

**Présentation du vœu relatif à l'arrêt de la privatisation des bus, contre le forfait Navigo à 1000 €/an, pour des transports publics accessibles et de qualité pour toutes et tous**

**Intervention de Nicolas Bescond  
Groupe Val-de-Marne en commun – PCF et citoyen·nes**

Monsieur le Président,

Chèr·es collègues,

Comme vous le savez, la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 prévoit la fin du monopole de la RATP et de la SNCF en Île-de-France.

Cette loi a conduit Île-de-France Mobilités à accélérer le processus de privatisation des bus anciennement gérés de manière publique par la RATP.

Depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2025, **trois lots de ligne de bus de la petite couronne ont déjà été confiés au privé**, sans aucune étude d'impact sur les conséquences économiques, sociales et environnementales.

Ce processus de privatisation du réseau francilien de bus poursuivra son cours jusqu'au 1<sup>er</sup> novembre 2026 et engendrera à terme **l'exploitation par le privé de 13 lots du réseau de bus de la RATP en petite couronne**.

Partout où cette logique de mise en concurrence a été appliquée, ce sont les mêmes résultats qui se sont produits : la **baisse de l'offre pour les usager.es**, la **dégradation des conditions de travail des conducteur.trices** et des **désorganisations de service en cascade**. L'exemple de la **grande couronne où l'expérience a entraîné la suppression de 6 000 à 9 000 bus** chaque semaine est d'ailleurs criant !

Cette question est particulièrement importante en Val-de-Marne où subsistent d'importantes inégalités territoriales en matière d'accès aux transports collectifs. Certains territoires du Département demeurent fortement dépendants du réseau de bus avec un impact important sur les Val-de-Marnais·es pour accéder à l'emploi, aux études, aux soins ou aux services publics.

La priorité devrait donc être de réduire ces inégalités territoriales et de garantir à chacune et chacun une offre de transport adaptée à ses besoins.

A ce titre, les transports collectifs constituent un secteur dont la performance dépend avant tout de la qualité de son organisation, de sa capacité de planification et de la cohérence de son pilotage.

Dans un réseau aussi dense et interdépendant que celui de l'Île-de-France, la mutualisation des moyens humains, techniques et financiers constitue un atout majeur. La rationalisation du système peut s'appuyer sur le **renforcement d'un opérateur public intégré capable d'organiser durablement le service à l'échelle régionale**, plutôt que sur la multiplication de contrats d'exploitation soumis à des logiques concurrentielles.

L'enjeu est celui de la capacité collective à **construire un réseau cohérent, fiable et pensé sur le long terme au service des usagers**.

Quid d'ailleurs de l'émergence d'un **bus en site propre sur la RN19** ? L'exemple du câble C1 illustre d'ailleurs un modèle de réussite d'implantation de transports en zone carencée.

**Ce projet n'est pas le résultat d'une logique de marché.** Il est le fruit d'un engagement volontaire des institutions publiques pour **désenclaver des territoires et garantir une meilleure égalité d'accès aux transports.**

Cette expérience démontre que la réponse aux inégalités de mobilité réside dans la mobilisation des acteurs publics, dans la planification et dans l'investissement collectif, plutôt que dans la seule mise en concurrence d'opérateurs chargés d'exploiter un service existant.

Rien n'obligeait Madame Valérie Péresse à prendre une telle décision puisqu'**il n'existe aucune obligation européenne de privatisation** des lignes de transports publics !

Si le cadre législatif national organise l'ouverture à la concurrence, les modalités retenues par Île-de-France Mobilités relèvent d'un choix politique privilégiant la mise en concurrence plutôt que le renforcement d'un opérateur public intégré.

**Ce choix est donc purement idéologique et massivement rejeté par les Franciliens** qui pour rappel sont 77% à être favorables à la suspension de ce processus de privatisation des transports publics selon un sondage IFOP d'avril 2025.

En ajoutant à cela, **les hausses des tarifs dans les transports, les retards et suppressions excessives et le coût exorbitant à l'égard des usager.es par rapport au service rendu**, le droit aux mobilités devient une véritable galère pour bon nombre de Val-de-Marnais.es et de Francilien.nes.

Ces pour ces différentes raisons, que nous vous proposons d'adopter ce voeu.

Je vous remercie.

*Seul le prononcé fait foi*