

# Concurrence des bus en Ile-de-France: un compromis, des questions

Mobilettrre

**Le préfet voulait deux ans, ce sera finalement quatre...** Jusqu'à la veille du conseil d'administration du Stif du 26 janvier, les tractations avec l'Etat sur le calendrier de mise en concurrence des réseaux de bus en Ile-de-France furent laborieuses. On résume la situation: l'avis du conseil d'Etat, en décembre, impliquait nettement l'adoption de délais courts et avait donc interrompu la signature des CT3 (contrats de type 3) qui devaient régir l'exploitation des services de bus à partir du 1er janvier 2017. **Que fallait-il écrire dans les nouvelles conventions? Comment respecter l'avis du conseil d'Etat (contre lequel on ne peut faire recours) tout en écoutant les acteurs et en prenant en compte les réalités et faisabilités?**

Les opérateurs d'Optile, vent debout contre ce qu'ils appellent une distorsion de concurrence (les lignes de l'Epic RATP ne seront ouvertes qu'en 2024), ont accru leur pression. Le Stif, de son côté, se voyait difficilement mettre en place tout l'attirail juridique et contractuel pour sécuriser 150 contrats en quelques mois. **Du coup, les CT3 sont signés pour quatre ans, ce qui induit qu'aucun réseau ne sera soumis en concurrence avant 2021, mais ce qui laisse le temps au Stif de préparer les lots, racheter les dépôts et préparer les procédures.**

La nouvelle perspective est donc tracée, ainsi résumée dans le considérant de la délibération de l'autorité organisatrice: «... *la nécessité et la volonté du Stif d'engager, dès le mois de janvier 2017, un processus de mise en concurrence loyale, transparente et non faussée avec les opérateurs de transport routier en Ile-de-France.*» Le Stif dégage ainsi sa responsabilité, tout en décidant dans l'article 3 «*de mettre en place un groupe de travail avec l'Etat afin de déterminer... les modalités et les conditions de mise en concurrence loyale, transparente et non faussée avec les opérateurs de transport routier en Ile-de-France.*»

Jusqu'au bout les discussions préalables aux CT3 ont été serrées avec l'Etat: comment respecter l'avis du conseil d'Etat tout en respectant les délais de préparation nécessaires au Stif et en tenant compte de l'opposition d'Optile?

**Ouh ouh! revoilà l'Etat! Embarrassé par l'avis du conseil d'Etat, il a donc accepté les nouveaux délais en échange de garanties écrites sur la mise en concurrence.**

Longtemps pétrifié par les enjeux (il a mis six mois à transmettre le dossier pour avis au conseil d'Etat), il revient dans la course pour rassurer les opérateurs, alors que la situation, si elle est temporairement clarifiée par la signature des CT3, reste tendue. D'une part les adhérents d'Optile n'entendent pas désarmer juridiquement, d'autre part la possibilité laissée à RATP Dev, filiale de la RATP, de concourir sur les lots mis en concurrence, fait grandement débat. Selon nos informations, le Stif devra a minima s'assurer au préalable qu'il y a étanchéité entre l'Epic RATP et RATP Dev, aussi bien en assistance technique qu'en termes de flux financiers (pour l'acquisition de véhicules, par exemple).

**Enfin, il y a le cas Transdev.** Si 54 contrats ont été signés (avec Keolis, les Cars Lacroix, RATP Dev...), l'entreprise dirigée par Thierry Mallet a refusé de contractualiser, essentiellement pour des questions liées aux dépôts. Des contrats dits de survie (des sortes d'avenants aux CT2) ont donc été rédigés, pour sept mois. Tant qu'ils sont en vigueur, le Stif ne rémunère l'opérateur qu'à 90% – ce qui devrait réduire sa marge à 0. On gage qu'avant la rentrée de septembre, les deux parties trouveront un accord.