

**Congrès 2009**  
**Discours clôture**  
**Michel SEYT**  
**Président de la FNTV**

Monsieur le Ministre  
Mesdames et Messieurs les parlementaires  
Mesdames et Messieurs, Chers Collègues et amis

Un congrès est toujours une étape importante dans la vie d'une fédération professionnelle.

Cette 17<sup>ème</sup> édition, je pense, a tenu ses promesses.

A travers les possibilités de développement qu'offre l'autocar, qui ont été illustrées par nos échanges, nous avons démontré la capacité d'une profession à relever le défi de l'éco-mobilité de demain.

Aussi :

- le poids que représentent les transports publics dans l'économie doit être reconnu ;
- La nécessité de réaliser un meilleur équilibre entre l'intervention publique et l'initiative privée nous est apparue très clairement.

De même :

- l'exercice d'une régulation publique,
- la mise en œuvre d'une vraie logique de partenariat avec les autorités organisatrices,
- le recours à une expérimentation avant la généralisation de toute mesure nouvelle...

La liste n'est pas exhaustive et les pistes de progrès sont nombreuses.

\*\*\*

Le contexte économique, politique et réglementaire, on l'a vu, laisse entrevoir de nouvelles opportunités à une profession imprégnée de sa mission de service public.

Le modèle de la délégation de service public au privé – cette caractéristique nationale exportée dans de nombreux pays à travers le monde – y est apparu comme un gage de réussite au côté des modes d'intervention plus directs, dans le respect d'une économie de marché régulée.

A cet égard, je retiens un axe de progrès, parmi d'autres:

Il se pourrait bien, qu'à travers la complémentarité des modes de transports collectifs, c'est la complémentarité des modes de gestion qui apparaisse comme un des outils majeurs d'une politique de développement durable.

Pourquoi ?

Parce que l'impulsion publique y rencontre l'initiative privée, si j'ose dire, afin de répondre aux attentes toujours plus fortes de nos concitoyens. Ceux-ci étant d'ailleurs fortement sensibilisés aux enjeux du développement durable comme l'illustre le dossier de la taxe carbone.

Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs les parlementaires, les autocaristes sont prêts à assumer pleinement leur rôle en faveur de la protection de l'environnement. Il faudra à l'occasion des dossiers à venir, également, leur reconnaître ce rôle.

\*\*\*

Le transport routier de voyageurs souffre d'une image qui est totalement décalée par rapport à la réalité de l'autocar d'aujourd'hui.

Si nous voulons répondre aux attentes de nos concitoyens, il faudra y remédier. C'est à notre sens dans cette direction qu'il faut travailler.

Enfin, je dois le dire, la solution qu'offre l'autocar ne tourne pas le dos à la sécurité de nos concitoyens, bien au contraire...

- Un car est bien plus sûr pour celui qui l'utilise, qu'un scooter pour se rendre à l'école...
- Un car se substitue à plusieurs dizaines de voitures sur la route et offre donc à la fois plus de sécurité, tout en étant beaucoup plus conforme à l'esprit du Grenelle.

Il faut faire valoir ses bons résultats en termes de sécurité et surtout il ne faut pas le stigmatiser.

En ce qui concerne l'Ethylotest Anti démarrage, applicable en 2010, il faut

- aller jusqu'au bout de l'expérimentation,
- et en tirer toutes les conclusions afin de préparer une sensibilisation de nos conducteurs et de la population à cette mesure nouvelle.

Mal comprise, une telle mesure pourrait avoir des effets négatifs sur l'image de l'autocar qu'il s'agit précisément...de valoriser !

\*\*\*

Nous sommes parfaitement conscients des enjeux sociaux qui s'expriment à travers l'évolution des besoins de mobilité.

Et nous entendons, aujourd'hui, attirer l'attention

- des pouvoirs publics,
- des collectivités locales et
- du plus grand nombre

sur les besoins de recrutement et de formation dans notre secteur où le facteur social est déterminant.

La réalisation des projets de transport en dépend. C'est une évidence.

Et nombre de collectivités territoriales ne s'y sont d'ailleurs pas trompées puisqu'elles ont articulé leurs politiques autour de cet objectif.

\*\*\*

Le Grenelle de l'environnement oblige à repenser les déplacements à l'aune des principes du développement durable.

- La mise en œuvre des modes les mieux adaptés aux besoins
- et le développement harmonieux des transports collectifs alternatifs à l'automobile

en constituent certainement la pierre angulaire.

Nous nous sommes engagés dans cette démarche comme l'atteste la Charte du développement durable et de la sécurité routière que nous signons aujourd'hui.

Au-delà, je voudrais dire que c'est le système des transports qu'il faut ajuster.

Les transports collectifs se sont développés, nous nous en réjouissons, mais une nouvelle étape doit être franchie où l'ensemble des acteurs devront faire montre de plus de réactivité.

Comment pourrions-nous relever le défi de la mobilité durable sans changer nos façons de faire, sans les bouleverser ?

Pouvons-nous l'envisager sérieusement ?

Je ne le crois pas.

A cet égard, j'observe que le contexte actuel est très favorable à l'autocar. Notre action doit en bénéficier.

On ne compte plus en effet les rapports, de toute origine, qui soulignent les performances de l'autocar.

Concurrent direct de la voiture particulière sur la route, l'autocar sort renforcé des réflexions sur la complémentarité des modes de transports collectifs.

A travers l'ouverture des lignes régulières internationales ou le débat sur les lignes express nationales qui vient de s'ouvrir, nous voyons apparaître une nouvelle façon de penser le mode routier.

Le retour à la règle des 12 jours, par une évolution du droit communautaire, a reconnu, en matière de tourisme par autocar, le rôle que celui-ci joue en faveur du développement durable.

Nous nous en félicitons !

Par delà les missions que nous assumons dans le transport scolaire - qui demeure une de nos toutes premières préoccupations - nous avons voulu démontrer à l'occasion de ce 17<sup>ème</sup> congrès tout l'intérêt qu'il y a :

- à développer les liaisons routières express à travers le pays, afin de compléter l'offre ferroviaire, conformément au principe de régulation publique ;
- à desservir les villes moyennes, dans le cadre de la politique routière menée par les régions, traduction moderne du service public des transports.

Car l'autocar n'est pas simplement un mode de déplacement qui offre

- de la souplesse et
  - dispose d'un bon bilan environnemental,
- c'est aussi un mode avantageux sur le plan économique.

Chacun, ici, en a parfaitement conscience !

Nous pensons que c'est l'organisation territoriale la plus optimale qui doit prévaloir, celle qui recèle la plus grande réactivité possible, dans le cadre d'une vraie logique de partenariat.

En résumé, les différents échelons d'administration ne doivent pas empêcher une coordination des politiques de transport.

*Un sujet, mes chers amis, ne manquera pas de retenir votre attention...*

*Nous le savons en effet* : il appartiendra au législateur, dans les prochaines semaines, de redéfinir des blocs de compétences aux seins desquels le transport tiendra, nous n'en doutons pas, une très grande place.

Les « transports scolaires », compétence qu'il s'agirait de confier à la nouvelle métropole, constituent certes des services très importants, mais ils ne sont pas les seuls. Les lignes régulières, a fortiori les lignes express, seraient-elles oubliées dans le cadre du projet de loi réformant les collectivités territoriales ?

Je voudrais croire que « non ».

\*\*\*

Je voudrais achever mon propos par deux questions, l'une et l'autre me semblant parfaitement illustrer la direction qu'il nous faut prendre.

Ce sont deux thèmes majeurs de notre congrès.

1. Quelles leçons peut-on tirer de nos réflexions d'aujourd'hui sur les lignes express ?

Alternative pertinente en termes d'économie et d'impact environnemental, il apparaît que l'autocar

- s'acquitte avec facilité des impératifs de souplesse et de qualité qui lui sont imposés.
- que sa fiabilité, sa ponctualité et son confort devrait renforcer sa pertinence aux yeux des décideurs publics.

Les débats que nous avons eus sur les lignes express nous offrent une illustration de ces qualités.

Elles n'attendent plus qu'à être développées !

Et il ne faut pas étouffer le transport routier de personnes avec des contraintes supplémentaires.

Il faut au contraire simplifier ce qui peut l'être.

Monsieur le Ministre, nous sommes prêts à vous faire des propositions en ce sens.

En effet, l'autocar ne doit pas être présenté à nos concitoyens comme une solution « par défaut ».

Dans les transports publics, la gamme des solutions s'élargit afin de mieux répondre aux besoins.

Du transport à la demande aux petits trains touristiques, il n'y a pas de petits sujets en matière de déplacement, face à la toute puissance de la voiture particulière et aux difficultés considérables qu'elle engendre.

L'autocar, souvent complémentaire au train, représente parfois une alternative au mode ferroviaire.

Mais le car à haut niveau de service est une solution méconnue.

Elle doit être promue.

Elle doit devenir une « idée force » au service des politiques de transport.

L'exemple de l'Espagne doit nous y inciter.

Le car à haut niveau de service sera amené à tirer vers le haut l'ensemble des prestations transports, comme la politique de

transport public des collectivités locales l'a réalisé avec l'adoption d'une logique de réseau.

Je voudrais ajouter qu'à l'instar des énergies renouvelables, l'autocar offre une solution décentralisée aux besoins de mobilité.

Il faudrait en prendre pleinement conscience !

\*\*\*

2. Un autre thème majeur a naturellement retenu toute mon attention.

C'est un thème à la croisée des chemins de l'emploi et du volet social de notre activité.

Le poids économique et social de notre secteur ne peut que croître avec le développement de l'éco-mobilité.

Sous estimer la situation, ou tout simplement ne pas en avoir fait une juste évaluation, serait fortement dommageable pour la réussite d'une telle politique.

Deux facteurs pèsent lourdement dans la balance.

En premier lieu, une pyramide des âges défavorable, qui va nécessiter dans les années à venir un recrutement massif de conducteurs.

En second lieu, la volonté des autorités organisatrices de mettre en avant une certaine qualité de service.

Cette qualité met l'homme au cœur de cette évolution.

Il y a bien longtemps que nous avons conscience de l'importance du facteur humain, propre à toute activité de service.

Le recrutement, la formation, la prévention, l'évolution de nos métiers sont des préoccupations permanentes d'un chef d'entreprise.

Sur un plan plus global, une société moderne ne peut l'ignorer. Nous sommes condamnés à réussir si nous voulons relever le défi de la mobilité durable.

Ces deux éléments combinés réclament la mise en œuvre de solutions nouvelles, l'établissement de partenariats forts entre tous les acteurs concernés, et l'utilisation de toutes les ressources mise à disposition du transport routier de voyageurs.

Des partenariats sont construits, il faut les développer et les généraliser si l'on veut surmonter les difficultés qu'il y a aujourd'hui à recruter un personnel qualifié pour le transport public.

Les collectivités territoriales ont leur part :

Les régions, mais aussi les départements qui atteignent ainsi à travers ces partenariats trois objectifs et en retirent un avantage :

- Ils permettent à des hommes ou des femmes de retourner à la vie active ;
- les entreprises à qui ils confient les services de transport mobilisent les personnels nécessaires ;
- ils allègent d'autant leur budget.

L'avantage, c'est le maintien d'une activité économique non délocalisable.

Une prestation de transport ne peut être traitée comme un achat ordinaire, une fourniture courante de services selon le cahier des charges concerné.

Nous en parlons avec les collectivités locales et aussi avec la SNCF, dans le cadre du volet routier des conventions TER.

La logique de marché public a pu, au nom d'une mauvaise interprétation des principes de la commande publique, tourner le dos à cette évidence que le transport n'est pas une prestation comme les autres.

Avec le recul, on sait que les choses changent. Les débats de cet après midi en ont donné une excellente illustration.

Si les autorités organisatrices misent sur la qualité de service et une politique de mieux-disant, le rôle des conducteurs s'en trouve renforcé.

\*\*\*

A cet égard, la FNTV n'est pas restée inactive. Ainsi, le renforcement du rôle du conducteur est à présent reconnu dans le cadre des services dédiés de transport de personnes à mobilité réduite (TPMR) comme en atteste l'accord conclu, le 7 juillet dernier, avec l'ensemble des partenaires sociaux.

L'attractivité d'un secteur passe aussi par certaines garanties a minima. Les salariés doivent avoir l'assurance que leur emploi n'est pas menacé par un changement de titulaire de contrat, *évènement malheureusement de plus en plus fréquent.*

Là encore, nous avons pris nos responsabilités. L'accord du 7 juillet a ainsi marqué une avancée en mettant en place une « garantie d'emploi » en cas de transfert de contrat et en apportant notamment certaines précisions en matière de maintien de rémunération.

Un autre sujet nous préoccupe. Celui du temps partiel. S'il est choisi, il doit être sauvegardé dans notre secteur. A cet égard, la référence à une « garantie de 550 heures » pour 180 jours de travail se heurte à une réalité : celle de la proratisation.

Le sujet est compliqué par la contractualisation dans notre secteur, croisée avec la problématique des charges que supportent nos entreprises, qui ne permet pas de garantir dans tous les cas 550 heures payés aux salariés.

Il est donc apparu nécessaire et urgent d'enclencher un processus vertueux permettant de sortir de la situation de blocage dans laquelle nous nous sommes retrouvés.

#### FACE A LA SALLE

Mesdames et Messieurs

Il me reste à vous remercier pour votre participation. A remercier également les intervenants, et tous ceux qui ont contribué à faire de ce 17<sup>ème</sup> congrès un beau succès.

#### VERS LE MINISTRE

Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs les parlementaires

Les chefs d'entreprises présents nous ont manifesté leur encouragement à poursuivre le travail accompli.

Leurs marques d'attention, sachez le, aiguillonnent notre volonté et entretiennent notre détermination à agir toujours davantage en leur nom.

Nous reviendrons vers vous puisque les conditions d'un dialogue fructueux sont à présent réunies.