

Dominique BUSSEREAU
Secrétaire d'Etat chargé des Transports

Discours de clôture
du congrès annuel de la FNTV
« L'autocar, une idée neuve »

Mercredi 14 octobre 2009

« Seul le prononcé fait foi ».

Messieurs les Parlementaires,
Mesdames, Messieurs les Conseillers régionaux,
Mesdames, Messieurs les Conseillers généraux,
Monsieur le Président (Michel SEYT),
Monsieur le Président de l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie,
(Philippe VAN DE MAELE)
Monsieur le Directeur général de la Caisse Nationale d'Assurance Maladie des
Travailleurs Salariés, (Frédéric VAN ROEKEGEHM)
Mesdames, Messieurs,

Je suis heureux de me trouver parmi vous, pour clôturer ce 17^{ème} congrès national de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs, et pour signer une charte importante sur le développement durable et la sécurité routière, deux thèmes majeurs pour le transport routier de personnes.

Vos entreprises jouent un rôle essentiel au service de nos concitoyens et contribuent au développement de la mobilité durable que nous souhaitons construire.

[1. L'autocar, un outil pour la protection de l'environnement]

Dans la perspective prioritaire du Grenelle de l'Environnement, les transports collectifs de voyageurs sont absolument essentiels pour diminuer l'utilisation des hydrocarbures et réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Le transport par autocar a donc, plus que jamais, un rôle important à jouer au cours des prochaines années. Nos concitoyens souhaitent en effet recourir de plus en plus aux modes de transports alternatifs à la voiture. Pour preuve, le recours au véhicule individuel a baissé en 2008 de 1,5% alors que l'usage des transports collectifs routiers a augmenté de près de 5%. Cette tendance se poursuit cette année, ce qui permet au secteur de ne pas être touché par les effets de la crise économique.

Cher Michel SEYT, la création, le 18 mai dernier, de l'Association pour la Promotion des Acteurs de la Mobilité (APAM) montre votre volonté et celle de l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP), de promouvoir le transport collectif de voyageurs : nous vous félicitons de votre volontarisme.

[2. Un secteur en évolution]

Votre secteur se développe et évolue.

[2. 1) Le paquet routier]

Au niveau européen, l'harmonisation des conditions d'accès et d'exercice de la profession a franchi une étape importante, avec la publication, dans les prochaines semaines, des textes du « paquet routier », qui vont constituer un cadre commun de l'activité de transport routier pour tous les Etats membres.

Ces textes introduisent de nombreuses évolutions en matière de contrôle et d'harmonisation dans les pratiques des États membres. C'est dans ce cadre que les conditions de réalisation du cabotage routier de voyageurs en France seront

précisées ; un carnet de cabotage sera notamment mis en place, pour en faciliter le contrôle.

De même, un règlement est actuellement examiné, qui vise à renforcer les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar. La France est favorable à son principe, mais reste très attentive à son champ d'application. La proposition actuelle n'opère en effet pas de distinction suffisante entre les transports urbains, suburbains ou régionaux, et les transports longue distance.

Or, les services publics réguliers locaux présentent des caractéristiques très différentes de celles du transport longue distance, par leur durée, leur fréquence, le nombre d'arrêts, la possibilité de réservation, l'importance des bagages ... Ce sujet a été abordé lors du Conseil européen des ministres des Transports de juin. De nombreux pays, dont la France, y ont demandé une limitation du champ d'application du règlement sur les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar, aux seuls services réguliers internationaux et nationaux. Nous aurons l'occasion de travailler de concert avec vous sur ce dossier dans les prochaines semaines.

[2.2) Le développement de l'offre sur la longue distance]

Je vous confirme que je suis favorable au développement d'une offre de services réguliers sur longue distance par autocars : c'est une alternative sûre, économique et efficace à la voiture.

Un amendement à cet effet vient d'être adopté lors de l'examen du projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation du transport ferroviaire : il propose que les entreprises effectuant des services réguliers à l'international disposent de la possibilité de prendre des passagers réalisant des liaisons entre deux points du territoire national. Le principe en est simple : un autocar pourra prendre et déposer des voyageurs à des arrêts situés en France sur un trajet international. Plusieurs conditions devront toutefois être respectées, notamment une : ces dessertes intérieures de cabotage ne devront constituer qu'une part accessoire de l'activité de transport international.

[2. 3) L'ouverture des services réguliers intérieurs]

L'ouverture des services réguliers intérieurs est aussi un sujet très important, que vous avez d'ailleurs évoqué cet après-midi.

Cette ouverture présente un avantage indéniable : celui de répondre aux besoins des personnes qui recherchent un transport économique, leur permettant ainsi d'éviter des trajets en voiture particulière. Naturellement, il conviendra de prendre en compte les efforts très importants qui sont consentis par l'État et par les régions pour le développement des TER. Nous devons donc approfondir le sujet, pour disposer d'une vision claire des enjeux présentés par cette évolution. Pour cela, je viens de demander au Conseil Général de l'Écologie et du Développement Durable de procéder à un examen des enjeux liés à une ouverture des lignes régulières nationales.

[2. 4) La sécurité routière]

Dans le domaine de la sécurité routière, votre Fédération est particulièrement impliquée, et chaque jour, vos entreprises apportent leur concours à cette priorité nationale. Cela se traduit d'ailleurs par un nombre d'accidents limité, mais dont les retentissements sont souvent très importants.

[2.4.a) La charte sur le transport routier]

L'engagement de votre fédération se concrétise encore aujourd'hui, dans le cadre d'une charte sur le transport routier de voyageurs que nous allons signer tout à l'heure. Ce texte, qui associe également l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie et la Caisse Nationale d'Assurance Maladie, transcrit notre volonté commune de développer un mode de déplacement qui s'inscrit résolument dans une perspective d'avenir, de fiabilité et de respect de l'environnement.

Un volet de la charte porte sur des mesures qui permettront aux entreprises de réduire leur consommation de carburants et leur impact sur l'environnement. L'objectif est de proposer une démarche au niveau de chaque entreprise, et de lui donner des outils d'aide à la décision pour réduire ses émissions de CO2.

Dans le domaine de la sécurité routière, les actions concernent plus particulièrement l'importance du choix des itinéraires, la promotion des bonnes pratiques, l'encouragement à développer des démarches de prévention du risque routier, la communication ou encore la sensibilisation des voyageurs.

[2.4. b) L'expérimentation des éthylotests anti-démarrage]

Cette rentrée voit également la mise en œuvre de l'expérimentation des éthylotests anti-démarrage dans les autocars, expérimentation qui avait été décidée lors du Comité Interministériel du 13 février 2008.

L'expérimentation implique au total 6 entreprises, dont 4 de votre fédération : je remercie vivement leurs dirigeants pour leur mobilisation autour de ce projet. Au total, ce sont près de 300 autocars qui sont concernés. L'opération, qui se déroule dans de bonnes conditions, a été précédée d'une phase importante de concertation et fera l'objet, d'ici la fin de cette année, d'un bilan qui sera mis à disposition de toutes les entreprises.

Au plan réglementaire, je me félicite de la signature, hier, de l'arrêté modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982. Suite à l'avis définitif que la Commission Nationale Informatique et Libertés a donné sur ce projet, ce nouvel arrêté prévoit que les autocars neufs devront être équipés de ce dispositif d'éthylotests anti-démarrage à partir du 1^{er} janvier prochain. L'objectif d'équipement de l'ensemble du parc est désormais fixé à la rentrée scolaire 2015. A cette date butoir, l'ensemble des véhicules devront également être accessibles et équipés de ceintures de sécurité, comme le sont tous les véhicules neufs depuis 1999.

J'ai également voulu replacer la mise en œuvre des éthylotests anti-démarrage dans un cadre plus large, qui rassemblerait toutes les questions d'addictions : aussi ai-je demandé, en janvier dernier, à Yves BONDUELLE, inspecteur général de l'Équipement, d'animer un groupe de travail réunissant les partenaires sociaux et les acteurs de la prévention et de la sécurité routière, dans le cadre du Conseil National des Transports. Ce groupe a précisé les conditions d'utilisation de l'éthylotest anti-démarrage par les entreprises et par les conducteurs. Il a par ailleurs formulé des propositions constructives, portant notamment sur les modalités d'installation des éthylotests anti-démarrage et sur l'approche globale de prévention induite par cette mesure. L'approfondissement de ces propositions est une des mesures contenues dans la charte que nous signons aujourd'hui.

Le rapport d'Yves BONDUELLE a été approuvé à l'unanimité le 13 mai dernier par le groupe de travail élargi. Je tiens à saluer, cher Michel SEYT, l'implication de la FNTV sur ce dossier et sa contribution à ce résultat.

[2.4. c) Des modifications du Code de la route]

Enfin, par décret du 30 juillet 2008, nous avons modifié le Code de la route afin d'abaisser à 70 km/h la vitesse des autobus et des autocars pouvant transporter des passagers debout.

Par modification, le 18 mai dernier, de l'arrêté du 2 juillet 1982, nous avons précisé les conditions de circulation des autocars et des autobus à l'intérieur des Périmètres de Transports Urbains (PTU) et des agglomérations, afin de permettre un usage plus rationnel des véhicules. **Je rappelle que figure, dans ce même arrêté, l'obligation d'établir des listes de passagers pour les trajets longue distance.**

Toutes ces mesures visent à inscrire le transport routier de voyageurs dans une perspective d'avenir, de développement et de sécurité. Ce mode de transport, très sûr, constitue l'un des moyens efficaces de lutte contre l'insécurité routière qui pourront nous aider à passer sous la barre des 3000 morts d'ici à 2012.

Par ailleurs, il représente, au côté des autres modes collectifs, l'une des solutions majeures pour atteindre les objectifs de report modal. Notre politique de transports durables, innovante et volontariste, appelle des changements importants et la mobilisation de tous, dans un esprit de concertation et de partenariat entre les modes et en liaison étroite avec les autorités organisatrices.

Je tiens d'ailleurs à souligner la qualité du dialogue social dans le transport routier de voyageurs. C'est aussi à cette condition que le transport de voyageurs s'inscrira dans une perspective de développement à long terme. Depuis un an, vous avez conclu plusieurs accords significatifs, certains en faveur des clients, d'autres à destination de vos salariés. Vous participez ainsi à l'amélioration de la qualité du service – je pense notamment à l'accord sur le transport des personnes à mobilité réduite –, mais aussi à l'attractivité de votre profession – en revalorisant les salaires même dans une situation économique difficile, et en garantissant les droits des salariés en cas de changement de prestataire.

Tous ces efforts méritent d'être salués car ils sont aussi une contribution à la lutte pour le maintien de l'emploi.

Vous pourrez compter sur l'Etat pour vous accompagner dans l'ensemble de ces évolutions.

Je vous remercie de votre attention.