

Momentanément indisponible

616 Aulnay-sous-Bois Garonor

IVECO

Ile de France
mobilités

241061

GT-250-GF

DOSSIER DE PRESSE

Bus en grande couronne : Le classement inédit des opérateurs

Au nom des usagers !

La mise en concurrence des réseaux de bus de grande couronne a des conséquences sensibles pour les usagères et usagers. Depuis le 1er janvier 2021, la grande couronne a provoqué un bouleversement sans précédent. La réorganisation du réseau - passant de 135 à 36 bassins - a été synonyme de dégradation des conditions salariales des agent·es et de la qualité de service.

5 ans après ce *big bang*, force est de constater que les promesses d'économies et d'améliorations ne sont pas au rendez-vous. Les rallonges budgétaires allouées par Île-de-France Mobilités aux opérateurs de transport de la grande couronne dépassent, désormais, 100 millions d'euros par an. Des opérateurs se plaignent d'une rémunération insuffisante de la part d'Île-de-France Mobilités et plusieurs appels d'offres sont infructueux, faute de candidats. Pire, les suppressions sont massives. Après 5 années sans donner de chiffres, Ile-de-France Mobilités vient d'annoncer 6 000 suppressions de courses chaque semaine. Selon nos informations, c'est en réalité au moins 9 000 courses qui sont supprimées...

Dans ce contexte, l'opposition régionale de gauche n'a eu de cesse d'exiger un bilan de la mise en concurrence, un processus ni obligatoire, ni irréversible. En guise de réponse, elle n'a eu que des éléments de langage et des chiffres fantaisistes.

Alors, depuis septembre 2024, notre groupe comptabilise les rares données disponibles concernant la qualité de service et publie un baromètre hebdomadaire des bus fantômes.

Une nouvelle étape s'ouvre à présent : avec l'aide de sources internes à Île-de-France Mobilités et aux opérateurs, nous publions un classement des pires opérateurs. Une démarche nécessaire car la mise en concurrence concerne la qualité de vie des Francilien·nes et l'utilisation de l'argent public. Ces données bousculent la communication d'Île-de-France Mobilités mais confirment la réalité ressentie et le diagnostic fait par les usagères et usagers.

Ces données démontrent l'échec de la mise en concurrence. Elles renforcent la nécessité de mettre fin à ce processus et d'enfin étudier la mise en œuvre d'une régie régionale publique des bus.

Céline Malaisé

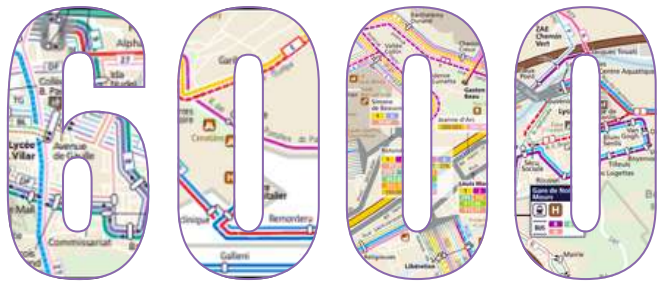
Conseillère régionale d'Île-de-France

Présidente du groupe

La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne



L'échec de la mise en concurrence en chiffres

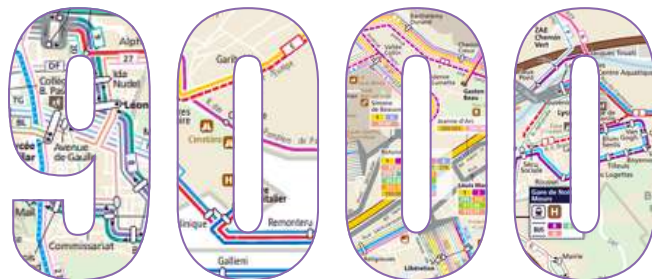


6 000, c'est le nombre de suppressions de bus chaque semaine, uniquement en grande couronne, pour causes internes aux opérateurs de transport.

Source : Ile-de-France Mobilités

9 000, c'est le nombre de suppressions de bus chaque semaine, uniquement en grande couronne, pour causes internes (hors grève) et externes aux opérateurs de transport.

Source : GCEC, opérateurs

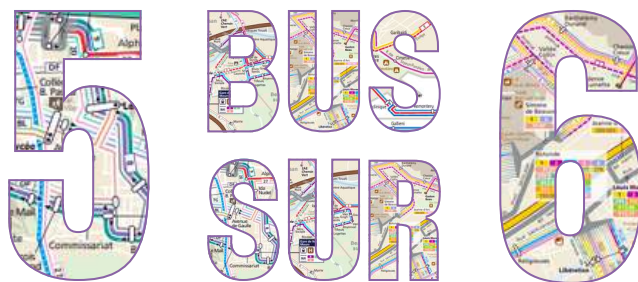


1 670, c'est le nombre de suppressions de bus chaque semaine uniquement en grande couronne faisant l'objet d'une information voyageurs sur l'application d'Ile-de-France Mobilités et/ou sur les réseaux sociaux des opérateurs.

Source : GCEC, information voyageurs IDFM, opérateurs

5 bus supprimés sur 6 ne font pas l'objet d'une information voyageurs sur l'application d'Ile-de-France Mobilités et/ou sur les réseaux sociaux des opérateurs.

Source : GCEC



1 opérateur sur 3 ne publie pas d'information voyageurs sur l'application d'Ile-de-France Mobilités et/ou sur les réseaux sociaux des opérateurs lors de la suppression d'un bus.

Source : GCEC

Le classement inédit des réseaux de bus

Les usagères et usagers subissent la dégradation de la qualité de service qui est inégalement répartie sur le territoire régional. Ces différences s'expliquent principalement par :

- l'état du matériel roulant et le retard pris dans le renouvellement du matériel mis à disposition par Ile-de-France Mobilités,
- les effectifs de conductrices, de conducteurs et d'agent·es de maintenance du matériel roulant,
- la congestion de la voirie,
- les choix comptables de chaque opérateur,
- du savoir-faire des différents opérateurs.

À partir de données internes aux opérateurs, notre groupe public ce classement inédit.

Méthodologie

Les classements sont établis à partir du pourcentage d'offre non-réalisée pour cause internes, hors grèves, à partir de données 2024 pour les 36 réseaux de grande couronne.



Offre non-réalisée pour **causes internes**, 2024 / Sources : Opérateurs, Ile-de-France Mobilités, FNAUT-Ile de France, GCEC



Offre non-réalisée pour **causes internes et externes**, 2024 / Sources : Opérateurs, Ile-de-France Mobilités, FNAUT-Ile de France, GCEC

77

CLASSEMENT DES RÉSEAUX DE BUS DE SEINE-ET-MARNE LES PLUS DÉGRADÉS

1	keolis	KEOLIS PORTES ET VAL DE BRIE
2	keolis	KEOLIS ROISSY EST
3	transdev	TRANSDEV MARNE LA VALLÉE

78

CLASSEMENT DES RÉSEAUX DE BUS DES YVELINES LES PLUS DÉGRADÉS

1	GROUPEMENT LACROIX & SAVAC	FRANCILITÉ ILE DE FRANCE OUEST
2	transdev	TRANSDEV GRAND VERSAILLES
3	transdev	TRANSDEV CENTRE ET SUD YVELINES

91

CLASSEMENT DES RÉSEAUX DE BUS DE L'ESSONNE LES PLUS DÉGRADÉS

1	keolis	KEOLIS EVRY CENTRE ESSONNE TISSE
2	GROUPEMENT LACROIX & SAVAC	FRANCILITÉ OUEST ESSONNE
3	transdev	TRANSDEV CŒUR D'ESSONNE

95

CLASSEMENT DES RÉSEAUX DE BUS DU VAL D'OISE LES PLUS DÉGRADÉS


1	keolis	KEOLIS ARGENTEUIL BOUCLES DE SEINE
2	transdev	TRANSDEV VALLÉE DE MONTMORENCY
3	keolis	KEOLIS HAUT VAL D'OISE

Les cas particuliers du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis


Le Val-de-Marne et la Seine-Saint-Denis ne sont pas des départements de grande couronne mais ils sont desservis par des réseaux non RATP dont les plus dégradés de toute la région : Transdev Terre d'Envol en Seine-Saint-Denis (n°1) et Keolis Ouest Val-de-Marne (n°3).


La mise en concurrence des bus de grande couronne


4 groupes se partagent les 36 délégations de service public et marchés publics de grande couronne. Ils ont créé pour cela 36 filiales dédiées, de droit privé.

 Le premier transporteur en grande couronne est Transdev avec 15 réseaux sur 36 et environ 88,2 millions de kilomètres commerciaux par an.

Transdev est passé sous pavillon allemand en mai 2025. Le groupe est désormais détenu à 66 % par le fonds d'investissement allemand Rethmann et à 34% par la Caisse des Dépôts et Consignations.

 Le second transporteur en grande couronne est Keolis avec 11 réseaux sur 36 et environ 61,3 millions de kilomètres commerciaux par an. Keolis est une société anonyme franco-qubécoise détenue par la SNCF (70%) et la Caisse de dépôt et placement du Québec, second fonds de pension canadien (30%).

 Le troisième transporteur en grande couronne est le Groupement Lacroix-Savac à travers les 7 filiales Francilité soit environ 41,7 millions de kilomètres commerciaux par an. Le Groupement Lacroix-Savac est issu de la fusion-acquisition de réseaux locaux. Il est détenu par la Compagnie Française des Transports Régionaux, créée en 2015 par le fonds d'investissement luxembourgeois Cube Infrastructure.

 Le quatrième transporteur est RATP CAP Ile-de-France avec 3 réseaux sur 36 et environ 17,7 millions de kilomètres commerciaux par an. RATP CAP est détenu à 100% par le groupe RATP, détenu lui-même intégralement par l'État français.

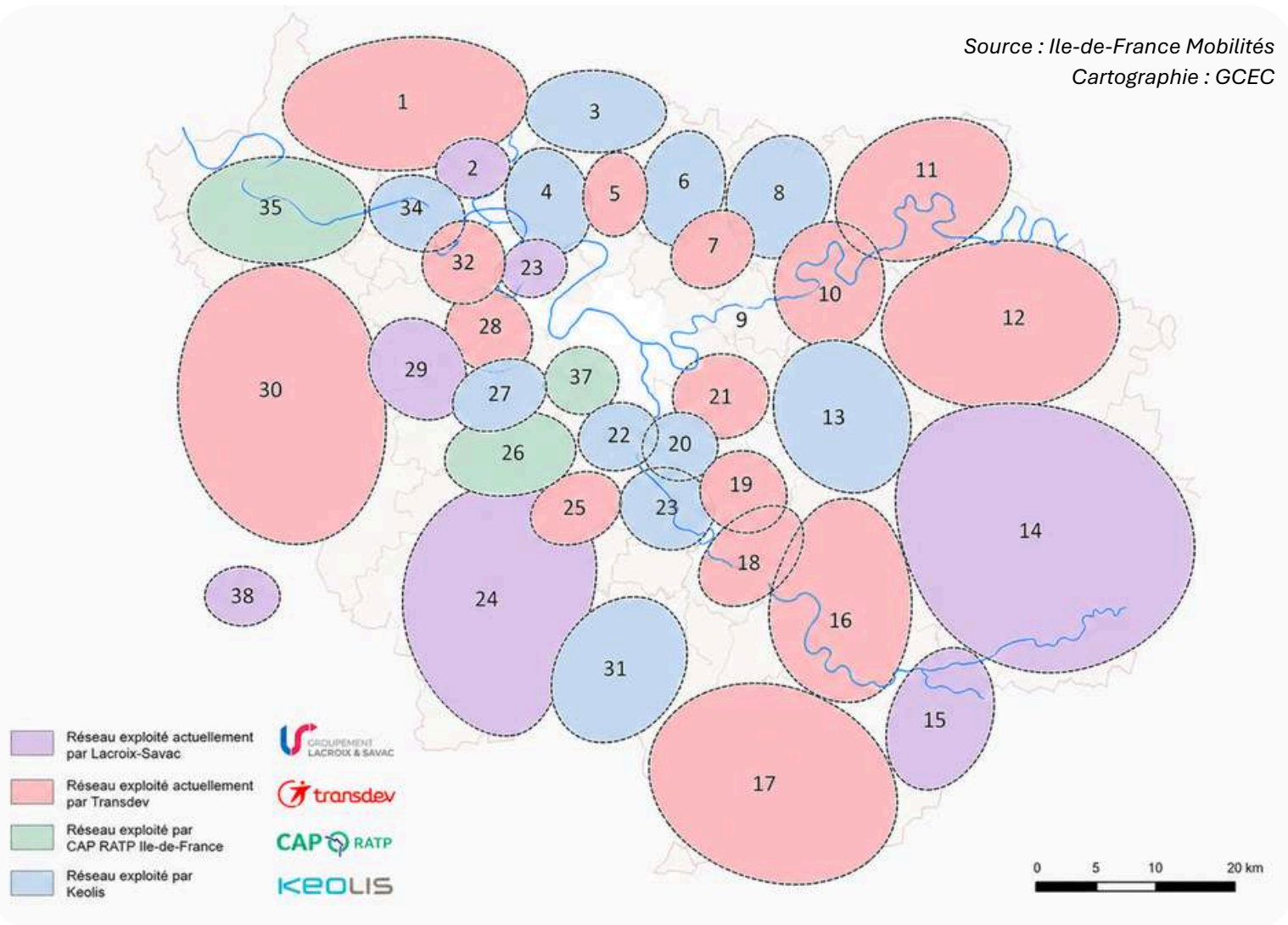
LES OPÉRATEURS PRÉSENTS ACTUELLEMENT EN GRANDE COURONNE

1		TRANSDEV 15 RÉSEAUX 88 200 000 KCC/AN
2		KEOLIS 11 RÉSEAUX 61 300 000 KCC/AN
3		FRANCILITÉ 7 RÉSEAUX 41 700 000 KCC/AN
4		RATP CAP ÎLE-DE-FRANCE 3 RÉSEAUX 17 700 000 KCC/AN

Source : GCEC

Le paysage des opérateurs en grande couronne (au 4 mai 2026)

Source : Ile-de-France Mobilités
Cartographie : GCEC



Le paysage des opérateurs en Ile-de-France

À l'échelle régionale (Paris, petite et grande couronnes), 5 groupes se partagent les 36 délégations de service public et marchés publics. Ils ont créé pour cela 49 filiales dédiées, de droit privé, dont 13 en lieu et place de l'EPIC RATP.



CLASSEMENT DES OPÉRATEURS DE BUS PRÉSENTS EN ÎLE-DE-FRANCE

1	 transdev	TRANSDEV 17 CONTRATS
2	KEOLIS	KEOLIS 13 CONTRATS
3	 RATP CAP ILE-DE-FRANCE	RATP CAP ILE-DE-FRANCE 11 CONTRATS
4	 GROUPEMENT LACROIX & SAVAC	FRANCILITÉ 7 CONTRATS
5	 ATM	ATM 1 CONTRAT

La mise en concurrence des bus de grande couronne

Depuis 2021, les lignes de bus hors zone historique de la RATP sont exploitées au sein de 36 délégations de service public (DSP) et marchés publics. Les contrats sont attribués après procédure d'appel d'offres. Ils majoritairement financés par Ile-de-France Mobilités. Les critères d'analyse des offres pour retenir le lauréat favorise le *dumping* social en faisant du coût le premier critère (40% de la note finale). Les délégations de service public sont attribuées pour 4 à 8 ans à une entreprise dédiée, de droit privé.

DSP	Dénomination de la DSP	Filiale dédiée titulaire de la DSP en cours	Date de démarrage du contrat en cours	Durée du contrat en cours
1	Vexin	Transdev Vexin	1er août 2026	6
28	Grand Versailles	Transdev Versailles	1er août 2023	5
5	Vallée de Montmorency	Transdev Valmy	1er août 2021	7
17	Vallée du Loing - Nemours	Transdev Vallée du Loing	1er août 2023	5
30	Centre et Sud Yvelines	Transdev Sud Yvelines	1er janvier 2024	8
19	Sénart	Transdev Sénart	1er janvier 2021	7
16	Fontainebleau - Moret	Transdev Pays de Fontainebleau	1er août 2023	5
7	Terre d'Envol	Transdev Nord Seine-Saint-Denis	1er janvier 2023	5
18	Grand Melun	Transdev Melun Val de Seine	1er août 2021	5
10	Marne la Vallée	Transdev Marne la Vallée	1er janvier 2026	7
11	Meaux et Ourcq	Transdev Marne et Ourcq	1er août 2022	8
21	Marne et Seine	Transdev Côteaux de la Marne	1er août 2023	8
25	Cœur d'Essonne	Transdev Cœur d'Essonne	1er août 2023	6
12	Brie et 2 Morin	Transdev Brie et Deux Morins	1er août 2022	5
32	Saint-Germain Boucles de Seine	Transdev Boucle des Lys	1er août 2022	7

DSP	Dénomination de la DSP	Filiale dédiée titulaire de la DSP en cours	Date de démarrage du contrat en cours	Durée du contrat en cours
27	Vélizy Vallées	Keolis Vélizy Vallée de la Bièvre	1er août 2022	8
3	Haut Val d'Oise	Keolis Vallée de l'Oise	1er janvier 2024	6 + 1
20	Val d'Yerres Val de Seine	Keolis Val d'Yerres Val de Seine	1er août 2022	5
31	Essonne Sud Est	Keolis Val d'Essonne Deux Vallées	1er août 2022	4
23	Evry Centre Essonne	Keolis TISSE	1er janvier 2024	6 + 1
34	Poissy - Les Mureaux	Keolis Seine et Oise Est	1er août 2021	8
6	Roissy Ouest	Keolis Roissy Pays de France Ouest	1er août 2023	6
8	Roissy Est	Keolis Roissy Pays de France Est	1er août 2023	7
13	Pays Briard	Keolis Portes et Val de Brie	1er janvier 2023	6
22	Seine Grand Orly	Keolis Ouest Val de Marne	1er janvier 2021	5 et demi
33	Argenteuil Boucles de Seine	Keolis Argenteuil Boucles de Seine	1er janvier 2022	5
4	Val Parisis	Francilité Val Parisis	1er août 2024	5 + 1
2	Cergy-Pontoise Confluence	Francilité Seine et Oise	1er janvier 2024	6 + 1
29	Saint-Quentin-en-Yvelines	Francilité Saint-Quentin-en-Yvelines	1er janvier 2023	7
15	Pays de Montereau	Francilité Pays de Montereau	1er août 2023	5
38	Ile-de-France Ouest	Francilité Ouest Express	1er janvier 2024	6 + 1
24	Essonne Sud Ouest	Francilité Ouest Essonne	1er août 2022	4
14	Provinois Brie et Seine	Francilité Grand Provinois	1er août 2023	4
26	Paris Saclay	RATP Cap Saclay	1er août 2022	6
35	Mantois	RATP Cap Mantois	1er août 2021	5
37	Bièvre	RATP Cap Bièvre	1er août 2022	8

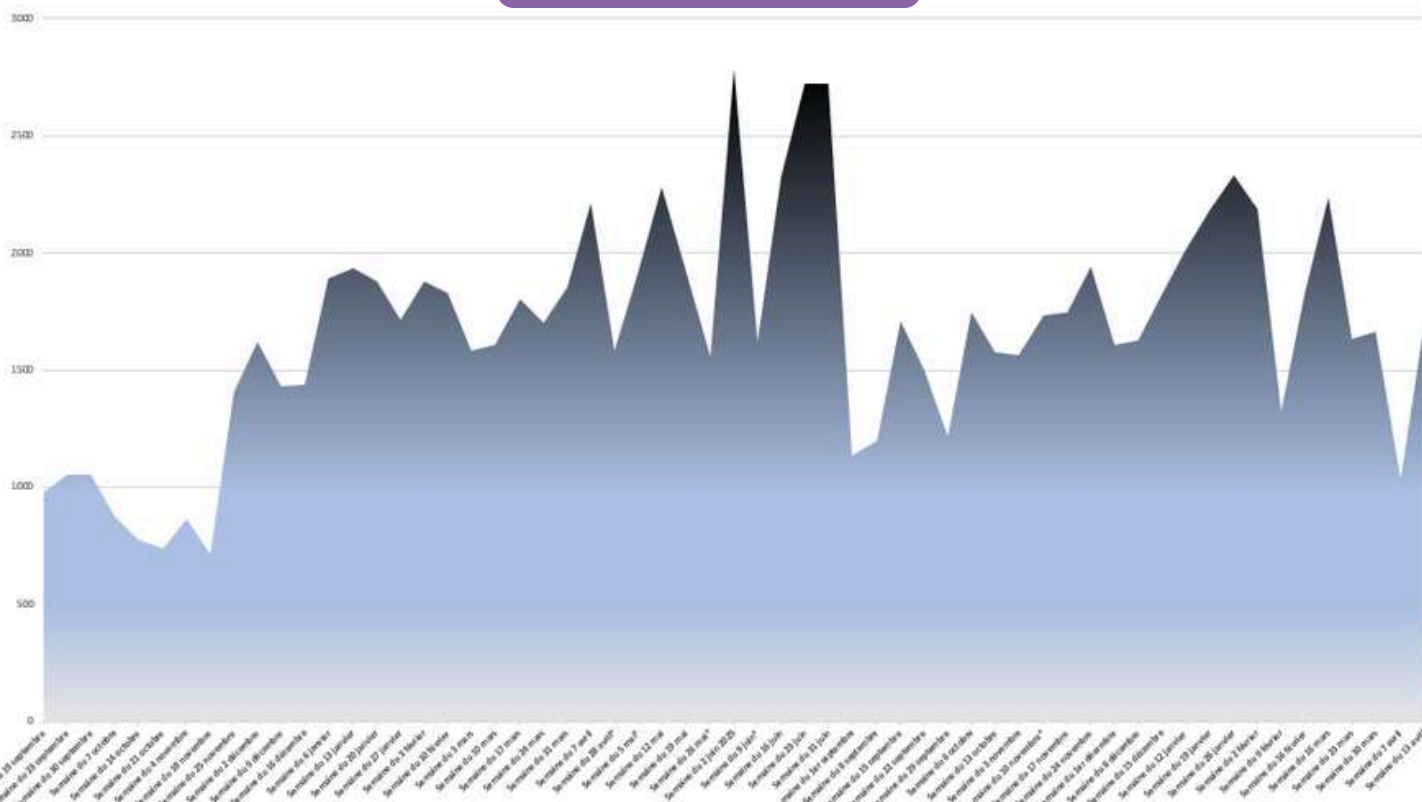
5 ans de difficultés pour les usagers et les salariés

Depuis 2021, les lignes de bus hors zone historique de la RATP sont exploitées au sein de 36 délégations de service public (DSP) et marchés publics. Les critères d'analyse des offres pour retenir le lauréat favorise le *dumping* social en faisant du coût le premier critère (40% de la note finale). Ce choix politique d'Ile-de-France Mobilités encourage la dégradation des conditions salariales et les économies de tous ordres, y compris sur l'entretien et la maintenance du matériel roulant. Notre groupe documente ces dysfonctionnements. En voici un aperçu.

Le décompte des bus fantômes

Depuis septembre 2024, notre groupe décompte et publie les suppressions de bus annoncées chaque semaine par l'information voyageurs officielle. Hors grèves, intempéries, vacances scolaires et jours fériés, 1670 suppressions sont annoncées en moyenne chaque semaine. Bien loin des 6000 suppressions hebdomadaires reconnues par Ile-de-France Mobilités. L'opacité est savamment entretenue par l'autorité organisatrice et certains opérateurs.

Suppressions de bus en grande couronne du lundi au vendredi, selon l'information voyageurs officielle de septembre 2024 à avril 2026 (hors grèves, intempéries, vacances scolaires et jours fériés)



Notre groupe alerte depuis 5 ans sur les difficultés engendrées par la mise en concurrence et le *dumping* social. Publications de documents internes contredisant Ile-de-France Mobilités et les opérateurs, soutien aux salariés, visite de dépôts de bus, amendements, questions orales, vœux, tribunes... Autant d'occasions qui ont permis de démontrer que la mise en concurrence n'est ni irréversible, ni une fatalité. Ces mobilisations ont participé à revoir les critères d'analyse des offres pour réduire le critère du prix de 45 à 40% de la note finale... et obligent Ile-de-France Mobilités à revoir sa stratégie coûteuse socialement et financièrement.

Lancé en 2023 à l'initiative de notre groupe, le collectif Stop Galère rassemble les groupes de gauche et des



écologistes de la Région mais aussi les unions régionales CGT et FSU. Ensemble, ils sont à l'initiative d'une campagne de mobilisation et d'information des usagers. Dans ce cadre, 24 réunions publiques ont été organisées dans les 8 départements franciliens. Elles ont réuni plus de 3500 usagères et usagers. Le collectif a également distribué près d'un million de tracts pour informer sur la privatisation, la mise en concurrence, le financement des transports publics, etc. Soutenu par plus de 250 Maires, Parlementaires, élu-es régionaux et départementaux, Stop Galère formule des propositions pour une autre gestion des transports publics franciliens.



Rendez-vous en Préfecture de Melun avec les salariés grévistes de Transdev Melun Val de Seine, 22 octobre 2021



500 personnes rassemblées contre la privatisation des transports et les hausse de tarifs à l'appel de Stop Galère, 7 décembre 2022



Soutien aux grévistes de Keolis Argenteuil Boucles de Seine, 26 avril 2024



Soutien aux grévistes de Keolis Roissy Est, 30 septembre 2025

Le *diesel gate* francilien

En 2025, nous révélions les chiffres préoccupants sur l'état du matériel roulant. Pire, nous démontrions, données d'Ile-de-France Mobilités à l'appui, que la promesse d'un parc décarboné fin 2025 n'était que mensonge. Retour sur le *diesel gate* francilien.

Au 1^{er} mars 2025, près de 53% des véhicules étaient à motorisation diesel en Ile-de-France. Les bus carbonés (diesel et hybrides) représentent 65% des 10 670 bus et cars actuellement en circulation dans la région.

La promesse d'une fin des bus diesel reportée à 2029... et qui ne sera pas tenue !

D'importantes disparités existent entre Paris et la grande couronne. Ainsi, en grande couronne, 76% des bus et cars disposent d'une motorisation diesel. Les bus carbonés (diesel et hybrides) représentent 82% du parc en circulation. En grande couronne, seulement 1% des bus sont électriques...

D'après nos informations, le nouvel objectif de suppression des bus diesel, reporté de 2025 à 2029, ne sera pas tenu. En effet, contrairement à ce qu'affirme Ile-de-France Mobilités, le rythme de livraison des bus neufs n'est pas tenu. Alors que l'autorité organisatrice communique sur l'arrivée de 1000 bus neufs par an, nous pouvons affirmer que cet objectif n'a jamais été atteint. La moyenne des livraisons approche 600 bus et cars par an depuis 2022.

Cette réalité a d'importantes conséquences sur la qualité de service, sur les suppressions de courses faute de bus en bon état, sur le développement de l'offre rendue impossible sur une majorité des réseaux, sur les coûts de maintenance, sur la consommation d'énergie et sur les conditions de travail des salariés. Les exploitants de grande couronne, réunis au sein d'Optile, s'alarment du vieillissement du parc et du retard pris par les livraisons. L'âge moyen du parc de grande couronne progresse dangereusement, passant de 6,6 ans en 2019 à 8,7 ans en 2024.



Un balai condamne une porte réservée à la descente sur le réseau Cergy-Pontoise Confluence, 23 juin 2025

L'état préoccupant du matériel roulant

Des bus vétustes, coûteux, polluants et de plus en plus dangereux !

D'après les documents que nous avons pu recueillir, plusieurs réseaux n'ont pas été livrés d'un seul bus neuf pendant plus de 4 ans ! En grande couronne, plus de 25% du parc a désormais plus de 12 ans. Les coûts de maintenance explosent : +18% entre 2019 et 2024.

Faute de bus en état de circuler, plusieurs exploitants sont contraints de réduire l'offre de transport à l'image du réseau Val Parisis où jusqu'à 175 courses ont été supprimées chaque jour faute de bus en bon état. Face au retard pris par Ile-de-France Mobilités dans la commande de bus propres, des commandes de bus diesel sont intervenues récemment, contrevenant aux engagements pris par Ile-de-France Mobilités.

Autre élément tout à fait étonnant, le nombre de bus en circulation a diminué entre 2019 et 2024, avec 113 bus en moins. Cela est contradictoire avec la communication, les créations et les renforts de lignes mais pleinement cohérent avec la baisse de l'offre, décidée pendant la crise sanitaire, et maintenue jusqu'à aujourd'hui sur certaines lignes. Il est également à noter que 45% des bus en circulation ne sont pas climatisés et qu'ils se concentrent... en banlieue !



31 % des bus roulent au diesel ou hybride diesel en Ile-de-France

Source : IDFM, mars 2025



82 % des bus de grande couronne roulent au diesel

Source : IDFM, mars 2025



1 % des bus de grande couronne sont électriques

Source : IDFM, mars 2025



87 ans, c'est l'âge moyen des bus en Ile-de-France en 2024 (contre 6,6 ans en 2019)

Source : IDFM, mars 2025



25 % des bus de grande couronne ont plus de 12 ans

Source : IDFM, mars 2025

L'état préoccupant du matériel roulant

Des incidents graves directement liés à la vétusté

Des incidents liés à la vétusté des bus se multiplient dont deux graves : dans la nuit du 24 au 25 mai 2025, un conducteur de bus de Keolis Evry Centre Essonne a été blessé après avoir perdu le contrôle de son véhicule. La vétusté du bus est mise en cause après cet accident, le conducteur a porté plainte. Keolis a reconnu la défaillance d'un élément mécanique.

Autre cas, dévoilé par notre groupe, le 31 janvier 2025, un bus de Keolis Argenteuil Boucles de Seine est tombé en panne sur un passage à niveau à Sartrouville. Immédiatement, le conducteur du bus a mis en sécurité les usagers à bord et a tenté d'alerter les autorités et SNCF pour éviter une collision avec un train. Malheureusement, un train sans voyageurs se présentera quelques minutes plus tard et percutera le bus resté bloqué sur les voies ferrées. Cet accident grave a été passé sous silence.

Notre groupe a interpellé Keolis et Ile-de-France Mobilités et a alerté les autorités responsables de la sécurité des transports. Dans une lettre datée du 23 avril 2025, Keolis revient sur les circonstances de l'accident sans reconnaître la vétusté du matériel roulant. Ile-de-France Mobilités n'a pas répondu.



Perte de contrôle d'un bus Keolis sur l'autoroute A6 en raison de sa vétusté, 25 mai 2025

KEOLIS

Déroulé de l'incident

L'incident et ses conséquences

Le vendredi 31 janvier 2025 à 5h22 une collision a eu lieu au passage à niveau n°15 sur la commune de Sartrouville. Cet incident a eu lieu au niveau de l'arrêt Condorcet de la ligne 9 du réseau de bus, arrêt qui se situe à proximité du passage à niveau.

La voie ferrée est dédiée au déplacement des trains à vide depuis le hall de maintenance vers la gare de départ pour le premier service commercial.

Les deux clients présents à bord du bus ont été immédiatement évacués et mis en sécurité par le conducteur du bus.

Cette collision a causé des dégâts matériels sur les deux véhicules. Aucun blessé n'est à déplorer.

Déroulé

Vers 4h00 du matin, le conducteur quitte le dépôt pour se mettre en place et effectuer le départ de sa course commerciale.

A l'arrêt Condorcet (arrêt de départ de la première course commerciale), le conducteur prend en charge deux passagers.

Le bus connaît alors une panne et l'avant du véhicule se retrouve après les barrières du passage à niveau.

Le conducteur procède à l'évaluation du bus et à la mise en sécurité des passagers.

Le conducteur tente de joindre le gestionnaire du réseau ferré via la borne d'appel d'urgence présente au passage à niveau. Ses tentatives demeurent cependant infructueuses.

Les agents de régulation de Keolis contactent alors les services de la police municipale pour faire intervenir le poste d'aiguillage. Cette action ne permet pas de joindre le poste dans un délai suffisamment court.

Les barrières se ferment et le train entre en collision avec l'avant du bus.

Dès la survenue de l'accident, les équipes de Keolis ont mis en place les premières actions d'urgence (prise en charge du conducteur, information des clients présents, opération de remorquage du véhicule, déviation de la ligne le temps de dégager la zone) et ont procédé à la collecte de toutes les informations nécessaires sur les plans technique, humain et organisationnel pour effectuer l'analyse des causes de cet incident et ainsi déployer un plan d'actions visant à éviter la survenue d'un nouvel accident de ce type.

Extrait de la réponse de Keolis à notre courrier suite à l'accident au passage à niveau de Sartrouville, 23 avril 2025

Quelques-unes de nos propositions



Au sein du Conseil d'Administration d'Ile-de-France et de la Région, notre groupe propose :

- La mise en place d'un moratoire sur la mise en concurrence des bus jusqu'aux prochaines élections régionales prévues en mars 2028 ;
- La création d'une régie régionale des bus, possible à droit constant, et à terme une régie régionale des transports ;
- L'abandon de la privatisation des lignes exploitées historiquement par la RATP, à droit constant ;
- L'abandon de la privatisation des lignes exploitées historiquement par la SNCF, avec modification législative ;
- La mise en place d'un observatoire paritaire de la mise en concurrence ;
- Le maintien du monopole du GSPR sur le réseau de bus historique de la RATP ;
- L'augmentation de la présence humaine du premier au dernier bus ;
- Un renfort sensible de l'offre de transports sur les lignes de bus les plus chargées ;
- La revalorisation salariale et un plan de recrutement de conductrices, conducteurs, agent·es de la maintenance des bus ;
- L'élaboration d'une stratégie industrielle et de commande publique pour produire des bus décarbonés en France ;
- La mobilisation de l'expertise de la RATP pour accélérer la transition énergétique du parc de bus francilien, y compris hors zone RATP ;
- La mise en place d'une information voyageurs véritablement transparente, accessible simplement à tous les usagers, depuis tous les supports (sites internet, applications Ile-de-France Mobilités, RATP, SNCF, opérateurs...) ;
- Un audit indépendant sur la sincérité de l'information voyageurs des opérateurs de grande couronne ;
- La refonte de la politique de lutte contre la fraude face à l'échec actuel et au matraquage des usagères et usagers ;
- La mobilisation de nouvelles sources de financement qui épargnent les usagères et usagers, dans la continuité des propositions faites par notre groupe lors des Assises du financement des transports franciliens ;
- Etc.

Les Francilien·nes et la privatisation

En 2015 et 2021, Valérie Pécresse a avancé masquée sur la privatisation des transports publics franciliens. À aucun moment, la question de l'avenir des transports de notre région n'a été posée dans le débat public. Depuis tout ce temps, Valérie Pécresse – Présidente d'Ile-de-France Mobilités – agit sans mandat démocratique sur ce sujet. En avril 2025, un sondage a été réalisé, par l'Ifop* à la demande de la CGT RATP, sur la privatisation des transports publics d'Ile-de-France. Il confirme la défiance et l'opposition à la privatisation des transports.

54 % des Francilien·nes pensent que la privatisation augmentera les tarifs

55 % des Francilien·nes pensent que la privatisation est une mauvaise décision

53 % des Francilien·nes voteraient pour un moratoire en cas de référendum

77 % des Francilien·es sont favorables à un référendum sur la privatisation

68 % des Francilien·nes sont favorables à la suspension de la privatisation

49 % des Francilien·nes ignorent que la privatisation du réseau de bus RATP est en cours

En effet, 63% des Francilien·nes interrogé·es estiment que la privatisation n'améliorera pas la qualité de service. 54% pensent même que la privatisation va augmenter les tarifs des transports. 77% sont favorables à l'organisation d'un référendum pour ou contre la privatisation des transports franciliens. 68% des Francilien·nes soutiennent une suspension de la privatisation dans l'attente de ce référendum. Aussi, 49% des Francilien·nes ignorent tout simplement que la privatisation du réseau de bus RATP est en cours.

Momentanément indisponible

Region Île-de-France
la GAUCHE
COMMUNISTE ÉCOLOGISTE CITOYENNE





Contact presse

Yoann Rispal

Directeur de cabinet

yoann.rispal@iledefrance.fr

groupegauchecom.idf@gmail.com

06 27 04 28 45

Suivez-nous sur [X](#), [Facebook](#), [Instagram](#), [YouTube](#) et [Bluesky](#). @GaucheComIDF

Retrouvez l'actualité du groupe sur gauchecom.fr