

COMMISSION

MOBILITES

LA MISE EN CONCURRENCE DES BUS EN ILE DE FRANCE : POINT D'ETAPE



Compte-rendu de la séance du 23/11/2021

I INTERVENANTS

Stéphane Beaudet, Maire d'Evry-Courcouronnes (91), Vice-Président du Conseil régional d'Ile-de-France en charge des Transports, Président de l'association des Maires d'Ile-de-France

Laurent Probst, Directeur général d'Île-de France Mobilités



🕒 Mardi 23 novembre 2021 de 13h30 à 15h

📍 En visioconférence

 **Élus référents :**

Monique Bourdier, maire de Bouleurs (77)

Jean-Baptiste Hamonic, maire de Villepreux (78)

Grégoire de Lasteyrie, maire de Palaiseau (91)

I CONTEXTE

En Ile-de-France, depuis 2009, toutes les lignes de transports, **nouvellement créées** doivent être **soumises à la concurrence**. La **nouvelle ligne de tramway T9** est ainsi la **première** du réseau francilien qui a été soumise à concurrence, à la suite d'un appel d'offre lancé par Île-de-France Mobilités en 2018.

Ce processus d'ouverture à la concurrence s'inscrit dans le cadre de la **loi du 8 décembre 2009** relative à l'Organisation et à la Régulation des Transports Ferroviaires (ORTF), elle-même résultant d'une **réglementation européenne de 2007**¹. Le processus se déroule de façon progressive : la mise en concurrence a débuté en **2021 pour les lignes de bus de grande couronne** et l'échéance est fixée à 2025 pour le réseau de bus parisien. Les dates sont plus reculées encore pour les autres modes de transport : 2030 pour le tramway et 2040 pour le métro et les RER.

Selon **Laurent Probst**, directeur général de l'autorité publique organisatrice des transports Ile-de-France Mobilités (IDFM), « *La concurrence n'est pas une fin en soi : c'est un levier pour améliorer le service aux usagers et exiger des opérateurs qu'ils offrent le meilleur service possible, tout en assurant un meilleur équilibre financier* ». La mise en concurrence doit permettre de « *définir des objectifs précis adaptés à chaque réseau et de pouvoir évaluer les opérateurs, dans le but d'offrir un meilleur service, que ce soit en termes d'offre de transports, de régularité, de propreté, ou encore d'information voyageurs* ».

De son côté, la présidente de région **Valérie Pécresse**, également présidente d'IDFM, promet « *beaucoup plus de qualité pour les voyageurs* », « *l'ouverture à la concurrence permettra d'avoir des rendez-vous réguliers, ce qui permettra de contrôler la qualité. Quand on a un opérateur qui exploite une ligne depuis tout le temps et jusqu'à l'éternité, on ne peut pas le sanctionner s'il n'est pas au niveau* »².

Pour réaliser cette mise en concurrence, IDFM a donc **réorganisé le réseau Optile**³ en **39 nouveaux réseaux** : ce découpage a été décidé pour permettre une mise en cohérence des contrats avec la nouvelle carte intercommunale et les bassins de vie. Les intercommunalités les plus vastes, composées de plusieurs bassins de vie, font l'objet de plusieurs contrats.

En date du **1er août 2021**, les attributions des réseaux du secteur Optile sont les suivantes :

- **Transdev** exploite les lignes des zones de Vexin, Plaine Vallée, Val d'Europe Marne et Gondoire, Melun Val de Seine et l'Est de l'agglomération Grand Paris Sud (réseaux n° 1,5,10,18 et 19)
- **Keolis** exploite les lignes des zones du Sud-Ouest du Val de Marne, l'Est de la communauté d'agglomération de Saint-Germain Boucles de Seine et Grand Paris Seine et Oise (réseaux n° 22,33 et 34)

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

² <https://www.capital.fr/entreprises-marches/la-concurrence-se-concretise-dans-les-transport-d-ile-de-france-1399690>

³ Optile, l'Organisation Professionnelle des Transports d'Ile-de-France, regroupe l'ensemble des entreprises privées de transport de voyageurs exploitant les lignes régulières d'autobus.

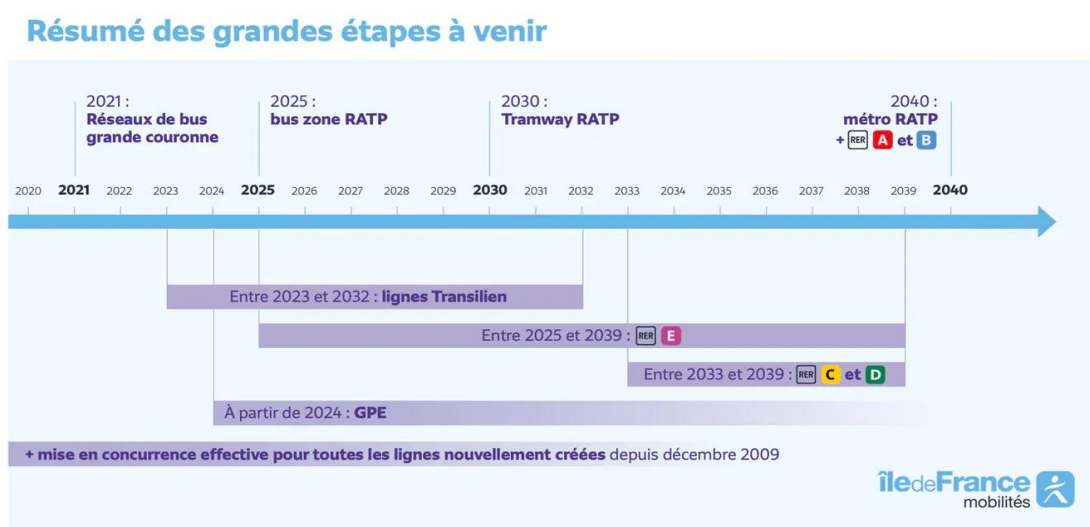
- **RATP Dev** exploite les lignes de la zone du Bassin de Mantes-la-Jolie (réseau n° 35)

L'attribution de tous les contrats de bus devrait être **terminée** « **courant 2022** et ils seront mis en œuvre six mois plus tard » selon **Laurent Probst**.

Cette nouvelle réglementation ne fait pourtant pas l'unanimité. Dans certains réseaux **des Yvelines**, les syndicats craignent que l'entreprise lauréate de l'appel d'offres, en l'occurrence Keolis, ne respecte pas les conventions d'entreprise et réduise leurs acquis sociaux. Selon **Laurent Probst**, il s'agit d'un malentendu car l'entreprise lauréate « a l'obligation de respecter la règle fixée : de nouveaux statuts seront négociés entre la direction et les syndicats dans quinze mois, en attendant, ce sont les anciens accords qui tiennent ». ⁴

Début septembre, suite à l'attribution du contrat portant sur l'exploitation de leurs lignes de bus à l'entreprise lauréate, Transdev, des chauffeurs de bus de **Seine et Marne** et du **Val d'Oise de 5 réseaux** se sont mis en grève. Ils dénoncent une dégradation de leurs conditions de travail depuis l'ouverture à la concurrence du réseau d'autobus Optile, et la réorganisation qui s'en est suivie.

A un peu moins d'un an après le début du processus de mise en concurrence de l'exploitation des lignes de bus franciliennes, il est intéressant pour les élus des territoires de faire un point d'étape.



Calendrier prévisionnel du déploiement de la mise en concurrence des transports franciliens. Source : Île-de-France Mobilités

⁴ <https://www.leparisien.fr/yvelines-78/transports-dans-les-yvelines-les-syndicats-de-chauffeurs-de-bus-denoncent-une-uberisation-du-systeme-24-06-2021-WWURPVCDLFAIFG5B6S5EIUZHZA.php?ts=1631194963486>

I POINTS PRINCIPAUX DES INTERVENTIONS ET ECHANGES

Monique Bourdier, maire de Bouleurs et élue référente de la commission Mobilités, introduit la séance en rappelant que la mise en concurrence des bus en Île-de-France a pris du temps, soit **près de 15 ans de travail pour changer les modes de transport public**. Initialement, la situation francilienne était exceptionnelle notamment en grande couronne car il y avait des périmètres nombreux et certaines lignes de bus avaient été à l'initiative d'entreprises privées et familiales. Avant de lancer l'appel d'offre, un grand travail a donc dû être réalisé pour restructurer le réseau parisien et modifier les conventionnements ainsi que le mode de rémunération des entreprises de transport. **Monique Bourdier** souligne le **travail important entrepris en matière de cohérence des territoires pour rationaliser l'offre**.

Grégoire de Lasteyrie, maire de Palaiseau et élu référent de la commission Mobilités, indique que l'enjeu de la concurrence est un objectif vers lequel **nous devons aller pour des raisons juridiques**. Il relève l'intérêt des élus locaux concernant les bénéfices de la mise en concurrence pour leurs usagers en termes de qualité de service car lorsqu'il y a un dysfonctionnement sur leur commune (arrêt ou école mal desservi, retard) ils sont tout de suite au courant et interpellés par leurs administrés.

L'ensemble des élus référents remercient **Stéphane Beaudet** et **Laurent Probst** de s'être rendu disponibles pour venir échanger. **Jean-Baptiste Hamonic**, maire de Villepreux et élu référent de la commission Mobilités note que beaucoup d'élus sont réunis pour cette commission, ce qui démontre l'actualité de ce sujet qui suscite diverses interrogations.

Intervention de Stéphane Beaudet, Maire d'Evry-Courcouronnes (91), Vice-Président du Conseil régional d'Île-de-France en charge des Transports, Président de l'association des Maires d'Île-de-France

Stéphane Beaudet remercie les élus référents ainsi que **Laurent Probst**, le directeur général d'Île-de-France Mobilités, et souhaite rappeler l'origine et les enjeux de cette obligation de mise en concurrence.

La concurrence est une obligation. L'Île-de-France est sous un régime dérogatoire unique dans la communauté européenne. Pour lutter contre le droit de ligne, droit de propriété très particulier, l'Union européenne a adopté en 2007 un règlement européen imposant d'ouvrir progressivement à la concurrence tous les réseaux de transport. En 2008, l'Île-de-France comptait, hors zone RATP, environ 150 réseaux avec des différences notamment sur le plan contractuel entre transporteurs et autorités organisatrices de mobilité.

La mise en concurrence a été imposée à compter du 1^{er} janvier 2017, et aurait dû normalement s'appliquer à tout le territoire francilien. Mais la loi du 8 décembre 2009 relative à l'Organisation et à la Régulation des Transports Ferroviaires (ORTF), prise en application du règlement européen du 23 octobre 2007, a retenu une **date différente pour la mise en concurrence du réseau de bus parisien exploité par la RATP : le 1er janvier 2025.**

Dans la perspective de la future mise en concurrence du réseau de bus de la grande couronne, l'ancien **Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) a harmonisé les contrats en recontractualisant** par le biais des contrats de type 1, de type 2 et en 2017-2018 de type 3, l'idée étant que tous les territoires aient la même base de contrat. De 150 lignes de réseaux, on est arrivé à une quarantaine de lignes au moment de la mise en concurrence, ce qui permettait de donner de la lisibilité.

Puis Île-de-France Mobilités a commencé à lancer la mise en concurrence suite à l'avis rendu par le Conseil d'Etat qui demandait à ce que les contrats du réseau de bus grande couronne soient mis en concurrence dès le 1^{er} janvier 2017.

Intervention de Laurent Probst, Directeur général d'Île-de-France Mobilités

Laurent Probst débute son intervention en remerciant les élus référents de l'avoir invité à cette commission et en précisant qu'il est très utile pour Île-de-France Mobilités d'avoir un retour d'expérience des élus.

Depuis 2016, il y a eu **plusieurs étapes pour mettre en place la mise en concurrence.**

- ✓ **La première étape : négociation des contrats CT3**, où a notamment été négocié avec les opérateurs le rachat des dépôts de bus et des bus pour qu'Île-de-France Mobilités devienne propriétaire.
- ✓ **La seconde étape : monter des équipes et créer les 38 lots qui seront soumis à concurrence**, ce qui a nécessité de travailler ligne par ligne avec plus de 1500 lignes. Île-de-France Mobilités a pu obtenir de la part de l'Etat un délai de 4 ans entre 2017 et 2021, correspondant à la durée des contrats CT3, pour mettre en concurrence les lignes de manière progressive.
- ✓ **La troisième étape : procéder aux premiers appels d'offre.** Le premier contrat portant sur le T9 et le réseau de bus Bord de l'Eau entre en service le 1^{er} janvier 2021. Ces premiers contrats fonctionnent bien et présentent une excellente qualité de service.

Les opérateurs existants sont globalement performants. Mais l'avantage de ces appels d'offres c'est qu'ils **permettront d'inciter les opérateurs à proposer des améliorations de leur fonctionnement, ainsi que de nouveaux services.**

Laurent Probst relève qu'il n'y a eu de difficultés que sur quelques mises en concurrence, et **fait le point sur l'état d'avancement des procédures de délégation de service public** des 38 réseaux. Ainsi :

- 8 contrats sont attribués et mis en service

- 3 contrats sont attribués, en phase de transition, et seront mis en service au 1^{er} janvier 2022
- 9 procédures sont en phase finale : Île-de-France Mobilités a reçu les offres finales des opérateurs mais n'a pas encore annoncé les résultats
- 9 procédures sont en phase initiale ou intermédiaire : le DCE a été envoyé et au moins une offre initiale a déjà été reçue
- 7 procédures pour lesquelles le DCE reste à envoyer

Île-de-France Mobilités a rencontré les premières difficultés au mois de septembre sur certains réseaux Transdev avec des grèves importantes. Les salariés estimaient que les conditions sociales n'étaient pas respectées.

L'enjeu social de la mise en concurrence n'est pas géré par le cahier des charges mais par les accords de branche négociés.

Suite à ces grèves, Île-de-France Mobilités a demandé à **Jean-Paul Bailly** de diriger une mission pour faire converger les points de vue entre les représentants du personnel, les syndicats et les directions des réseaux concernés. Par ailleurs, elle a également demandé à **Jean-Paul Bailly** de **faire des propositions afin que les prochains appels d'offres prennent mieux en compte les enjeux sociaux**. Ces recommandations seront prochainement rendues.

Île-de-France Mobilités a augmenté fortement l'offre de bus dans les années 2017-2021. De gros investissements ont été consentis et a notamment été mis en place un plan d'investissement d'acquisition de matériel neuf et de rénovation des ateliers. Ces investissements sont importants car en grande couronne, quand l'offre de bus est renforcée de 20%, le nombre d'utilisateurs augmente de 15 à 20%. Il y a une forte demande et c'est pour cela que l'offre de bus continuera à être renforcée.

Temps d'échange

Durant cette commission, les participants font part de leurs interrogations concernant notamment les points suivants :

- Les futurs projets de transport en commun prévus sur leur territoire
- Les modalités techniques de passation entre l'ancien et le nouvel opérateur
- Des problématiques de dessertes rencontrées sur leur territoire
- La communication entre les différents acteurs de la mobilité
- La production de statistiques sur le taux de bus arrivant à l'heure
- La prise en compte du facteur environnemental dans les appels d'offres

Laurent Probst a apporté aux participants des réponses opérationnelles, prenant en compte la situation particulière de chaque commune.

Plusieurs participants ont également évoqué leurs difficultés de transmission d'information entre les intercommunalités et les villes, et, sur divers sujets, ont exprimé leur besoin d'une plus forte consultation par Île-de-France Mobilités.

Laurent Probst a précisé que les interlocuteurs privilégiés d'Île-de-France Mobilités sont les intercommunalités ou les communautés de communes car les lignes sont co-financées par elles et circulent sur leur territoire. Mais au regard à la fois du problème de liaison et aussi de l'intensité des sujets abordés durant cette commission, **Laurent Probst** a proposé aux élus d'organiser, avec l'aide des intercommunalités, une rencontre annuelle avec les maires et représentants des communes de chaque intercommunalité francilienne pour fluidifier les retours d'expériences territoire par territoire, et répondre au mieux aux problèmes récurrents.

Fin de la réunion

LISTE DES INSCRITS :

Nom de la commune / Nom de l'entreprise AMIF Partenaire	Nom	Prénom	Fonction
GRDF	LHERITIER	Daniel	Directeur Affaires Publiques Ile-de-France
Rosny-sous-Bois	MESA	Stéphane	Rattaché(e) à un service d'une collectivité - Chef de Cabinet
Coubron	MARLIER	Sandrine	Rattaché(e) à un service d'une collectivité - Secrétaire cabinet du Maire
Roinville	BELLINELLI	Guillaume	Maire
Joinville-le-Pont	LAMBILLIOTTE	Floriandre	Rattaché(e) à un service d'une collectivité - chef de cabinet
Cachan	BESNARD	Samuel	Maire-adjoint
Groupe RATP	LAURENT	Julien	Directeur relations institutionnelles
Saint-Ouen-L'Aumône	RICHARD	Alain	Conseiller municipal, Sénateur
Vernouillet	VAUR	Camille	Directeur de cabinet
Mouroux	VIGNIER	Arnaud	Maire-adjoint
Saint Brice sous Forêt	HEUBERT	Sylvain	Directeur de cabinet
Vert le Grand	JOSSE	Olivier	Adjoint au maire
Deuil la Barre	BRINGER	Beatrice	Maire Adjointe aux Mobilités et Voiries
Bailly	PETITMENGIN	Denis	Adjoint au maire de Bailly
Viry Chatillon	CAILLAUD	Clément	Maire adjoint
Linas	LE MANACH	Sandrine	Élue déléguée
Chavenay	GOMPERTZ	Stephane	Premier adjoint
Malakoff	HEMIDI	Farid	Conseiller Municipal délégué aux Mobilités et à la Voirie
Palaiseau	CORDIER	Gilles	Adjoint au maire espace public et mobilités

Morangis	NGO	Quynh	Adjointe au Maire
Bures-sur-Yvette	GILBERT	Michel	Conseiller municipal
Villecresnes	RABANY	Stéphane	Maire adjoint en charge des transports collectifs
Fleury Merogis	MEDOUNI	Nouredine	Maire adjoint transport et mobilités
Noisy le Roi	DOSSOU	Roch	Délégué aux transports
Aigremont	SADOUN	Emmanuelle	Maire-adjoint
Saint-Brice-sous-Forêt	HURPET	Aurélie	Conseillère municipale
Saint Germain en Laye	MEUNIER	Patrick	Maire-adjoint Développement économique mobilités et grands projets
Chavenay	GOMPERTZ	Stephane	Premier adjoint
Boussy-Saint-Antoine	COQUANT	Meriem	Adjointe au Maire en charge des Déplacements
Saint-Brice-sous-Forêt	BARBELANNE	Patrice	Conseiller municipal
Sucy-en-Brie	BOURDINAUD	Anne-Marie	Maire-adjoint
Grand Paris Seine Ouest	GASTAUER	Alexis	Directeur de la mobilité
Verneuil-sur-Seine	DEBJAY	Michel	Maire-Adjoint
Montevrain	DJIGO	Alioune	Conseiller municipal - Délégué
Gambais	MANCEAU	Nadine	Adjointe
Saint-Ouen-l'Aumône	RICHARD	Alain	Sénateur
L'Île-Saint-Denis	BOSQUILLON	Sophie	Conseillère municipale déléguée
Malakoff	HEMIDI	Farid	Conseiller municipal délégué aux Mobilités et à la Voirie
Le Mesnil-le-Roi	BILLET	Aline	Maire adjoint
Beauchamp	SEIGNÉ	Pascal	Maire adjoint
Gagny	COUSIN	Dorian	Conseillé municipal délégué

Palaiseau	CORDIER	Gilles	Adjoint espace public et mobilités
Nanterre	JOHNSON	Gilles	Collaborateur de groupe
Nanterre	NONGA	Joseph	Conseiller municipal délégué aux Transports publics
Buthiers	VALERIAUD	Claire	Adjointe
GRT gaz	HAINAUT	Pascal	Secrétariat Général- Adjt au Délégué Territorial Val de Seine
Gressy	VILARRUBLA	Vincent	Conseiller municipal
Saint-Nom-la-Bretèche	STUDNIA	Gilles	Maire
Epone	MARTIN	Isabelle	Maire adjointe aux finances et mobilité
Saintry-sur-Seine	RAUSCHER	Patrick	Maire
Saintry-sur-Seine	BUTEAU	François	Directeur de Cabinet
Châtenay-Malabry	DESSEN	Patrick	Conseiller municipal délégué
Saint-Brice-sous-Forêt	MIR	Ali	Conseiller municipal
Pontoise	RENAUDE	Corinne	Directrice Etudes/Foncier/Mobilités/DD
Santenay	MAYER-BLIMONT	Valérie	Élue
Marines	NINOT	Nadine	Maire
Samoid-sur-Seine	ABADIA	Charly	Adjoint
Keolis	BEAUGE	Sylvain	Directeur Marketing et Commercial - Secteur 78-92