du Conseil d'État, élaboré sans l'accord des organisations syndicales. À dix-huit mois de l'ouverture prévue à la concurrence, la prise de conscience est tardive.

Marseille a fait le choix de la régie publique depuis longtemps. Nice a récemment fait celui de tourner la page de l'ouverture à la concurrence. Cette dernière est en effet un désastre documenté. En grande couronne francilienne, où elle est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2021, la privatisation des transports pourrit le quotidien. Dans ma circonscription, les usagers du réseau de bus Argenteuil-Boucles de Seine subissent l'effondrement de la desserte, et les salariés, le démantèlement de leurs droits sociaux, tels les machinistes du dépôt de Montesson, auxquels Keolis a supprimé du jour au lendemain la prime annuelle d'intéressement.

Sentant venir la catastrophe, le duo Péresse-Macron bricole : un sac à dos social pour les salariés, mais sans treizième mois, et qui disparaîtra bientôt, à l'échéance du premier appel d'offres ; un report de l'ouverture à la concurrence pour les usagers, qui diffère le problème sans le régler. Encore un instant, monsieur le bourreau ! Le passe Navigo à 100 euros et la suppression des droits sociaux suivent !

Rien n'oblige à la privatisation de la RATP, ni le règlement OSP, ni la LOM. Rien, sinon l'obstination dogmatique des jusqu'au-boutistes du marché ! À l'heure de la crise climatique et de l'effondrement du pouvoir d'achat, nous défendrons le service public, sa logique et l'intérêt général plutôt que l'intérêt des financiers !

M. Pierre Vatin (LR). L'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP est voulue et planifiée de longue date par le législateur. Dès 2019, des garanties sociales ont été adoptées, dans le cadre de la LOM, afin de préparer au mieux la date du 31 décembre 2024. Nous croyons dans les bienfaits de la concurrence, qui a cours partout en France et permet d'améliorer la qualité de service pour l'utilisateur à un coût raisonnable. Toutefois, rien ne serait pire qu'une concurrence mal préparée, n'offrant aucun des bénéfices espérés.

Par ailleurs, l'organisation des JOP de 2024, qui devrait attirer 15 millions de visiteurs à Paris en plein mois d'août, sera un défi pour les transports parisiens. En matière d'image de la France dans le monde, l'enjeu est de taille. Basculer en une fois les treize lots du réseau parisien aurait été un pari osé qui aurait pu mettre en péril la continuité du service. Nous soutenons l'échelonnement sur deux ans du transfert des 315 lignes de bus de la RATP, selon un calendrier laissé à l'appréciation d'IDFM.

Ce faisant, aurons-nous sauvé les JOP et rétabli la qualité des transports à Paris ? La question se pose. La réussite ou l'échec des JOP et de la mise en concurrence ne repose pas uniquement sur l'aval des agents de la RATP à rester sages lors des échéances afférentes. En dépit des dispositions techniques utiles prévues par le texte s'agissant du rattachement des conducteurs par centre-bus et de la procédure de volontariat, le problème majeur du secteur des transports publics demeure la difficulté à recruter des conducteurs. Le report des dispositions limitant l'ampleur de travail journalière à 11 heures trahit le désarroi induit par la perte d'attractivité du métier, spécialement marquée à Paris en raison de l'exclusion des salariés de l'accès au logement et de la dégradation des conditions de circulation.

Par ailleurs, si nous nous félicitons du droit offert à IDFM de recruter des salariés de droit privé, que pèsera cet ajustement technique face aux 330 kilomètres de voie ferrée et aux 2,7 milliards d'euros de charges d'exploitation que représentent les nouvelles lignes qui seront ouvertes d'ici à 2031 ? L'accord financier trouvé avec le Gouvernement est le bienvenu, mais suffira-t-il ?

Nous voterons la proposition de loi.

Mme Aude Luquet (Dem). L'ouverture à la concurrence du réseau de bus de Paris et de la petite couronne francilienne recouvre des enjeux non négligeables, en raison de la place centrale de ce réseau dans la mobilité des Franciliens et du nombre de lignes – plus de 300 – et de personnels concernés – plus de 19 000 salariés. L'ambition initiale était de procéder aux premières DSP dès juin 2024. Cette année présentant un caractère exceptionnel en raison de la tenue des JOP, la présente proposition de loi permet d'allonger raisonnablement les délais afin de mieux encadrer et préparer la transition.

Au groupe Démocrate, nous saluons ce choix, le plus rationnel compte tenu du contexte. Par ailleurs, nous sommes convaincus que l'ouverture à la concurrence

est nécessaire pour améliorer la qualité du service. Elle n'en doit pas moins respecter les usagers et surtout les salariés concernés.

Telle est l'ambition de la proposition de loi. Ainsi, le transfert des contrats de travail des salariés à l'échelon des centres-bus et non des lignes est une véritable avancée, qui sécurise géographiquement chaque agent. De même, l'extension du bénéfice du maintien des garanties sociales à tous les salariés transférés et l'allongement du délai de prévenance du transfert sont gages de sécurité. Enfin, l'échelonnement de l'ouverture à la concurrence du réseau sur deux ans, jusqu'au 31 décembre 2026, offre une souplesse bienvenue pour assurer la continuité du service.

N'oublions pas qu'il s'agit non pas d'une privatisation pure et simple, mais d'une DSP. La région Île-de-France, en sa qualité d'AOM, conserve la main par le biais d'IDFM. N'écartons pas non plus trop vite la RATP qui a un savoir-faire précieux en matière d'appels d'offres grâce à sa filiale RATPDev, présente dans seize pays répartis sur quatre continents. Si nous nous réjouissons de nous exporter à l'international, acceptons également d'être défiés sur nos propres offres de mobilité, dès lors qu'il s'agit d'offrir de meilleures conditions de déplacement à nos concitoyens !

Avec pragmatisme et esprit de responsabilité, nous soutenons la proposition de loi.

M. Bertrand Petit (SOC). Où est donc passée la révolution des transports franciliens promise par Mme Pécresse ? Un dialogue social dégradé avec des grèves à la clé, des incidents d'exploitation à répétition, un service dégradé et des plaintes toujours plus nombreuses des usagers : voilà le bilan de la mise en concurrence du réseau de bus Optile en moyenne et en grande couronne ! On pouvait espérer, après ce fiasco, que l'ouverture à la concurrence du réseau de bus de la RATP serait abandonnée ; malheureusement, il n'en est rien. La présente proposition de loi n'en remet absolument pas en cause le principe ; pourtant, il y a de quoi.

Du côté de la continuité du réseau, avec pas moins de treize lots, les problèmes de coordination entre les lignes se multiplieront, en raison des effets frontières. Du côté du sac à dos social concédé aux 19 000 agents concernés, on ne trouve des garanties ni sur le dialogue social, ni sur le maintien des salaires, ni sur le travail de nuit, ni sur la distance supplémentaire qu'ils pourraient avoir à couvrir à l'avenir.

L'ouverture à la concurrence n'est pas une obligation ; c'est un choix politique, en l'occurrence celui de l'AOM et de sa présidente, Valérie Pécresse. Elle aurait pu choisir un mode de gestion public, en créant une régie régionale ou une société publique locale (SPL) ; elle a choisi le marché.

Au fond, ce texte ne trompe personne. Il s'agit pour la droite sénatoriale, avec l'aval du Gouvernement, de voler au secours de la présidente Pécresse, qui a le plus grand mal à imposer la mise en concurrence et aimerait s'épargner un

mouvement social d'ampleur, difficile à assumer pendant les JOP. Surtout, pas question de toucher à l'essentiel : vu le chiffre d'affaires en jeu – 1,3 milliard d'euros –, ce projet en dit long sur l'entêtement idéologique des libéraux de privatiser tout ce qui peut l'être. Tout cela pour d'hypothétiques économies, au détriment de la lisibilité du réseau, de la qualité du service rendu aux usagers et des conditions de travail des salariés !

Le groupe Socialistes et apparentés est résolument opposé à ce projet, qui contribuera à fragiliser encore davantage le service public du transport en Île-de-France, et votera contre la proposition de loi.

M. Vincent Thiébaud (HOR). L'ouverture à la concurrence par DSP n'est pas un abandon de service public, au contraire. C'est l'opérateur qui est mis en concurrence. Le service public, lui, reste à la main de la collectivité territoriale, en l'espèce la région Île-de-France. Le processus auquel nous avons affaire est d'ampleur puisque le transfert concerne 19 000 conducteurs, 315 lignes et 4 800 bus.

L'opération n'est pas nouvelle : elle est inscrite dans le droit européen depuis 2007 et dans le droit français depuis 2009. Nous avons précisé dans la LOM les modalités pratiques de ce transfert, s'agissant surtout des salariés et des garanties sociales afférentes. Le secteur connaît cependant des difficultés et des tensions sur la main-d'œuvre. En outre, il doit se préparer à l'arrivée des JOP de 2024.

La proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien constitue une marche supplémentaire dans son rôle majeur et complexe. Il nous semble donc nécessaire d'allonger le délai pour la sécuriser et prendre les mesures nécessaires à la bonne mise en œuvre de l'opération, en l'assortissant de garanties en matière de continuité et de qualité du service offert aux usagers du réseau et d'acceptabilité des garanties sociales pour ses travailleurs.

L'article 4 offre à l'AOM en Île-de-France la possibilité d'aménager le calendrier d'ouverture à la concurrence sur une durée maximale de deux ans. Cette solution, défendue par le groupe Horizons et apparentés en commission au printemps, donne aux parties prenantes les moyens de mener l'ouverture à concurrence et d'assurer la continuité du service public dans les meilleures conditions possibles.

Nous sommes favorables à la proposition de loi, dont l'adoption nous réjouit d'avance.

M. Aurélien Taché (Écolo-NUPES). C'est la fuite en avant. Cela fait un moment que plus personne ne sait pourquoi cette mise en concurrence est absolument nécessaire, indispensable. Il est clair qu'on va dans le mur. Avec ce texte, il s'agit d'éviter de se prendre le mur pendant les JOP, dont la perturbation par un mouvement social d'ampleur ennuerait bien la présidente Péresse et le président Macron.

Je le répète : la privatisation des transports n'a marché nulle part, ni en Angleterre ni en Allemagne, où 200 chantiers sont ouverts sur le réseau, dont 15 % sont fermés, depuis l'ouverture à la concurrence. Et qu'on ne me dise pas que ce n'est pas l'objet de notre discussion. Le principe est toujours le même : on ouvre à la concurrence, on déplore les dysfonctionnements et on privatise. Les raisons sont uniquement idéologiques, conjoncturelles et politiques. Or tel n'est pas l'esprit dans lequel il faut légiférer.

En grande couronne, où la mise en concurrence a été réalisée, c'est une catastrophe. Les prix augmentent et les salariés sont en difficulté. À Cergy, dans ma circonscription, la perspective de la mise en concurrence suscite l'angoisse. Tout fonctionnait très bien ; pourquoi s'entêter, et même accélérer, dans ce qui a échoué partout en Europe ?

Les Écologistes voteront contre la proposition de loi.

M. Stéphane Peu (GDR). Je réaffirme, si tant est que cela soit nécessaire, l'opposition farouche de notre groupe à l'ouverture à la concurrence, non par idéologie, comme on nous le reproche parfois, mais instruits par l'expérience. Je mets au défi quiconque de faire la démonstration que la privatisation ou l'ouverture à la concurrence d'un monopole public améliorent la qualité du service rendu à l'usager et offrent des bénéfices tarifaires. Il suffit de songer au secteur de l'énergie – nous en avons fait les frais cette année – ou à celui des télécommunications, avec France Télécom.

Je ne comprends pas l'entêtement de la présidente de la région Île-de-France. Vous avez raison sur un point, monsieur le rapporteur : ce n'est pas l'Europe qui nous oblige à cela. C'est un choix politique. Il y a des solutions alternatives, telles que le choix d'une régie publique régionale, auquel les syndicats sont favorables. Cela éviterait, madame Luquet, de rechercher des marchés à l'étranger, qui coûtent cher. Par exemple, le réseau de bus de Londres coûte 80 millions d'euros de déficit par an à la RATP. Ce sont les contribuables franciliens qui paient, ce qui est un véritable scandale. La situation est la même s'agissant des réseaux de Manchester et de Florence. Une solution alternative existe mais elle n'a jamais été mise à l'étude. À cet égard, nous regrettons le choix de légiférer par une proposition de loi, ce qui nous prive d'étude d'impact.

Ma proposition de loi était un texte de repli, visant à reporter au delà de 2028 la mise en concurrence, pour laisser le temps d'étudier les solutions alternatives, et surtout de faire de ce sujet, qui n'a jamais été débattu publiquement, un enjeu des prochaines élections régionales.

M. Guy Bricout (LIOT). Si nous ne sommes pas, au groupe LIOT, les premiers concernés par ce texte très francilien, nous sommes conscients que l'ouverture à la concurrence est programmée dans un contexte social et économique particulièrement compliqué pour le transport en commun, notamment depuis la crise sanitaire, qui a eu de nombreux impacts de long terme, tels que la réduction du

nombre de voyageurs, l'aggravation des difficultés financières des entreprises de transport et la pénurie de main-d'œuvre.

La tenue des JOP exige de lever ces freins au plus vite : il faudra plus de bus, donc plus d'agents, le tout dans un contexte où de nombreuses questions sociales se posent encore pour les agents concernés, notamment celle des garanties du sac à dos social en cas de reprise en régie ou quasi-régie par IDFM.

Que dire également des questions techniques qui restent en suspens, telle celle du pilotage de l'information aux voyageurs et de la billettique ? Au demeurant, le président de la RATP, Jean Castex, alerte régulièrement sur ces points. Au groupe LIOT, nous partageons l'idée selon laquelle il faut tout régler convenablement avant de se lancer dans l'ouverture à la concurrence.

Nous partageons l'objectif de la proposition de loi, qui vise à instaurer les outils permettant de fluidifier l'ouverture à la concurrence. Il y va de l'acceptabilité de ce bouleversement par les salariés concernés. Nous estimons ainsi indispensable de renforcer les garanties sociales pour tous les agents. La proposition de loi y parvient en partie, notamment en élargissant le socle des bénéficiaires du sac à dos social. Néanmoins, nous resterons vigilants sur certaines lacunes qui suscitent parmi les salariés de la RATP une inquiétude légitime, s'agissant notamment du maintien du salaire net, des jours de repos et de la réorganisation en un seul lot des bus de nuit.

Le groupe LIOT est favorable à la possibilité offerte à IDFM d'échelonner le calendrier d'ouverture effective à la concurrence sur une durée maximale de deux ans.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Madame Cousin, au sujet de l'attractivité pour le métier de conducteur de bus, j'ai une bonne nouvelle pour vous : elle repart à la hausse. La RATP s'est engagée à recruter 2 300 chauffeurs de bus et en a déjà recruté 2 100.

La sécurité des usagers et des conducteurs, que nous aborderons plus longuement en examinant les amendements CD38 et CD39, fait partie de nos préoccupations. Après l'audition des parties prenantes, nous sommes arrivés à la conclusion que la solution adoptée est la plus efficace possible, sans exclure qu'il en existe d'autres.

Monsieur Vannier, vos propos ne m'ont pas surpris. Pour ce qui est de l'étude d'impact, vous n'ignorez pas que les propositions de loi n'en sont pas assorties. Je ne sais pas si nous sommes jusqu'au-boutistes dans notre tradition libérale, mais vous l'êtes dans votre tradition étatique.

Monsieur Petit, vous avez raison sur un point : l'ouverture à la concurrence est un choix politique. Vous ne le partagez pas. L'État aide, autant que faire se peut, à la mise en œuvre de la volonté d'IDFM d'ouverture à la concurrence du réseau de bus, mais il n'est pas l'autorité organisatrice. La confusion semble assez répandue.

Monsieur Taché, je constate que votre avis varie selon le groupe auquel vous appartenez. Je crois me souvenir que, le 17 avril 2018, vous avez voté pour l'ouverture à la concurrence du réseau exploité par la SNCF. Les temps changent, vous êtes à présent résolument contre celle du réseau de la RATP. Dont acte. Vous le savez très bien, il ne s'agit pas d'une privatisation : ce sont des délégations de service public – je remercie M. Thiébaud de l'avoir rappelé. Par ailleurs, le réseau Optile n'est pas comparable à celui de la RATP.

Monsieur Peu, je ne peux que souligner votre constance d'opinion à ce sujet, dont nous avons souvent débattu.

Monsieur Bricout, je salue votre intervention, particulièrement complète pour l'orateur d'un groupe assez peu concerné par l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP.

M. Gabriel Amard (LFI-NUPES). Monsieur le rapporteur, c'est méconnaître le statut des régies autonomes de transport que de nous renvoyer à une tradition étatique. Les régies publiques sont des outils de cogestion de la mobilité par les représentants de l'autorité organisatrice, ceux des usagers et ceux des salariés. Votre caricature de l'intervention de notre collègue Vannier est injuste.

Par ailleurs, les DSP coûtent toujours plus cher – entre 10 % et 20 % – que les services gérés en comptabilité publique, ne serait-ce que pour des raisons fiscales et d'affectation des résultats de fin d'année.

Article 1^{er} : *Sécurisation des transferts des contrats de travail des salariés dans le cadre de l'ouverture à la concurrence*

Amendement CD102 de M. Aurélien Taché

M. Aurélien Taché (Écolo-NUPES). Cet amendement vise, sans surprise, à revenir sur la mise en concurrence dont l'application concrète s'est révélée très compliquée dans le cadre du réseau Optile. La RATP, ce n'est pas la même chose, dites-vous. Alors expliquez-nous pourquoi la grande couronne n'aurait pas droit au même traitement. Pour notre part, nous nous attendons au pire pour ceux qui n'y ont pas encore été confrontés dans la grande couronne. Il faut donc revenir en arrière. Ce n'est pas grave de changer d'avis, monsieur le rapporteur : cela arrive à des gens bien.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Notamment à vous, monsieur Taché.

Votre amendement vise à abroger l'article du code des transports relatif au transfert des contrats de travail dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. Nous n'allons pas rouvrir le débat sur l'ouverture à la concurrence du réseau de bus de la RATP, qui a déjà été arbitré démocratiquement. Le processus est déjà engagé ; les

opérateurs et les salariés s’y préparent depuis des mois, voire des années. L’abrogation de cet article ne serait qu’une source d’insécurité juridique pour ces mêmes salariés et opérateurs.

Avis défavorable.

M. Thomas Portes (LFI-NUPES). Que vous le vouliez ou non, le débat de fond est celui de l’ouverture à la concurrence qui a toujours été un échec dans tous les services publics, qu’il s’agisse des transports ou de l’énergie, entraînant les mêmes conséquences : dégradation des conditions de travail pour les salariés ; dégradation du service et augmentation du prix pour les usagers. En Grande-Bretagne, l’ouverture à la concurrence dans le domaine ferroviaire s’est ainsi soldée par une augmentation de 117 % des prix des billets de train – le coût des titres de transport représente en moyenne 15 % des revenus mensuels d’un usager britannique, contre 3 % pour un usager français. À tel point que même les idéologues du marché et de la libéralisation que sont les Britanniques sont revenus en arrière et ont renationalisé des pans entiers du réseau ferré.

Contrairement à ce que vous prétendez, cette ouverture à la concurrence est l’étape qui permet la privatisation, comme l’a montré la réforme du ferroviaire qui nous avait été vendue comme un moyen de préserver et d’améliorer la SNCF, alors que les conventions TER actent des ouvertures de lots comme actuellement pour la RATP. Tout cela va se traduire par une baisse du service puisque les lignes jugées non rentables par les opérateurs privés seront fermées. Les usagers n’auront plus ni les bus Macron – qui se sont cassé la figure – ni les trains. Ils n’auront donc plus de moyens de transport. Voilà la réalité des politiques d’ouverture à la concurrence et de privatisation des transports dans ce pays.

La commission rejette l’amendement.

Amendement CD61 de M. Gérard Leseul

M. Bertrand Petit (SOC). Nous voulons garantir un sac à dos social qui soit réel et non pas au rabais à tous les salariés de la RATP. L’affirmer, c’est bien ; l’inscrire dans le marbre de la loi, c’est mieux. Voilà pourquoi nous voulons compléter le premier alinéa de l’article L. 3111-16-1 du code des transports, afin qu’il soit impossible de remettre en cause l’ensemble des droits sociaux des agents transférés.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Votre amendement tend à maintenir les droits issus du statut particulier de la RATP sans possibilité de remise en cause, ce qui contribuerait à rigidifier les relations salariés-employeur.

Rappelons que cette proposition de loi élargit le bénéfice des garanties sociales à un plus grand nombre de salariés en comblant les angles morts de la LOM, et elle assure la portabilité de certaines garanties statutaires de la RATP et des acquis

sociaux de haut niveau. Concrètement, cela passe par le maintien du niveau de rémunération, la garantie de l'emploi, la continuation pour les salariés concernés du bénéfice du régime spécial de retraite – comme je m'y étais engagé auprès des organisations syndicales – ou encore les garanties concernant les conditions de travail des conducteurs de bus dans le cadre social territorialisé que nous aborderons plus tard.

En outre, la proposition de loi vient sécuriser la garantie d'emploi pour les salariés qui, une fois transférés à un opérateur sous convention collective « transports publics urbains de voyageurs » ou « transport routier », reviendraient à la RATP, alors même que cette dernière n'y est pas adhérente. Là encore, ce régime est plus favorable que celui prévu par la LOM.

Voilà pourquoi j'émettrai un avis défavorable à votre amendement.

M. Paul Vannier (LFI-NUPES). Le sac à dos social est essentiel, mais insuffisant : il ne garantit pas le treizième mois dont bénéficient les agents de la RATP ; sa durée de vie – six ou huit ans – ne couvre guère que le temps de l'appel d'offres.

Si je soutiens l'amendement, c'est parce que je suis soucieux des conditions de travail et des droits des agents actuels de la RATP, mais aussi parce que la détérioration de ces droits et conditions de travail conduirait à une désorganisation du réseau, comme nous l'avons observé en grande couronne, notamment en raison de la multiplication des démissions. La RATP est confrontée à un problème de recrutement patent – il manque beaucoup de chauffeurs de bus et il en manquera encore davantage si ce métier perd encore de son attrait. Les chauffeurs seront moins nombreux et se déplaceront d'un opérateur à un autre, ce qui provoquera une désorganisation et donc une baisse de la qualité du service. Finalement, les usagers payeront aussi le prix de cette dégradation des droits sociaux des salariés. Il faut avoir cette vision globale car on ne peut pas séparer les droits sociaux des droits des usagers quand on parle de gestion des réseaux de transport.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Il est ici question du maintien du niveau de rémunération annuelle, treizième mois compris. Ne commençons pas à échanger des accusations de mensonges réciproques : j'ai vérifié l'information que je vous donne. Mon avis reste défavorable.

M. Paul Vannier (LFI-NUPES). Ce sont les organisations syndicales qui nous informent de la perte de ce treizième mois. Pour ma part, j'accorde de l'importance à la parole des représentants des organisations de salariés, regrettant au passage qu'elles n'aient pas été associées à l'élaboration de ce texte. La procédure accélérée, dont j'ai parlé dans la discussion générale, nous prive aussi de ce regard très important. Pour ma part, j'ai confiance dans la parole des représentants des organisations syndicales concernant la perte de ce treizième mois dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Moi aussi, j'ai entendu les représentants des organisations syndicales, et je suis allé à la pêche aux renseignements concernant le régime de retraite et le treizième mois. Comme vous ne revenez pas à la charge à propos de la perte du régime de retraite, j'imagine que les syndicats ont dû se renseigner dans l'intervalle et qu'ils savent qu'ils le gardent. Aujourd'hui, je vous confirme que le treizième mois est inclus dans la rémunération. Les organisations syndicales n'ont peut-être pas été suffisamment associées à l'élaboration du texte, mais j'ai peine à croire qu'elles n'ont jamais eu de discussions avec leur employeur, la RATP, sur le sujet de l'ouverture à la concurrence.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte l'amendement rédactionnel CD41 du rapporteur.

Amendement CD92 de M. Aurélien Taché

M. Aurélien Taché (Écolo-NUPES). Puisque nous sommes tous très attachés à la qualité du service rendu aux usagers des transports en Île-de-France, je propose de l'inscrire dans la loi, sachant que nous divergeons sur la méthode – certains estiment que la mise en concurrence est mieux-disante.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Vous êtes extraordinaire, monsieur Taché ! Votre amendement vise à figer l'organisation de l'exploitation des lignes de bus à son état au 29 septembre 2023. Ce dispositif est contraire au principe de mutabilité du service public, dégagé par la jurisprudence du Conseil d'État dès 1902 : si les habitudes de transport des Franciliens ou la démographie régionale viennent à changer, le niveau de service doit pouvoir s'adapter à l'évolution de la demande de transport et aux besoins des usagers. Cela contribue d'ailleurs à assurer la continuité du service public. En figeant le réseau dans son état actuel, vous empêcheriez ces changements. Il faut laisser l'autorité organisatrice des transports définir son offre de services. Nous n'avons pas vocation à nous substituer dans la loi aux compétences d'IDFM.

Pour toutes ces raisons, je demande le retrait de cet amendement ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. Thomas Portes (LFI-NUPES). L'idée de l'auteur de l'amendement est de figer le réseau à un niveau plancher car nous sommes évidemment favorables à un développement du service public. L'opérateur privé délégataire s'intéressera avant tout à la rentabilité de la ligne et la fermera s'il n'y a que dix usagers, alors que ceux-ci ont le droit de prendre ce bus. Il faut garantir un droit à l'accès au transport. Nous voulons empêcher que des gens ne soient privés de transport en

raison de la fermeture de lignes jugées non rentables par des opérateurs privés. C'est pourquoi nous voterons pour cet amendement.

M. Pierre Cazeneuve (RE). Je ferai trois remarques.

Tout d'abord, l'adoption de cet amendement, figeant le réseau, empêcherait d'accroître et d'améliorer la qualité de transport sur certaines lignes, ce qui serait fort dommage.

Ensuite, certaines lignes seront peut-être réduites pour de bonnes raisons. Dans ma circonscription de la petite couronne, par exemple, la nouvelle ligne de tramway de Rueil-Malmaison va doubler une ligne de bus existante. La qualité de service va s'en trouver considérablement améliorée car le tramway est plus rapide, plus régulier et non sujet aux embouteillages. Peut-être sera-t-il légitimement décidé de réduire le nombre de bus – ne serait-ce qu'un toutes les six heures – suivant le même parcours que le tramway ?

Enfin, l'amendement témoigne d'une méconnaissance totale du fonctionnement des appels d'offres. Pour chaque lot, l'autorité organisatrice fixe un cahier des charges prévoyant un nombre de bus et une fréquence de passage. Si une compagnie privée estime qu'une ligne ne sera pas rentable, elle ne se portera pas candidate et la RATP assurera le service. L'opérateur doit respecter un contrat et ne peut pas décider après coup de fermer une ligne de bus.

M. Aurélien Taché (Écolo-NUPES). Monsieur Millienne, comme vous êtes tout aussi extraordinaire que moi, vous avez parfaitement compris le sens de mon amendement, explicité par mon collègue Portes. Sur le plan légistique, c'est le seul moyen que j'ai trouvé pour vous alerter sur le fait que la privatisation allait conduire à une dégradation du service. Je ne suis pas plus idiot que vous : je vois à peu près ce qu'est le principe de mutabilité du service public, que j'ai étudié pendant ma deuxième année de droit administratif. Pour bien marquer le caractère politique de notre discussion, je vais retirer mon amendement en attendant de trouver des solutions techniques et de déposer des amendements plus précis.

L'amendement est retiré.

Amendement CD64 de M. Stéphane Peu

M. Stéphane Peu (GDR-NUPES). Il s'agit de garantir un droit de maintien au sein de la RATP des salariés qui ne souhaiteraient pas être transférés.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Votre amendement vise, bien qu'indirectement, toujours le même objectif : empêcher la procédure d'ouverture à la concurrence du réseau de bus actuellement exploité exclusivement en délégation de service public par la RATP.

À l'avenir, la RATP sera un opérateur parmi d'autres – peut-être le plus important – du réseau de bus à Paris et en Île-de-France. Permettre aux salariés de rester à la RATP, indépendamment du nombre de lots et donc de lignes que la RATP exploitera dans le futur, va à l'encontre de la logique de mise en concurrence. Rappelons qu'avec les acquis de la LOM, renforcés par cette proposition de loi, des garanties sociales attachées au statut de salarié à la RATP seront conservées par les salariés transférés, comme déjà indiqué. Si nous adoptons la mesure proposée, les salariés choisiraient de rester à la RATP, même si celle-ci ne conservait qu'un lot. Vous voyez bien que ce n'est pas possible.

Pour toutes ces raisons, j'émetts un avis défavorable.

M. Paul Vannier (LFI-NUPES). Cette ouverture à la concurrence ne se fait pas sur la base du volontariat : vous forcez les agents de la RATP à basculer vers d'autres opérateurs. Aucun agent n'a envie d'aller vers un nouvel opérateur parce que les conditions de travail et de salaire y seraient meilleures. L'ouverture à la concurrence est d'ailleurs organisée pour réduire les droits des travailleurs, faire baisser le coût d'exploitation et augmenter les marges et les bénéfices des opérateurs privés qui vont exploiter ces lignes. Derrière l'apparence du volontariat régulièrement rappelé, vous êtes obligés de forcer, de contraindre, d'empêcher les agents de la RATP de conserver leur statut. Il n'y a aucune liberté dans tout cela, seulement de la contrainte et même de la brutalité.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Ne tournons pas autour du pot – M. Peu qui n'a pas repris la parole a d'ailleurs parfaitement compris ma position – : la RATP n'aura pas tous les lots et ses salariés se retrouveraient largement en surnombre s'ils y restaient tous. Vous pouvez contester l'ouverture à la concurrence comme vous le faites depuis le début, ce qui n'est pas le sujet du texte, mais vous ne pouvez pas raisonnablement demander cela.

Mme Annick Cousin (RN). Même s'il ne me semble pas qu'un nouvel opérateur pourrait être défaillant, je pense qu'il faudrait l'inscrire dans la loi afin de rassurer les salariés transférés.

M. Gabriel Amard (LFI-NUPES). Je suis un peu gêné par les abus de vocabulaire. Les mises en concurrence, cahiers des charges et autres critères à respecter sont valables dans des appels d'offres au sens du code des marchés publics. Dans le cas des délégations de service public, il s'agit de négociations, même si elles doivent s'effectuer dans une certaine transparence. Que se passe-t-il si les opérateurs ne répondent pas au cahier des charges ou si les délégataires potentiels prennent les lots les plus rentables, délaissant ceux qui ne leur permettraient pas de faire de l'argent ? En fait, il n'y aura pas d'obligation à respecter en tout point les exigences que vous semblez défendre : si aucun des délégataires potentiels ne répond sur tel ou tel aspect, vous finirez par attribuer le lot à celui qui vous paraîtra le plus près du cahier des charges initial. En définitive, les opérateurs seront les maîtres du jeu, et vos vœux seront des vœux pieux parce qu'ils ne pourront pas être tenus jusqu'au bout de la négociation.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Recadrons le débat : c'est IDFM – et non pas l'État ou le législateur – qui attribue les lots. Tous les groupes parlementaires ont des représentants au conseil régional d'Île-de-France, qui peuvent intervenir dans l'organisation d'IDFM. Pour notre part, nous pouvons fixer des conditions de portabilité sociale plus importantes que celles adoptées dans la LOM en 2019 et nous assurer que tout se passe dans les meilleures conditions. Nous n'allons pas attribuer les lots et trancher à la place d'IDFM.

La commission rejette l'amendement.

Amendements identiques CD65 de M. Stéphane Peu et CD95 de M. Gérard Leseul

M. Stéphane Peu (GDR-NUPES). Dans une activité de transports publics, au moins 80 % des coûts sont des coûts de personnel. Les éventuelles économies liées à l'ouverture à la concurrence ne pouvant se faire que sur ce poste, l'inquiétude des salariés est donc légitime et compréhensible. Nous proposons donc de compléter le code des transports afin qu'il ne soit pas possible de remettre en cause l'ensemble des droits sociaux des agents transférés. Compte tenu de mes observations précédentes, on ne peut pas se contenter de paroles ou d'intentions en la matière. Pour rassurer tout le monde, il vaut mieux que ce soit inscrit dans le texte.

M. Bertrand Petit (SOC). C'est une variante de l'amendement CD61 présenté il y a un instant.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Il s'agit, en effet, d'une variante de l'amendement CD61 concernant les droits sociaux des agents de la RATP. Comme je l'ai déjà indiqué, ces droits sont maintenus ainsi que les garanties statutaires de ces personnels. Je conçois que vous ne me fassiez pas confiance, mais, de mon point de vue, ces amendements sont satisfaits. J'en demande donc le retrait ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. Thomas Portes (LFI-NUPES). Il faut rétablir une vérité : non, le treizième mois n'est pas garanti et automatique lors de l'attribution du lot parce qu'il dépend d'un accord de branche et qu'il sera donc renégocié, ce qui signifie que les salariés transférés risquent de le perdre. Voilà la réalité décrite par les organisations syndicales. On ne peut pas vous laisser dire le contraire.

M. Stéphane Peu (GDR-NUPES). Les agents de la RATP se réfèrent au réseau Optile où, malgré les engagements pris, il y a eu dans certains cas une dégradation des rémunérations et des conditions de travail des agents. Si la volonté de maintenir les droits et les acquis est sincère – ce que je veux bien croire –, qu'est-ce qui nous empêche de l'inscrire dans la loi pour rassurer tout le monde et créer les bonnes conditions du dialogue social ? C'est ce que nous proposons et notre travail est de faire la loi.

M. Bruno Millienne, rapporteur. D'une part, c'est garanti dans la loi – à mon avis, le ministre en prendra aussi l'engagement lors des débats dans l'hémicycle. D'autre part, les conditions de transfert des acquis sociaux ne sont pas du tout les mêmes que dans le cadre du réseau Optile. Monsieur Portes, vous dites que les organisations syndicales prétendent que le treizième mois n'est pas inclus, tout en expliquant qu'elles n'ont participé à aucune négociation. Leurs dires se fonderaient donc sur des rumeurs puisqu'elles n'ont pas été associées aux travaux. Pour ma part, je crois ce qui m'a été indiqué : les agents transférés partent avec toute leur rémunération de la RATP.

La commission rejette les amendements.

Elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD43, CD44, CD45, CD46 et CD47 du rapporteur.

Amendement CD57 du rapporteur

M. Bruno Millienne, rapporteur. Cet amendement vise à modifier la rédaction de la fin de l'alinéa 19, afin d'offrir aux opérateurs la photographie la plus exacte possible des transferts à réaliser entre la RATP et les futurs opérateurs, la date retenue par le Sénat nous paraissant trop proche de la mise en service des premiers lots, prévue au début de 2026. Les opérateurs n'auront pas assez de temps pour étudier correctement avec la RATP le nombre d'équivalents temps plein (ETP) à transférer pour chaque centre-bus.

Je propose donc de fixer la période de référence pour le calcul du nombre de contrats à transférer, à l'année qui précède le lancement des procédures de mise en concurrence, soit 2021 ou 2022. La version issue du Sénat aurait nécessairement impliqué des allers-retours d'ajustement ; ma rédaction permet aux opérateurs de ne pas se tromper sur le nombre de salariés à transférer pour les centre-bus et d'être opérationnels le plus rapidement possible. Le rapporteur du texte au Sénat s'est rangé à mon avis, réalisant que la volonté de s'approcher le plus possible de la date de remise définitive des concessions, c'est-à-dire 2024-2025, comportait un risque : la photographie serait trop imprécise pour les premiers lots, attribués et exploités dès janvier 2026.

M. Stéphane Peu (GDR-NUPES). Monsieur le rapporteur, je crains qu'il y ait une petite entourloupe dans votre amendement. Vous n'ignorez pas que l'année 2020 a été marquée par une pandémie entraînant de nombreuses conséquences, notamment une fuite des personnels employés dans les transports publics. L'actuel PDG de la RATP, Jean Castex, s'emploie d'ailleurs à recruter quelque 2 000 personnes afin de remédier aux vagues de démissions de 2020 et 2021, mais 1 000 départs vers les régions ou autres ont encore été enregistrés depuis le

1^{er} janvier 2023. Je crains donc que les photographies avancées des effectifs n'amointrissent l'objectif cible en matière de personnel.

M. Paul Vannier (LFI-NUPES). Je partage l'avis de M. Peu : la période de référence nous renvoie à un moment où l'offre de transport était bien inférieure à ce qu'elle est actuellement – et nous ne sommes toujours pas revenus à 100 % de ce qu'elle était avant la pandémie. En prenant un tel repère, nous risquons de transférer des sous-effectifs. Vous recherchez la plus grande efficacité pour les opérateurs, mais votre point de repère n'est pas bon. Vous allez mettre les opérateurs dans une situation difficile parce qu'ils n'auront pas suffisamment de machinistes pour faire circuler leurs bus, sachant que le niveau de l'offre de transports est quasiment revenu à son niveau d'avant la crise du covid-19. En voulant faire mieux, vous risquez de faire moins bien.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Le texte initial se référait à la période 2019- 2021 de la LOM et à la notion d'ETP travaillés pour établir le nombre de contrats à transférer. Une photographie prise pendant la pandémie en retenant les ETP travaillés n'aurait pas été vraiment représentative du nombre de salariés de la RATP, convenons-en. Le Sénat a donc décalé cette période à 2024-2025, alors que la mise en exploitation de certains lots est prévue au 1^{er} janvier 2026.

Anticipant les difficultés, nous proposons de retenir décembre 2021-mars 2023 comme période de référence durant laquelle la RATP pourra effectuer une espèce de tuilage de l'effectif exact pour chaque centre-bus : la photographie sera la plus exacte possible et les opérateurs auront un peu plus de temps pour se retourner quand ils devront commencer l'exploitation de leur lot dès le 1^{er} janvier 2026. Nous avons retenu une période intermédiaire entre celle de la LOM et celle du Sénat pour que les opérateurs puissent s'organiser au mieux dans l'intérêt de la continuité du service.

La commission adopte l'amendement.

Amendement CD2 de M. Pierre Vatin.

M. Jean-Yves Bony (LR). Même si le Cantal n'est pas très concerné par les transports franciliens, je vais tenter de défendre nos amendements avec mon collègue Jean-Pierre Taite. Celui-ci vise à retirer à l'ART la compétence en matière de litiges entre IDFM et la RATP concernant la répartition des effectifs vers les nouveaux opérateurs. L'ART estime, en effet, n'avoir ni les moyens ni l'expertise pour exercer cette compétence.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Merci, messieurs, de vous être emparés de ce sujet. À l'occasion de l'audition que j'ai menée auprès de l'ART, j'ai pris conscience du problème de taille que pose le fait de lui avoir confié le règlement des litiges relatifs au nombre de salariés transférés.

Première difficulté : l'ART ne dispose d'aucune compétence sectorielle en matière de réseau de surface puisqu'elle n'assure aucune mission de suivi du secteur du transport routier de personnes en Île-de-France. Ses compétences se limitent aux réseaux souterrains en Île-de-France ; elle ne dispose d'aucune connaissance particulière de l'organisation du service dans les centres-bus franciliens de la RATP.

Deuxième difficulté : l'ART ne dispose pas des moyens humains et financiers suffisants pour monter en compétence dans ce domaine d'ici à l'arrivée potentielle des premiers litiges. Notons que ces besoins humains et financiers auraient pu être mieux anticipés – y compris par nous, députés – depuis l'adoption de la LOM, il y a quatre ans.

Troisième difficulté : les conditions d'exercice de cette nouvelle compétence risqueraient de mettre en péril les autres missions de l'ART, sur lesquelles repose la réputation d'excellent régulateur économique sectoriel dont elle jouit en France comme en Europe.

Pour toutes ces raisons, je suis favorable à cet amendement.

M. Paul Vannier (LFI-NUPES). Nous sommes totalement d'accord avec les auteurs de l'amendement et M. le rapporteur. Lors des auditions, il est apparu que le règlement de ces différends ne relevait pas de l'ART, et aussi que cette dernière avait été choisie à l'issue d'un dialogue entre la RATP et IDFM. N'est-il pas surprenant que les parties susceptibles d'entrer en contentieux choisissent le juge amené à trancher leurs éventuels différends ? Nous voterons donc pour cet amendement.

M. Pierre Cazeneuve (RE). Je suis dans la position délicate de devoir apporter un peu de nuance aux propos du rapporteur, même si nous avons une vision très proche du sujet. Lorsque vous étiez corapporteur de la LOM, monsieur le rapporteur, vous aviez choisi l'ART comme autorité indépendante chargée de cette mission.

Votre avis sur cet amendement me semble être destiné à alerter le Gouvernement sur le fait que l'ART ne dispose pas actuellement des moyens humains et financiers pour assumer cette mission – constat largement partagé au sein de cette commission. Cela étant, ce constat peut conduire à deux options différentes : la première, qui a ma faveur, consiste à donner plus de moyens à l'ART ; la seconde est de lui ôter une compétence accordée il y a quatre ans.

Je suis persuadé – comme vous devez l'être au fond de vous – que l'ART est la bonne autorité pour exercer cette compétence. Cet amendement va sans doute être largement adopté, mais je pense que nous devrions en rediscuter dans la perspective de la séance publique car il me semble que nous sommes d'accord sur le fond et que la solution proposée ici n'est pas la meilleure.

M. Paul Vannier (LFI-NUPES). Si l'ART n'était pas chargée de régler ces contentieux, il serait toujours possible de recourir à la justice ordinaire qui existe et

fonctionne parfaitement. Pourquoi ces litiges devraient-ils être tranchés par une justice d'exception ? Le Sénat a allongé le délai de trois mois, considérant que l'ART ne pouvait pas agir de façon rapide, même avec plus de moyens. En termes de rythme de traitement, l'avantage de recourir à l'ART plutôt qu'à la justice ordinaire ne semble donc pas considérable.

L'ART a soulevé des questions de moyens, de compétences mais aussi de principes liés à la séparation des pouvoirs, soulignant qu'elle relevait du pouvoir exécutif. Tous ces arguments devraient nous inciter à être prudents et à faire confiance à la justice qui, telle qu'elle est organisée, fonctionne et peut parfaitement traiter ce type de contentieux.

Mme Annick Cousin (RN). Le régulateur a un rôle à jouer en cas de différend entre IDFM et la RATP.

Lors de l'examen des crédits, nous avons proposé d'augmenter de 3 millions d'euros le budget de l'ART, afin qu'elle puisse assurer correctement ses missions mais aucun autre groupe n'a voté notre amendement. Quant à la rapporteure pour avis, Mme Brulebois, elle a proposé une augmentation de 1 million d'euros, qui a été approuvée. On peut toutefois se demander si cela suffira.

M. Pierre Vatin (LR). Si l'ART dit qu'elle n'a ni la compétence, ni l'expertise, elle doit évoluer. Notre but n'est pas de la réformer, ni de compliquer l'ouverture à la concurrence. Le texte devra simplement être appliqué.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je ne partage pas totalement votre opinion, Monsieur Vannier. Oui, le juge a compétence à trancher de tels litiges, autant que l'ART. Ne pas donner cette expertise à l'ART si elle en acquiert les compétences serait une faute. Dans les autres missions qui lui incombent, son analyse, en effet, a toujours été saluée pour son grand professionnalisme et sa grande rigueur. Elle réglerait donc plus rapidement les litiges que le juge de droit commun. Mais force est de constater qu'elle n'a ni les compétences, ni les moyens d'exercer cette mission aujourd'hui. Or je me refuse à l'envoyer dans le mur, alors qu'elle a acquis cette réputation d'excellence, en France et en Europe.

Madame Cousin, vous avez raison, la question des moyens se pose peut-être. Il y a donc deux façons de faire : soit on se contente d'alerter en commission, sans modifier le texte, en espérant recevoir une réponse dans l'hémicycle ; soit, comme je le souhaite, on arrête là le dispositif au motif que les conditions ne sont pas remplies pour confier cette mission à l'ART. Je ne peux pas laisser passer cela et j'attends une réponse claire du ministre des transports : nous verrons en séance comment les choses évolueront.

Je suis donc favorable à l'amendement de M. Vatin.

La commission adopte l'amendement.

M. le président Jean-Marc Zulesi (RE). Permettez-moi à présent de m'associer aux propos de Pierre Cazeneuve. Il est dommage que l'amendement ait été adopté, compte tenu du travail que nous avons mené dans le cadre de la LOM. Il faut toutefois respecter le choix de la commission.

Amendement CDI de M. Pierre Vatin

M. Jean-Pierre Taite (LR). Le présent amendement a pour objet de prévoir la communication de la liste des salariés volontaires pour un transfert pendant la procédure d'appel d'offres, non après la notification du contrat de concession. Cette précision vise à éviter que le maintien des salariés dans leur centre-bus ne conduise à des sous-effectifs ou des sureffectifs importants, selon les lots.

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'amendement tend à apporter des précisions quant au calendrier de la procédure d'appel au volontariat dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.

Le texte prévoit que les conditions de l'appel au volontariat seront définies par décret en Conseil d'État. Les services compétents du ministère travaillent à sa rédaction : éclairés par le retour d'expérience de l'ouverture à la concurrence du réseau de la SNCF, ils prévoient un calendrier permettant la communication de la liste des salariés volontaires au transfert pendant la procédure d'appel d'offres.

C'est pourquoi je vous invite à retirer l'amendement : en séance, le ministre au banc s'engagera sur le calendrier qui sera fixé par décret.

M. Stéphane Peu (GDR-NUPES). Treize réseaux de la banlieue et de Paris *intra muros* sont mis en concurrence. Bien évidemment, on commence par la banlieue, qui essuie les plâtres des mauvaises décisions et des possibles dégradations de service. Je note que le ministre des transports, qui n'est pas indifférent à ce qui se passe dans Paris, a pris soin de reporter la date de l'ouverture à la concurrence des bus parisiens à la fin de la période considérée, après les élections municipales de 2026. Je n'y vois pas un gage de confiance dans le processus.

M. Gabriel Amard (LFI-NUPES). Je le redis, il ne s'agit pas d'un appel d'offres. Lors d'une délégation de service public, on définit les équivalents temps plein nécessaires pour maintenir le niveau de service que l'autorité organisatrice estime adéquat afin de garantir son bon fonctionnement. C'est un des éléments du cahier des charges. On ne peut pas partir d'une liste de volontaires car si ceux-ci étaient moins nombreux que les équivalents temps plein indispensables à la bonne marche du service, on nivellerait par le bas la qualité de service à l'attribution du lot. Il faut au contraire établir cette liste à distance de l'évaluation des coûts de personnel requis en vue de la bonne tenue du service, telle que l'autorité organisatrice l'a définie. Je vous invite donc à rejeter l'amendement.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD14 de M. Paul Vannier

M. Paul Vannier (LFI-NUPES). Cet amendement d'appel vise à rattacher les lignes de bus de nuit aux centres-bus auxquels elles sont actuellement attachées. Cela permettra, en cohérence avec la logique de la proposition de loi, d'éviter une mobilité géographique imposée aux conducteurs des bus de nuit.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Un tel rattachement signifierait que l'on revient sur une des avancées trouvées par la mission Bailly-Grosset. Or ce point d'équilibre satisfait tous les opérateurs concernés que j'ai auditionnés.

Grâce à la proposition de loi, les conducteurs travaillant sur le réseau noctilien pourront choisir entre suivre leur ligne de nuit, si celle-ci est déplacée vers un autre centre-bus, ou être transférés sur un service de jour dans le lot correspondant à leur site actuel d'affectation, comme tous les autres conducteurs.

L'amendement aurait par ailleurs pour conséquence de remettre en cause l'allotissement qui a été défini il y a plus d'un an et demi par IDFM, ce qui chamboulerait la procédure d'ouverture à la concurrence déjà engagée. Avis défavorable.

M. Paul Vannier (LFI-NUPES). J'ai découvert récemment le rapport Bailly-Grosset, qui n'avait pas été transmis aux parlementaires. En suggérant que les conducteurs de bus de nuit puissent basculer en service de jour, vous omettez de préciser que cela représente pour ces derniers une perte de 400 à 500 euros par mois, ce qui est considérable pour des salaires modestes, qui le seront encore davantage après l'ouverture à la concurrence.

Vous dites que tout le monde est satisfait de cette organisation. Peut-être, mais les principaux concernés, les machinistes du noctilien, ne le sont pas puisque les organisations syndicales représentatives nous alertent sur leur situation. En effet, ils subiront une diminution de leur salaire ou une mobilité.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte l'amendement rédactionnel CD48 du rapporteur.

Amendement CD101 de M. Gérard Leseul

M. Bertrand Petit (SOC). Ce mauvais projet d'ouverture à la concurrence, précipité et non fondé, contribuera à déstabiliser la vie et le travail de milliers de

salariés qui devront modifier leurs habitudes et, parfois, parcourir des distances plus longues pour prendre leur service. L'amendement vise à protéger les agents concernés par un transfert de contrat en obligeant le cédant à les informer le plus tôt possible.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Votre amendement vise à allonger de quatre à sept mois le délai d'information des salariés du transfert de leur contrat de travail dans les cas où le délai entre l'attribution du contrat et le changement effectif d'employeur est inférieur à douze mois. Il n'est pas logique d'imposer à la RATP un délai d'information plus long que les six mois prévus lorsque le délai entre l'attribution du contrat et le changement effectif d'employeur est supérieur à douze mois. L'équilibre trouvé au Sénat paraît satisfaisant, comme l'attestent les représentants des opérateurs et de la RATP que j'ai auditionnés.

Je donne donc un avis défavorable à votre amendement.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD66 de M. Stéphane Peu

M. Stéphane Peu (GDR-NUPES). Les agents du réseau de bus de la RATP qui seront transférés dépendront de la convention collective des transports urbains. Cet alignement se traduira par une dégradation de leurs conditions de travail. Le présent amendement vise à permettre aux agents qui le souhaitent de conserver le bénéfice de leur statut, une fois transférés à un nouvel employeur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. La disposition créerait d'importantes distorsions en matière de conditions de travail entre les salariés des futurs opérateurs du réseau de bus, selon qu'ils relèvent ou non du statut de la RATP. C'est pourquoi, s'agissant des règles relatives au temps de travail et de repos, tous les salariés relèveront du cadre social territorialisé, comme le prévoit la loi. Dans le même temps, les salariés sous statut transférés continueront à bénéficier de la garantie de l'emploi ainsi que du régime spécial de sécurité sociale dont ils bénéficiaient au titre des pensions et prestations de retraite. Cela paraît être un équilibre satisfaisant ; c'est pourquoi, j'émetts un avis défavorable sur l'amendement.

M. Stéphane Peu (GDR-NUPES). La proposition n'est pas si compliquée, comme le montre l'exemple des offices HLM qui, depuis une dizaine d'années, ne peuvent recruter que des salariés de droit privé. Les fonctionnaires qui y travaillaient auparavant ont eu le choix entre devenir salariés de droit privé, avec la convention collective correspondante, ou garder leur statut d'agents de la fonction publique territoriale. Aujourd'hui, dans tous les offices HLM de France, cohabitent des agents de la fonction publique territoriale et des salariés de droit privé. Les changements se font sur la base du volontariat : ceux qui gardent leur statut ne bénéficient pas des conditions de travail éventuellement plus avantageuses des

adhérents à la convention collective. Ce choix peut toutefois s'entendre : dans notre cas, il serait de nature à rassurer les salariés concernés.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Naturellement, mais nous discutons d'un texte dont la responsabilité sociale dépend davantage des négociations menées entre la RATP et IDFM que des décisions prises par l'État. Le Sénat a apporté des améliorations au sac à dos social. À présent, les dispositions sont plus favorables que celles prévues dans la LOM.

Faisons confiance à IDFM pour faire respecter ces droits sociaux : il en va de la bonne continuité du service public tel qu'il existe. Si, lors des appels d'offres et des contrats passés avec les futurs opérateurs, IDFM s'amuse à revenir sur les acquis sociaux, elle s'exposerait à des problèmes de discontinuité dans le service. Mon rôle n'est pas de me mettre à sa place. J'ai répondu pour ce qui concerne le statut des agents de la RATP qui seraient transférés : ils conservent l'ensemble de leurs acquis sociaux. C'est ce qui était recherché, et qui a été obtenu.

M. Jean-Louis Bricout (LIOT). Je confirme ce qu'a dit M. Peu. Ancien employé d'Orange, j'ai vécu la mise en concurrence : nous avons la possibilité de conserver notre statut de fonctionnaire. Cela n'a jamais posé de problème.

M. Paul Vannier (LFI-NUPES). IDFM laisse les opérateurs démanteler les acquis sociaux : c'est une certitude en grande couronne. Par exemple, les salariés du dépôt de Montesson dans les Yvelines sont passés chez Keolis, lequel a brutalement supprimé la prime annuelle d'intéressement, équivalente à un mois de salaire. Bien que 95 % des machinistes aient fait grève pendant un mois, la présidente d'Île-de-France Mobilités n'est jamais intervenue pour demander à l'entreprise de maintenir le droit existant.

M. Stéphane Peu (GDR-NUPES). L'amendement renforce les dispositions de la loi pour ce qui est du libre arbitre du salarié. La cohabitation des deux statuts ne pose aucun problème, pas davantage dans les transports que dans les télécommunications ou les organismes HLM. C'est une possibilité offerte aux salariés. La garantir n'est pas d'un intérêt mineur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous sommes d'accord sur le fond mais nous ne nous comprenons pas : les salariés de la RATP conservent leurs acquis sociaux, quel que soit l'opérateur auprès duquel ils sont transférés. Il n'y a aucune crainte à avoir pour eux : ils pourront conserver leur statut *a priori* plus avantageux que celui des salariés de Keolis ou de Transdev.

Monsieur Vannier, je l'ai dit dans mon propos liminaire, il y a eu des dysfonctionnements, chez Optile notamment. Mais tout ne s'est pas mal passé. Fort des problèmes constatés, le Sénat a cherché à protéger encore plus les salariés de la RATP que ne l'avaient été ceux transférés à Optile – c'était l'objectif de la mission Bailly-Grosset. Limitées à la LOM, vos remarques auraient été pertinentes, mais on a rédigé une « LOM++ » et amélioré le sac à dos social. C'est pourquoi j'émet un avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte l'amendement rédactionnel CD49 du rapporteur.

Elle adopte l'article 1^{er} modifié.

Après l'article 1^{er}

Amendements CD6 de M. Pierre Vatin et CD67 de M. Stéphane Peu (discussion commune)

M. Jean-Yves Bony (LR). L'amendement CD6 a pour objet de permettre à IDFM d'appliquer des sanctions lorsqu'un service de mauvaise qualité est rendu.

M. Stéphane Peu (GDR-NUPES). Dans le même esprit, le CD67, vise à inscrire dans la loi qu'il ne peut y avoir de dégradation de la qualité de service.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis défavorable. Garantir la meilleure qualité de service pour les usagers des transports en commun en Île-de-France est une préoccupation que nous partageons, mais nous divergeons quant à la solution. L'ouverture à la concurrence est, selon nous, un gage de qualité du service de bus. Laissons à l'autorité organisatrice de transports IDFM le soin de veiller au maintien de la qualité de ce service, qui relève de sa compétence première.

Le législateur a d'ailleurs prévu, dans le code des transports, qu'Île-de-France Mobilités assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité. Cette compétence a été transférée aux régions, par la décentralisation : l'État ne doit pas intervenir.

M. Pierre Cazeneuve (RE). L'État décentralisateur a donné aux régions la compétence en matière de transports. Il faut leur faire confiance, dans l'attribution des lots et la passation des contrats avec les différents opérateurs, pour exiger le meilleur niveau de service et définir les sanctions qui s'appliquent, le cas échéant.

En l'espèce, l'État ne formulerait qu'un vœu pieux, puisque cette compétence a été déléguée aux régions. Je ne suis donc pas certain de comprendre la portée de l'amendement. Nous souhaitons tous disposer du meilleur niveau de service possible, mais c'est à Mme Péresse, en tant que responsable de l'autorité organisatrice, de l'exiger ; il ne revient pas à l'État de l'imposer.

M. David Valence (RE). Pour un service de train express régional (TER), imaginerait-on que l'État, par la voix du législateur, exige des régions qu'elles aient comme objectif la qualité de service ? Ce serait perçu comme une volonté de recentraliser, c'est-à-dire de se saisir, de manière inacceptable, des compétences des régions. Un traitement spécifique de l'Île-de-France – et une méfiance particulière – ne se justifie pas. J'ai donc du mal à comprendre le sens de cet amendement.

M. Stéphane Peu (GDR-NUPES). Vous ne devez pas prendre, comme je le fais quotidiennement, le métro en Île-de-France, pour penser que l'exigence de la meilleure qualité de service est une évidence pour une région. Sur la ligne 13, la plus épouvantable du métro francilien, Mme Péresse et Île-de-France Mobilités ont réduit la capacité de transport et ont demandé, en tant qu'autorité organisatrice de transports, une baisse de fréquence, si bien que les gens s'entassent dans les rames. La qualité de service s'est dégradée et je crains, si l'on n'introduit pas certaines contraintes dans la loi, qu'il en aille de même demain pour les réseaux de bus.

Mme Annick Cousin (RN). Je ne vois pas l'utilité de l'amendement. C'est à l'autorité organisatrice d'émettre des appels d'offres dans lesquels elle fixera ses conditions. Les nouveaux opérateurs ne décident pas nécessairement de la qualité d'un service ou de la fermeture d'une ligne.

M. Thomas Portes (LFI-NUPES). La question n'est pas d'avoir confiance ou non dans les régions. Notre inquiétude porte sur l'ouverture à la concurrence et la dégradation de service qui en découle.

Dans quelques mois, lorsque l'on connaîtra tous les lots de TER ouverts à la concurrence, on verra que les lignes qui circuleront seront moins nombreuses qu'aujourd'hui. L'expérience le montre, l'ouverture à la concurrence entraîne des fermetures de lignes et une dégradation. C'est pourquoi nous souhaitons introduire une garantie dans la loi.

M. Vincent Thiébaud (HOR). L'amendement va à l'encontre de tout ce que nous essayons de faire depuis 2017. Avec la LOM, nous avons instauré des autorités organisatrices de la mobilité, qui permettent d'offrir des services de mobilité gérés par les collectivités et répondant aux besoins des territoires.

On reproche souvent à l'État de fixer des objectifs depuis Paris. Pour une fois, nous avons un outil permettant aux acteurs locaux de définir les services publics les plus pertinents par rapport à leurs besoins. Vouloir le supprimer relève d'une vision jacobine, centralisatrice, à laquelle nous nous opposons, dans l'esprit de ce que nous avons fait et du droit à la différenciation.

Mme Danielle Brulebois (RE). Je suis également opposée à l'amendement. L'ouverture à la concurrence fait peur, mais les faits sont là : sur la nouvelle ligne Paris-Lyon, avec Trenitalia, les prix ont baissé de 10 % et la fréquentation de la ligne a augmenté de 20 %. Le service public en sort renforcé.

M. Paul Vannier (LFI-NUPES). Entre 2017 et aujourd’hui, les élections législatives ont changé les équilibres de la représentation nationale. Nous ne les avons pas gagnées, mais vous non plus : il se trouve que cette assemblée n’a pas de majorité. Il est donc normal et légitime que la représentation nationale, telle qu’elle est sortie des urnes, discute de la politique des transports et d’ouverture à la concurrence, voire qu’elle envisage de la remettre en cause.

Mme Fatiha Keloua Hachi (SOC). Parce que l’on craint l’ouverture à la concurrence, on se prémunit d’une altération de l’offre existante. C’est l’objet de cet amendement, tout à fait raisonnable, que de préserver la qualité de l’offre existante. Il ne bouleverse en rien la proposition de loi.

La commission rejette successivement les amendements.

Article 2 : Recrutement du personnel d’Île-de-France Mobilités et dialogue social

Amendement de suppression CD15 de Mme Farida Amrani

Mme Farida Amrani (LFI-NUPES). Au nom de la « souplesse nécessaire » avancée par le rapport du Sénat, les modalités envisagées pour les appels d’offres et les délégations de service public seront propices au dumping social et désastreuses aussi bien pour les usagers que pour les salariés, et encore plus, pour l’intérêt général.

Actuellement, IDFM, établissement public, recrute son personnel sous le régime du syndicat mixte, qui couvre à la fois les fonctionnaires relevant de la fonction publique territoriale et les agents contractuels de droit public. L’article 2 prévoit qu’il puisse recruter des salariés de droit privé relevant du code du travail. Nous dénonçons ce système de plus en plus libéral et demandons la protection de ces agents, dont chacun s’accorde à dire qu’ils font un travail formidable. Gardons-leur leur statut, en refusant qu’IDFM recrute des contractuels de droit privé.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je suis évidemment défavorable à l’amendement de suppression. Il est utile et pertinent de permettre à l’autorité organisatrice Île-de-France Mobilités, établissement public administratif dont le recrutement est limité aux fonctionnaires et aux agents de droit public, de recruter également des salariés de droit privé, afin d’attirer plus facilement des profils expérimentés et des compétences spécifiques.

Il s’agit de faire d’IDFM un opérateur mieux doté en personnel, afin d’assumer des missions plus nombreuses et plus complexes. L’examen en séance publique au Sénat a d’ailleurs permis de mieux encadrer le régime de recrutement

des salariés de droit privé, en le conditionnant à des qualifications techniques spécialisées et au lien, direct ou indirect, avec l'exploitation d'un service régulier de transport public de voyageurs.

Avis défavorable.

M. Thomas Portes (LFI-NUPES). L'argument selon lequel le recrutement hors statut particulier permettrait d'attirer davantage de compétences ne tient pas la route : encore une fois, c'est un moyen de faire du dumping social. On se retrouverait avec des salariés sous contrats de différents niveaux, qui négocieraient leur salaire de gré à gré, ce qui n'est pas le cas lorsqu'ils dépendent d'une convention collective ou d'accords. Ouvrir ainsi la porte à un recrutement massif de contractuels de droit privé, c'est servir une politique de destruction du service public, une fuite en avant dans la privatisation de tous ces services que vous voulez détricoter.

M. Vincent Thiébaud (HOR). Il ne faut pas tout mélanger. Ce n'est pas parce qu'un salarié est régi par un contrat de travail de droit privé qu'il ne peut pas fournir un travail efficace. Certaines agences d'État sous statut de droit privé, notamment les Urssaf, s'acquittent parfaitement de leurs missions de service public. Plutôt que l'efficacité et le pragmatisme, on cherche ici à amener le débat sur un terrain idéologique et dogmatique.

M. Jean-Louis Bricout (LIOT). Je soutiens l'amendement. La volonté de l'autorité organisatrice de la mobilité en Île-de-France d'ouvrir à la concurrence n'apporte pas grand-chose de bon. Entre l'éclatement en treize lots, qui complexifie l'organisation, et le statut futur des employés, on se demande quelle qualité de service on aura dans le futur.

M. Stéphane Peu (GDR-NUPES). Le problème n'est pas tant le recrutement de contractuels de droit privé que la fonction particulière qu'ils occuperont : la régulation et la supervision. De toutes les régies publiques, la RATP administre le modèle multimodal le plus intégré, avec des RER, des bus, des tramways et des métros. Lorsqu'un mode de transport connaît un dysfonctionnement, les superviseurs parviennent à réguler le trafic grâce à cette organisation intégrée.

Ouvrir les bus à la concurrence cassera ce système multimodal et se traduira inévitablement par une baisse de la qualité de service. Surtout, intégrer des régulateurs de droit privé à ce vaste système complexe risque d'ajouter des difficultés de supervision et de nuire au bon fonctionnement de ce réseau intégré.

M. Paul Vannier (LFI-NUPES). Les régulateurs et les superviseurs assurent les fonctions critiques du réseau ; sans eux, le système multimodal ne fonctionne pas. Le plus souvent, les régulateurs sont d'anciens machinistes, et les superviseurs, d'anciens régulateurs, autrefois machinistes. C'est une erreur de penser qu'avec des contrats de droit privé, on pourra trouver les personnes disposant des compétences pour assumer ces tâches critiques. Celles-ci s'acquièrent grâce à

une connaissance fine du réseau et de son fonctionnement. Pour cela, il faut être passé par différents métiers au sein de la RATP. Votre proposition de loi conduira donc à une perte de compétences. Elle mettra en péril le fonctionnement du réseau ouvert à la concurrence.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Il n'est pas question de vider le centre de régulation et d'information voyageurs (Criv) de ses salariés actuels. Il s'agit d'ouvrir la possibilité pour l'autorité Île-de-France Mobilités, si elle manquait de moyens, de compléter cette compétence par des recrutements sous statut privé. Ne faites pas croire que l'on renverra tous les agents du Criv, qui font marcher plutôt très bien une machine délicate à manier. Je ne vois pas au nom de quoi Île-de-France Mobilités se priverait de ces salariés et les évincerait pour les remplacer par des contractuels de droit privé. Ils conserveront leur statut. L'article 2 prévoit simplement qu'IDFM peut recourir aux compétences de salariés de droit privé, si nécessaire, et non de manière systématique. Le centre de régulation restera donc tel qu'il est.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD56 du rapporteur

M. Bruno Millienne, rapporteur. Cet amendement vise à supprimer un doublon concernant le comité social unique. Les alinéas 7 à 9, adoptés l'un en commission et l'autre en séance publique au Sénat, sont contradictoires. Je vous propose donc de les supprimer et de réécrire cette disposition dans un alinéa unique.

La commission adopte l'amendement.

Amendements identiques CD3 de M. Pierre Vatin et CD40 de Mme Annick Cousin

M. Antoine Vermorel-Marques (LR). Il s'agit de supprimer une contradiction introduite par deux amendements adoptés lors de l'examen en séance au Sénat.

Mme Annick Cousin (RN). Cet amendement a pour objet de supprimer les alinéas 10 à 17, issus de l'adoption de deux amendements contradictoires par le Sénat. Il préserve le recours au décret en Conseil d'État pour établir la composition et les règles du comité social unique.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Vos amendements sont satisfaits par celui que vous venez d'adopter. Demande de retrait.

La commission rejette les amendements.

Elle adopte l'amendement rédactionnel CD50 du rapporteur.

La commission adopte l'article 2 modifié.

Après l'article 2

Amendement CD16 de M. Paul Vannier

M. Paul Vannier (LFI-NUPES). L'ouverture à la concurrence représente une charge financière colossale, estimée à 4,9 milliards d'euros pour IDFM, car elle produit de la bureaucratie et des dépenses supplémentaires, par exemple en matière de billettique. L'amendement vise à demander un rapport au Gouvernement sur les coûts de l'ouverture à la concurrence du réseau de bus.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Le rapport demandé devrait être remis trois mois après la publication de la loi, soit avant même que la procédure d'ouverture à la concurrence ne soit terminée. Avis défavorable.

M. Paul Vannier (LFI-NUPES). Des estimations peuvent être réalisées : il est possible de mesurer ce coût de façon relativement précise, notamment sur la base de ce que l'on constate déjà en grande couronne. S'agissant d'argent public, il me paraît nécessaire que la représentation nationale soit informée de la dépense que l'ouverture à la concurrence engendrera.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD17 de Mme Farida Amrani

Mme Farida Amrani (LFI-NUPES). Il est primordial, pour connaître l'impact qu'aura votre projet, de dresser le bilan de l'ouverture à la concurrence du réseau de bus dans la grande couronne. L'administrateur général d'Optile a indiqué que des difficultés financières importantes, parfois insoutenables, risquaient d'entraîner une dynamique négative sur la qualité du service public, le climat social et la capacité à recruter. Ceux d'entre nous qui vivent en grande banlieue sont déjà affectés par la privatisation de ces services. Nous craignons le pire pour la petite et la moyenne couronne. Je me suis procuré le rapport de mise en concurrence : rien dans le cahier des charges ne corrobore vos propos, monsieur le rapporteur. La qualité du service n'a pas été maintenue en grande banlieue : pourquoi en irait-il autrement en petite couronne et dans Paris ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je n'épiloguerai pas sur l'ouverture à la concurrence, car cette question a déjà été tranchée : ce n'est pas l'objet de cette proposition de loi. Le délai proposé pour la remise du rapport étant trop court pour avoir le recul nécessaire, j'émetts un avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Article 3 : *Suppression de la compétence d'arbitrage par l'Autorité de régulation des transports des différends en matière de transferts de contrats de travail*

Amendements de suppression CD18 de M. Paul Vannier et CD91 de M. Aurélien Taché

M. Paul Vannier (LFI-NUPES). Nous souhaitons la suppression de l'article 3 car il est superflu : le cadre de la justice ordinaire pourra trancher les futurs contentieux entre IDFM et la RATP. Par ailleurs, l'ART nous a indiqué, lors de son audition, qu'elle n'en avait pas les compétences techniques. Enfin, nous refusons le principe d'une juridiction d'exception, qui plus est choisie par les parties dont elle serait demain chargée de trancher les différends. Il y a là une confusion des genres qui ne paraît pas propice à une justice équilibrée et transparente.

M. Aurélien Taché (Écolo-NUPES). Je trouve un peu gênant d'entendre M. le rapporteur affirmer régulièrement que la mise en concurrence n'est pas le sujet, alors que cette proposition de loi vise précisément à accélérer celle-ci. Ne faites pas comme si la question politique n'était pas posée. Nous n'allons pas passer la soirée à débattre d'arguments techniques : la commission doit pouvoir débattre politiquement de la mise en concurrence, de son rythme, des zones qu'elle concerne et de ses conséquences pour les salariés comme pour les usagers. Sinon, nous perdons tous notre temps.

Pour en revenir à l'amendement, il ne faut pas pousser le vice, après avoir ouvert un service public à la concurrence, jusqu'à créer une justice d'exception, une justice privée.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Vous n'aviez pas ces élans outragés, monsieur Taché, quand vous avez voté en faveur de l'ouverture à la concurrence du réseau de la SNCF ! Vous changez votre veste au gré de vos besoins politiques...

Je ne peux pas laisser dire que le débat politique n'existe pas : depuis le début, vous ne cessez de revenir sur l'ouverture à la concurrence. C'est votre droit le plus strict – personne ne vous a muselés, et c'est normal –, mais c'est notre droit le plus strict aussi de vous rappeler que ce texte ne traite pas de ce sujet. Je le répéterai autant de fois que nécessaire.

S'agissant des amendements, leur adoption entraînerait la suppression, non pas de la compétence de l'ART, mais simplement du délai supplémentaire prévu par le Sénat. Quant à la juridiction d'exception que serait l'ART, je n'ai jamais entendu vos groupes se plaindre des décisions qu'elle rend dans le cadre de ses autres attributions. Avis défavorable.

M. David Valence (RE). Qualifier l'ART, autorité administrative indépendante, de justice privée me choque et me semble même dangereux. Cela ne correspond absolument pas aux propos élogieux qu'ici même, des députés de votre bord ont tenus lorsque le président de l'ART est venu présenter son rapport d'activité : vous aviez alors salué la qualité du travail du régulateur, qui est reconnue dans toute l'Union européenne.

M. Paul Vannier (LFI-NUPES). Pour ma part, je n'ai jamais utilisé l'expression « justice privée » : j'ai parlé de « justice d'exception », parce qu'il existe une justice ordinaire capable de gérer cette matière. Mon amendement vise donc à supprimer toute disposition confiant à l'ART le soin de régler ces contentieux. J'assume de le maintenir, car il répond aux observations des représentants de l'ART, qui ont beaucoup insisté, outre la question des moyens, sur la très grande difficulté dans laquelle ils seraient placés tant du point de vue de leurs compétences que de celui de la séparation des pouvoirs, puisqu'ils relèvent du pouvoir exécutif.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Vos deux amendements ne répondent pas à l'objectif que vous affichez : ils ne font que supprimer le délai supplémentaire accordé à l'ART. Avis défavorable.

La commission rejette les amendements.

Amendement CD4 de M. Pierre Vatin et sous-amendement CD103 du rapporteur

M. Jean-Yves Bony (LR). Cet amendement s'inscrit dans la continuité de l'amendement CD2 de M. Vatin, à l'article 1^{er}.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis favorable à l'amendement, sous réserve de l'adoption de mon sous-amendement – en l'état, il supprimerait également la compétence de l'ART sur les cars Macron, alors que ce n'est pas le but. Je vous propose donc de préciser que cela concerne uniquement la compétence sur les réseaux de surface des bus parisiens.

M. Pierre Cazeneuve (RE). Je veux rappeler la position d'équilibre du groupe Renaissance concernant l'ART. Si nous comprenons l'appel du rapporteur à donner à l'ART les moyens d'exercer sa mission, nous réaffirmons notre conviction que celle-ci est la juridiction la mieux placée dans ce domaine.

Donnons-lui les moyens d'agir, mais préservons son rôle. En conséquence, nous nous abstenons.

*La commission **adopte** successivement le sous-amendement et l'amendement **sous-amendé**.*

*En conséquence, l'amendement CD51 du rapporteur **tombe**.*

*La commission **adopte** l'article 3 **modifié**.*

Après l'article 3

Amendements identiques CD58 de M. Gérard Leseul, CD68 de M. Stéphane Peu et CD82 de M. Aurélien Taché

Mme Fatiha Keloua Hachi (SOC). Cet amendement souligne le coût exorbitant de l'ouverture à la concurrence pour IDFM : plusieurs milliards d'euros pour acquérir les infrastructures, alors que les finances de l'autorité organisatrice sont déjà sous tension. Nous voulons une étude chiffrée et complète des différentes options envisageables avant d'engager une quelconque procédure, afin d'opérer le meilleur choix financier possible. Le but est de garantir les finances d'IDFM ainsi que la qualité de service pour les usagers.

M. Stéphane Peu (GDR-NUPES). Alors que l'ouverture à la concurrence des bus franciliens concerne des millions de personnes, ce sujet n'a jamais fait l'objet d'un débat public. De même, les solutions alternatives n'ont jamais été étudiées, ni par IDFM, ni par la région. Ce n'est pas l'Europe qui impose cette situation, car des choix politiques conformes à la réglementation européenne sont possibles, au nombre desquels la régie publique régionale. L'amendement vise à demander à IDFM d'étudier cette option.

M. Aurélien Taché (Écolo-NUPES). Le prix est souvent mis en avant pour justifier l'ouverture à la concurrence, mais nous sommes nombreux à nous inquiéter de ses répercussions sur la qualité du service et de la dégradation des conditions de travail des salariés. Ne pourrait-on au moins évaluer les conséquences pour les lignes qui restent à mettre en concurrence ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis défavorable. Outre qu'un amendement visant à obliger IDFM à réaliser une étude comparative des différents modes de gestion possibles du réseau de bus en Île-de-France contrevient aux règles de la décentralisation, rien n'empêche les conseillers régionaux de demander cette étude à IDFM. Il me paraît étrange de demander à l'État de se substituer aux élus régionaux.

Au reste, cela reviendrait à envisager des solutions qui ont déjà été écartées, tant par le législateur que par l'autorité organisatrice de la mobilité. Le règlement européen prévoyait deux voies pour les autorités nationales : l'exploitation en régie ou quasi-régie, ou l'attribution de contrats de service public après mise en concurrence. C'est ce second choix qui a été fait, car la RATP a choisi de se filialiser pour conquérir d'autres marchés en France à l'étranger.

La commission rejette les amendements.

Amendements CD60 de M. Gérard Leseul et CD69 de M. Stéphane Peu (discussion commune)

Mme Fatiha Keloua Hachi (SOC). Il s'agit de demander un bilan de l'ouverture à la concurrence du réseau Optile. Nous constatons que celle-ci a entraîné une forte dégradation des conditions de travail et de la qualité du service en raison d'un coût devenu très lourd pour l'autorité organisatrice de la mobilité. Il faut pouvoir en tirer les conclusions avant d'engager un éventuel processus d'ouverture à la concurrence du réseau de bus parisien et de la petite couronne.

M. Stéphane Peu (GDR-NUPES). Nous demandons une évaluation de l'ouverture à la concurrence du réseau Optile, intervenue en 2021. Soit c'est une réussite et il faut poursuivre, soit c'est un échec et il faut le corriger, ne pas persévérer dans l'erreur. Ce n'est pas à IDFM que nous demandons cette étude mais au Gouvernement – nous sommes ainsi en plein dans nos prérogatives de législateurs.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Ce n'est pas le Gouvernement qui opère le réseau Optile, mais la région Île-de-France. Ce n'est donc pas à l'État de vous donner cet avis. Il y a suffisamment de conseillers régionaux pour que l'on puisse obtenir ces informations. Au nom de la décentralisation, je suis donc défavorable à ces amendements.

Mme Fatiha Keloua Hachi (SOC). Nos conseillers régionaux ont déjà interrogé la région. Quant à nous, nous sommes la représentation nationale : il est légitime que nous demandions une évaluation de l'ouverture à la concurrence d'Optile.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Tout d'abord, ce n'est pas à moi de faire cette évaluation. Ensuite, je maintiens que cela ne relève pas de la compétence de l'État car celui-ci n'opère pas le réseau Optile. Vous ne pouvez pas demander à l'État de faire un rapport sur l'organisation d'une entité décentralisée.

M. Stéphane Peu (GDR-NUPES). Je ne suis pas du tout convaincu. Quand des troubles graves surviennent dans les transports en Île-de-France, comme nous l'avons constaté le soir de la finale de la *Champions League* au Stade de France, ce n'est pas Mme Péresse que l'on va chercher, c'est le Gouvernement. Il ne faut pas

se cacher derrière la décentralisation quand on parle du réseau de transports de la région capitale.

M. Jean-Louis Bricout (LIOT). Nos collègues souhaitent tout simplement que la région prenne des décisions en étant éclairée. Je suis favorable à ces amendements de sagesse.

Mme Fatiha Keloua Hachi (SOC). L'aménagement du territoire est une compétence de l'État.

La commission rejette successivement les amendements.

Article 4 : *Possibilité pour IDFM d'échelonner pendant deux ans la date d'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP*

Suivant l'avis du rapporteur, la commission rejette l'amendement CD71 de M. Stéphane Peu.

Amendement CD99 de M. Gérard Leseul

Mme Fatiha Keloua Hachi (SOC). Cet amendement vise à conditionner l'ouverture à la concurrence des services de la RATP à un avis conforme des collectivités membres d'Île-de-France Mobilités. L'ouverture à la concurrence n'est pas une obligation et nous sommes persuadés que les collectivités ont leur mot à dire.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission rejette l'amendement.

Amendement CD59 de M. Gérard Leseul

Mme Fatiha Keloua Hachi (SOC). Il s'agit d'obtenir une étude d'impact complète avant d'envisager la procédure d'ouverture à la concurrence – car il s'agit bien de cela. Celle-ci entraînera une aggravation probable de la pénurie de main-d'œuvre, alors que le maintien de salaire n'est en rien garanti, que les conséquences sur la qualité de service ne sont pas mesurées et que les économies recherchées demeurent hypothétiques. Enfin, la reprise de l'intégralité des agents de la RATP n'est absolument pas acquise, nous laissant craindre un plan social d'ampleur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis défavorable.

M. Paul Vannier (LFI-NUPES). Pas d'étude d'impact, pas de rapport : vous nous proposez de légiférer dans le brouillard le plus total. Ce n'est pas à la hauteur des enjeux qui nous préoccupent.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Encore une fois, s'agissant d'une proposition de loi, il n'y a pas d'étude d'impact. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

La commission adopte l'article 4 non modifié.

Article 5 : *Report de l'application de certaines dispositions du cadre social territorialisé*

Amendements identiques CD7 de M. Pierre Vatin et CD25 de Mme Farida Amrani

M. Jean-Pierre Taité (LR). L'article 5 précise que les garanties du sac à dos social prévues par le décret dit « CST » du 16 avril 2021 entrent en vigueur au changement d'exploitant. La rédaction actuelle du décret permet déjà de déroger à la durée d'amplitude de travail quotidienne de onze heures, par exemple contre compensation salariale aux termes d'un accord d'entreprise, et sera possible dans au moins 35 % des futurs services. Il serait donc utile de laisser cette marge de discussion aux opérateurs.

Mme Clémence Guetté (LFI-NUPES). L'amendement CD25 vise à supprimer la période transitoire de quinze mois pendant laquelle la règle d'amplitude maximale de treize heures peut continuer à s'appliquer de manière dérogatoire. Un accord CST a déjà été conclu pour passer à onze heures en raison des conditions de travail très difficiles des conducteurs de bus et d'autocar. En réalité, cette dérogation existe parce que vous n'êtes pas prêts à l'ouverture à la concurrence et que, de manière structurelle, les conditions de travail des agents de la RATP se dégradent. Cette dernière est moins attractive et la réforme des retraites a accentué ce mouvement.

Plutôt que des mesures dérogatoires, il faut d'urgence mettre fin à l'ouverture à la concurrence – car tel est bien l'objet de cette proposition de loi, monsieur Millienne, même si cela vous déplaît qu'on le répète. Il faut aussi améliorer les conditions de travail des agents et recruter les 500 à 700 conducteurs nécessaires pour que cette réduction d'amplitude horaire puisse être mise en application.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Madame Guetté, il ne me déplaît absolument pas que vous me rappeliez que vous êtes pour la non-ouverture à la concurrence : c'est votre droit le plus strict.

Ces amendements visent à empêcher la période dérogatoire de quinze mois, alors que celle-ci permet justement de recruter les 500 à 700 conducteurs supplémentaires nécessaires pour passer de treize heures à onze. Cet acquis social important n'est pas contesté par les syndicats de la RATP – ils ne sont même pas à l'origine de ce changement, car ils étaient très satisfaits de leur sort avec une amplitude de treize heures. J'y serai défavorable à plusieurs titres.

Tout d'abord, je vois bien que cette manœuvre vise à mettre en difficulté l'ouverture à la concurrence. De plus, cela ne va pas dans le sens des recommandations du rapport Bailly-Grosset, qui a fait la quasi-unanimité des opérateurs. Tous ceux que nous avons auditionnés ont dit accueillir favorablement la possibilité d'appliquer une dérogation pendant quinze mois pour mettre en place la règle des onze heures. Enfin, le passage de treize heures à onze nécessitera l'embauche de 500 à 700 conducteurs. Il faut donc laisser le temps aux opérateurs de s'adapter et de les recruter, sinon la qualité et la continuité du service seraient mises en péril – ce que, me semble-t-il, vous souhaitez éviter à tout prix.

Vous n'avez de cesse de dire que l'ouverture à la concurrence créera le chaos. Alors que nous disposons d'un accord mieux-disant pour les futurs salariés des lots ouverts à la concurrence, vous voulez retirer la période d'adaptation indispensable à la bonne mise en œuvre de cet accord – à croire que vous êtes enfermés dans le syndrome de la prophétie autoréalisatrice.

M. Thomas Portes (LFI-NUPES). Nous sommes favorables à tout mieux-disant social, raison pour laquelle nous souhaitons que cette durée de travail s'applique le plus tôt possible. Les conducteurs de bus n'ont pas à pâtir du manque de personnel, qui est le résultat d'une politique salariale catastrophique conduite depuis des années. Le statut et le régime des retraites – que vous avez sacrifié par une réforme dont personne ne voulait – étaient auparavant des facteurs de recrutement des chauffeurs de bus. Aujourd'hui, il manque 1 000 conducteurs à la RATP, ce qui entraîne des interruptions de service sur certaines lignes. La situation continuera à se dégrader parce que l'entreprise n'a pas créé les conditions propices au recrutement. Nous souhaitons l'application immédiate de cet accord, à charge pour la RATP et les nouveaux opérateurs de créer des politiques salariales attirant de nouveaux conducteurs.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Vous avez raison, il y a bien eu un problème d'attractivité du métier de conducteur de bus par le passé. Toutefois, ce n'est plus le cas désormais puisque 2 100 machinistes sur les 2 300 prévus par la RATP ont déjà été recrutés. L'attractivité tend donc à s'améliorer. Je reste défavorable à ces deux amendements.

La commission rejette les amendements.

Amendement CD9 de M. Pierre Vatin

M. Antoine Vermorel-Marques (LR). L'amendement vise à déroger aux règles relatives à l'amplitude quotidienne du travail par le dialogue social, si un accord collectif ou un accord d'entreprise le prévoit expressément.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Ce n'est pas du tout ce qui a été prévu dans le sac à dos social. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Mme Clémence Guetté (LFI-NUPES). Monsieur le président, pouvez-vous nous préciser si vous avez l'intention de prolonger la réunion pour finir l'examen du texte ? Pour sa part, le groupe LFI souhaite interrompre les débats à vingt heures et reprendre à vingt et une heures trente.

M. le président Jean-Marc Zulesi. Après consultation des différents groupes, la position majoritaire est en faveur de la poursuite de nos travaux.

Amendement CD8 de M. Pierre Vatin

M. Jean-Pierre Taite (LR). Les auteurs de la proposition de loi ont prévu d'instaurer une période transitoire de quinze mois pour l'application des règles relatives à la durée d'amplitude de travail quotidienne. Or la rédaction de l'article 5 permet d'élargir ce report à d'autres dispositions, dans le décret dit CST. Cela risque de susciter des inquiétudes chez les salariés de la RATP, attachés au maintien intégral de leurs garanties sociales. Le présent amendement vise donc à restreindre le champ d'application de l'article 5, conformément à l'objectif initial.

M. Bruno Millienne, rapporteur. La période dérogatoire devrait s'appliquer uniquement à la disposition du CST relative à l'amplitude horaire journalière maximale. Vous pourrez demander au ministre délégué de s'engager sur ce point lors de l'examen du texte en séance publique.

Je vous demande de retirer l'amendement ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte l'amendement rédactionnel CD52 du rapporteur.

La commission adopte l'article 5 ainsi modifié.

Après l'article 5

Amendement CD26 de M. Paul Vannier

M. Thomas Portes (LFI-NUPES). Cet amendement vise à demander un rapport relatif aux modalités d'embauche de 500 à 700 conducteurs supplémentaires : diminuer de deux heures l'amplitude horaire journalière de travail créera un besoin de conducteurs supplémentaires. Vous dites que leur recrutement sera décalé de plusieurs mois ; comment précisément sera-t-il mené ? Nous voudrions éviter de rouvrir le débat parce que vous demanderez à maintenir une amplitude de treize heures, faute d'avoir suffisamment de conducteurs.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis défavorable. Il n'est pas pertinent de demander au Gouvernement d'établir, en un mois, un rapport relatif aux modalités de recrutement de conducteurs de bus supplémentaires. Cela relève de la compétence des opérateurs, sous la supervision d'IDFM. J'ajoute que le recrutement n'est pas décalé de quinze mois : le texte prévoit une dérogation de quinze mois pour la durée du recrutement des 500 à 700 machinistes supplémentaires qui seront nécessaires.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD27 de Mme Farida Amrani

M. Thomas Portes (LFI-NUPES). Le CST s'applique aux conducteurs travaillant dans le périmètre des 100 communes de la zone urbaine dense francilienne. L'amendement tend à demander un rapport pour établir l'opportunité d'en élargir le champ à la grande couronne. Le dépôt de Champs-sur-Marne, par exemple, en est exclu, alors que les conditions de circulation, la densité urbaine et la fréquentation sont identiques à celles de la petite couronne. Sans étude d'impact, nous avons l'impression de légiférer à l'aveugle. Un rapport offrirait des éléments précis pour fonder des propositions à même d'améliorer les conditions de travail de tous les conducteurs du réseau.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission rejette l'amendement.

Article 6 : Prolongation du mandat des représentants du personnel de la RATP

Amendement de suppression CD72 de M. Stéphane Peu

M. Stéphane Peu (GDR-NUPES). L'adoption de cette proposition de loi entraînerait une anomalie en matière de droit du travail, puisque les élections professionnelles seraient reportées de deux ans. Or la loi prévoit qu'un ajournement nécessite l'accord unanime des représentants des employeurs et des salariés. Il arrive que la situation de l'entreprise l'exige, mais, ici, la loi modifierait la représentation des salariés sans leur accord, ce qui est très grave et de nature à dégrader sévèrement les relations sociales.

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'objectif n'est pas de contourner la tenue des élections professionnelles de 2025 : il s'agit de permettre aux représentants de la RATP de continuer à siéger pendant la période d'ouverture progressive à la concurrence, afin de garantir la stabilité du dialogue social pendant la transition. Vous avez assisté à l'audition des représentants syndicaux : tous n'étaient pas défavorables à l'article, en particulier ceux qui sont majoritaires. Avis défavorable.

M. Stéphane Peu (GDR-NUPES). On peut tout à la fois maintenir l'objectif et la tenue des élections professionnelles. Prolonger les mandats de deux ans sans faire voter les salariés, alors que les élections ont notamment une incidence sur la gestion des œuvres sociales et sur celle du comité d'entreprise pourrait – j'insiste – entraîner une dégradation des relations sociales.

*La commission **rejette** l'amendement.*

*Elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD53 du rapporteur.*

*La commission **adopte** l'article 6 ainsi **modifié**.*

Article 7 : Modalités de reprise par IDFM des biens mutualisés

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD54 et CD55 du rapporteur.*

*Elle **adopte** l'article 7 **modifié**.*

Article 8 : *Représentation des entreprises au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités*

Amendements de suppression CD28 de M. Paul Vannier et CD93 de M. Aurélien Taché

M. Paul Vannier (LFI-NUPES). L'article 8 vise à modifier le conseil d'administration (CA) d'IDFM en prévoyant la représentation des organisations patronales, au pluriel. Elles sont aujourd'hui représentées par un membre siégeant pour la chambre de commerce et d'industrie (CCI) régionale ; demain, leur poids serait renforcé. On peut imaginer que les organisations présentes, comme le Medef ou la Confédération des petites et moyennes entreprises (CPME), défendent des orientations particulières, et non celles de l'ensemble du patronat francilien. L'article ne renforce pas non plus la représentation des usagers et des salariés, si bien que le conseil d'administration s'en trouverait déséquilibré.

M. Aurélien Taché (Écolo-NUPES). Nos arguments sur l'opportunité de la mise en concurrence, de son rythme et de la qualité du service n'ont pas été entendus ; peut-être, dans ce dernier article du texte, obtiendrons-nous de définir la gouvernance dans le seul intérêt général. Au moment d'ouvrir le réseau à la concurrence, donner aux entités privées et aux organisations patronales un poids disproportionné soulève des questions. Tâchons de conserver un fonctionnement aussi public, transparent et démocratique que possible.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis défavorable. L'article prévoit de faire évoluer la composition du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en l'ouvrant aux organisations représentatives. Ce rééquilibrage est souhaitable, étant donné le rôle que joueront les entreprises dans le financement du système de transports en commun d'Île-de-France : en 2023, elles y ont contribué à hauteur de 52 %, or elles ne sont représentées au CA que par l'intermédiaire de la chambre de commerce et d'industrie de Paris Île-de-France.

L'objectif n'est pas de faire entrer pléthore de représentants des entreprises au CA. Le texte initial prévoyait un seul représentant, mais la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a adopté un amendement du rapporteur Franck Dhersin, visant à conformer le texte à la jurisprudence du Conseil constitutionnel. En effet, ce dernier a décidé en 1959 que si le législateur est fondé à définir les catégories de représentants au sein du conseil d'administration d'une catégorie particulière d'établissement public, la fixation du nombre de représentants ne relève pas de la loi, mais du domaine réglementaire. L'usage du pluriel est ici générique mais n'implique pas que le décret prévoit plusieurs représentants des entreprises. L'intention est qu'un seul soit présent.

M. Paul Vannier (LFI-NUPES). Si cet unique représentant appartient au Medef, toute la réalité des petites et très petites entreprises disparaîtra, alors qu'elles sont concernées, puisque toutes les entreprises de onze salariés au moins paient le versement mobilité.

Au fond, il s'agit de choisir entre un pilotage démocratique et un pilotage économique des transports, en Île-de-France comme ailleurs. Actuellement, le conseil d'administration, essentiellement composé des représentants des collectivités, assure un pilotage démocratique, que nous voulons préserver. L'article 8 risque de perturber ce fonctionnement : il faut le supprimer.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je vais être taquin. Vous n'avez que le mot « démocratie » à la bouche. Après les derniers événements survenus dans votre groupe, vous devriez vous abstenir d'en parler.

M. Paul Vannier (LFI-NUPES). Quant à moi, je ne suis pas taquin, je parle sérieusement : le recours très fréquent du Gouvernement que vous soutenez à l'article 49, alinéa 3, amène à s'interroger sur votre rapport à la démocratie.

M. Bruno Millienne, rapporteur. La différence, c'est que le 49.3 est un article de la Constitution.

M. Paul Vannier (LFI-NUPES). En démocratie, les groupes politiques s'administrent souverainement.

La commission rejette les amendements.

Amendement CD12 de M. Pierre Vatin

M. Jean-Yves Bony (LR). Cet amendement vise à renforcer la représentation des entreprises au conseil d'administration d'IDFM.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis défavorable ; il ne s'agit pas d'ajouter d'autres représentants.

La commission rejette l'amendement.

Amendements CD74 et CD75 de M. Stéphane Peu, CD84 de M. Aurélien Taché et amendements identiques CD29 de Mme Farida Amrani et CD85 de M. Aurélien Taché (discussion commune)

M. Stéphane Peu (GDR-NUPES). Le texte prévoit d'ajouter au représentant de la CCI un représentant des entreprises au conseil d'administration. L'amendement CD74 vise à y ajouter des membres des représentants des salariés ;

le CD75, des représentants des trois principales organisations des salariés. Les associer à la gouvernance est la moindre des choses.

M. Aurélien Taché (Écolo-NUPES). Pour l'équilibre, il est essentiel de représenter les principales organisations des salariés. Nous avons débattu des élections professionnelles : s'il n'y a pas d'ambiguïté sur l'intérêt de discuter avec tout le monde, ajoutons que les trois principales organisations seront présentes à la table du CA.

M. Gabriel Amard (LFI-NUPES). L'amendement CD29 tend à élargir le conseil d'administration aux organisations représentatives des salariés, afin que ceux qui font tourner le service soient présents au même titre que ceux qui concourent à son financement. Il s'agit d'un amendement de repli – nous préférons que les usagers soient également présents.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je comprends votre intention et j'en partage l'esprit, mais cela pose un problème juridique. IDFM est un établissement public administratif ; autoriser les représentants du personnel à siéger au conseil d'administration reviendrait à admettre des fonctionnaires au sein de l'organe délibérant, majoritairement composé des représentants des collectivités territoriales ou des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), donc à mettre à mal plusieurs principes cardinaux du droit de la fonction publique – obligations de neutralité, de réserve et d'obéissance hiérarchique.

Les salariés sont représentés au comité des partenaires, consulté avant chaque conseil d'administration d'IDFM sur les dossiers à l'ordre du jour. Lors de l'organisation de la gouvernance, nous avons insisté sur l'importance de leur présence au comité, précisément parce qu'ils ne pouvaient siéger au CA.

Avis défavorable sur tous les amendements.

M. Gabriel Amard (LFI-NUPES). Il ne s'agit pas d'une question de droit de la fonction publique ; c'est le code général des collectivités territoriales qui s'applique. Or il permet fréquemment, par exemple pour les établissements publics industriels et commerciaux (Epic), que soient représentés, outre les élus des autorités organisatrices, les usagers et les salariés.

M. Bruno Millienne, rapporteur. J'ai parlé un peu vite, il s'agit évidemment de la fonction publique territoriale. Je vérifierai la pertinence de vos arguments d'ici à l'examen du texte en séance publique. Quoiqu'il en soit, les salariés sont déjà représentés au comité des partenaires, consulté avant chaque conseil d'administration, en vertu des statuts d'IDFM.

M. Gérard Leseul (SOC). Je soutiens ces amendements. On ne peut inventer un nouveau monde et défendre la réindustrialisation sans enfin donner la parole aux salariés. Cela relève du bon sens. À longueur de temps, vous citez le bon exemple de la gestion et du dynamisme de l'Allemagne. Non seulement l'État n'est pas exemplaire dans ce domaine, mais il soutient des projets législatifs qui vont dans

le sens inverse, comme c'est le cas de ce texte. Vous dites que vous comprenez, mais : le « mais » me gêne – finalement, rien n'avance. Depuis des années, comme d'autres à gauche, nous demandons l'instauration d'une cogestion ou d'une coopération ; ces amendements en discussion commune vous offrent la possibilité de faire un geste pour réconcilier tous les partenaires concernés avec ce projet.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendements CD76 de M. Stéphane Peu et CD86 de M. Aurélien Taché (discussion commune)

M. Stéphane Peu (GDR-NUPES). Le contrat de plan État-région (CPER) fixe des objectifs à IDFM. Le présent amendement vise donc à autoriser l'État à siéger au conseil d'administration, à titre consultatif.

M. Aurélien Taché (Écolo-NUPES). Mon amendement est similaire. Le CPER rend la présence de l'État légitime ; en outre, s'agissant de domaines d'action à long terme, comme le développement durable, la présence de l'État, à titre consultatif, est essentielle.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis défavorable. L'article L. 1241-11 du code des transports dispose que « le représentant de l'État dans la région Île-de-France est entendu à sa demande par le conseil d'administration du syndicat. » L'État est donc consulté chaque fois que nécessaire. En vertu du principe de décentralisation, il n'est pas opportun de lui offrir la possibilité de participer au CA d'IDFM, car il s'agit d'une autorité organisatrice de la mobilité fonctionnant sur le modèle des syndicats mixtes des collectivités territoriales.

M. Paul Vannier (LFI-NUPES). La région capitale compte 12 millions d'habitants : les enjeux pour le pays sont majeurs. Il est nécessaire de reconnaître qu'elle relève de l'exception et d'associer l'État au conseil d'administration d'IDFM.

M. Bruno Millienne, rapporteur. La rédaction de l'amendement entraînerait l'application de la mesure à toutes les AOM de France. Elle ne prévoit pas d'exception régionale.

M. Stéphane Peu (GDR-NUPES). L'État paie mais n'a rien le droit de dire.

M. Bruno Millienne, rapporteur. C'est faux, l'État est consulté chaque fois que nécessaire. Il a d'autres pouvoirs qu'une voix non délibérative : chaque fois qu'IDFM s'est trouvée en difficulté, l'État l'a soutenue, dans l'intérêt des usagers. Il est consulté en permanence ; Mme Pécresse fait son siège pour obtenir toujours plus d'argent. Ne dites pas que l'État n'est jamais consulté.

M. Stéphane Peu (GDR-NUPES). Je n'ai pas dit que l'État n'était jamais consulté – ne me faites pas dire ce que je n'ai jamais dit ! L'amendement vise à lui donner une place au conseil d'administration d'IDFM, au titre du CPER et parce qu'il participe à son financement : il ne s'agit pas de permettre qu'il soit consulté quand la présidente de la région l'a décidé ! Nous pouvons au moins nous entendre sur les mots qui ont été prononcés !

M. Gabriel Amard (LFI-NUPES). Le législateur peut refaire ce qu'il a défait quand il a transformé le syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) en Île-de-France Mobilités, *a fortiori* adopter une mesure moins contraignante. Or, à l'époque, l'État présidait le Stif. Pardon d'avoir la mémoire longue de quelques décennies de mandats franciliens.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Précisément, l'État s'est désengagé parce que nous avons voulu la décentralisation. Il s'agit d'un choix politique. Nous ne voulons pas remettre en cause la décentralisation, nous voulons la renforcer et donner plus d'autonomie et de responsabilités aux régions.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement CD30 de M. Paul Vannier

M. Paul Vannier (LFI-NUPES). Cet amendement tend à préciser que les représentants des organisations d'employeurs et de la chambre de commerce ne pourront être plus nombreux que ceux des associations d'usagers.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis défavorable. Comme je l'ai précédemment expliqué, la jurisprudence du Conseil constitutionnel renvoie le nombre de représentants admis au CA d'un établissement public au domaine réglementaire.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte l'article 8 non modifié.

Après l'article 8

Amendements CD38 et CD39 de Mme Annick Cousin

Mme Annick Cousin (RN). Ces amendements visent à demander des rapports pour appeler l'attention sur le dispositif de sécurité et sur les causes de la baisse d'attractivité du métier de conducteur de bus, en particulier les incivilités, la sécurité, la rémunération et les horaires.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Il aurait été pertinent de confier la sécurité à IDFM, en tant qu'organisatrice des mobilités, puisque le groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR) n'est pas transférable. J'ai auditionné à ce sujet Jean-Paul Bailly et Jean Grosset. IDFM créera 1 000 postes supplémentaires d'ici à 2027 pour améliorer la sûreté des transports en commun ; dans le cadre des futures délégations de service public, 400 seront réservés aux bus de Paris et de la petite couronne ; elle déploiera une brigade régionale d'une centaine d'agents, chargée d'apporter un soutien temporaire, en fonction des besoins de la région. Le GPSR n'est pas transférable, mais IDFM et les autres opérateurs pourront y recourir par contrat de mise à disposition. Tous les opérateurs qui participeront à la mise en concurrence auront leur propre service de sécurité, constitué d'entreprises spécialisées dans la sécurité des transports de voyageurs, au service de leurs salariés et des voyageurs. En l'état, il ne serait pas cohérent d'imposer le transfert de tous les agents concernés à IDFM, d'autant que tous, y compris la RATP, entretiennent des relations privilégiées avec les forces de police, pour organiser des interventions rapides. Cette solution n'est peut-être pas la meilleure mais elle fonctionne. Sur l'amendement CD38, j'émetts donc un avis défavorable.

S'agissant de l'amendement CD39, la RATP avait besoin de 2 300 conducteurs de bus supplémentaires ; elle en a déjà recruté 2 100, soit 90 %. Le problème n'est plus aussi inquiétant qu'il l'était dans la période qui a suivi la crise liée au covid. L'avis est défavorable également.

La commission rejette successivement les amendements.

Titre

Amendement CD78 de M. David Valence

M. David Valence (RE). Paradoxalement, le texte vise à organiser le transfert des services de transport d'IDFM, mais le titre cite la RATP. L'amendement vise à supprimer sa mention.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis défavorable, même si je comprends votre intention.

La commission rejette l'amendement.

La commission adopte l'ensemble de la proposition de loi modifiée.

M. Stéphane Peu (GDR-NUPES). J'ai déposé un amendement de repli visant à reporter la réforme à 2028, comme le prévoyait ma proposition de loi visant à surseoir à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus de la Régie autonome des

transports parisiens. Il a été déclaré irrecevable au titre de l'article 40, alors que le coût de la mise en concurrence est estimé à 4,9 milliards d'euros. Je ne comprends pas comment c'est possible et je souhaite que cela ne se renouvelle pas lors de l'examen des amendements déposés en vue de la séance.

M. le président Jean-Marc Zulesi. Cette question ayant été tranchée par le président de la commission des finances, sa réponse vous sera transmise.

M. Stéphane Peu (GDR-NUPES). Je vous en remercie : j'assume que cette disposition économiserait de l'argent.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Ce débat fut un plaisir ; je remercie tous les députés qui y ont participé. Toutes les auditions ont été menées en moins d'une semaine – c'était une gageure.

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

(par ordre chronologique)

Île-de-France Mobilités

M. Pierre Ravier, directeur général adjoint

Ministère de la transition écologique – Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)

M. Philippe Thébault, adjoint au sous-directeur du droit social dans les transports terrestres

M. Grégoire Destailleur, adjoint au chef du bureau du droit social ferroviaire, fluvial et dans les ports

Mme Delphine Faussurier, cheffe du bureau des opérateurs et infrastructures de transport collectif en Île-de-France

RATP

Mme Isabelle Barbosa Lecrique, directrice déléguée au contrat IDFM

Mme Valentine Cuni, directrice en charge de la transition Bus

Mme Muriel Grandguillaume, responsable de l'unité contrats et projets

M. Julien Laurent, directeur des affaires publiques

Transdev *

M. Alain Pittavino, directeur adjoint Île-de-France

M. Arthur Le Moal, responsable des affaires institutionnelles

Keolis *

M. Youenn Dupuis, directeur général Île-de-France

M. Nicolas Pelissier, directeur délégué aux collectivités et relations institutionnelles

MM. Jean-Paul Bailly et Jean Grosset, personnalités qualifiées missionnées par IDFM afin d'anticiper les enjeux de transfert de personnel dans le cadre de l'ouverture à la concurrence

Autorité de régulation des transports (ART)

Mme Sophie Auconie, vice-présidente

M. Jordan Cartier, secrétaire général

Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT)

M. Michel Babut, vice-président de la FNAUT Île-de-France

Table ronde avec des organisations syndicales

– FO Groupe RATP

M. Labidi Hani, délégué central adjoint de la branche réseau de surface (RDS)

M. Goujjane Tarik, trésorier du CSE 2 du département RDS de la RATP

– CGT-RATP

M. Benoit Chevillard, secrétaire du syndicat CGT Ferré Métro-RER

M. Vincent Gautheron, délégué syndical central adjoint

M. Cémil Kaygisiz, secrétaire général du syndicat CGT RATP bus et tram

M. Nuno Martins, secrétaire général du syndicat GISO CGT

– UNSA-RATP

M. Tarik Allalouche, responsable juridique au sein de la commission vie syndicale

M. Eliez Ben Rouag, élu CSE du département RDS, ex-BUS

M. Yves Monrou, élu RDS, ex-BUS

** Ces représentants d'intérêts ont procédé à leur inscription sur le registre de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique.*