

## **CONTRIBUTION DE LA FNTV AU GRAND DEBAT NATIONAL**

### **LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS, UNE SOLUTION AUX DIFFICULTES DE MOBILITE DES FRANCAIS**

La Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) rassemble les entreprises du transport routier de voyageurs (TRV). Elle représente plus de 1 000 entreprises de toutes tailles. Ses adhérents possèdent les deux tiers du parc d'autocars français (45 000 sur 72 000) et emploient 65.000 salariés sur les 100.000 emplois du secteur. Grâce à son expertise du transport routier de voyageurs et à son ancrage territorial, la FNTV porte auprès des élus les propositions qui traduisent les attentes de ses adhérents et anticipent les enjeux du secteur.

Le secteur du transport routier de voyageurs participe pleinement à l'économie nationale et joue un rôle dans la vie quotidienne des Français. Les entreprises adhérentes de la FNTV sont présentes chaque jour sur tous les territoires, en zones périurbaines comme en zones rurales, pour les transports scolaires, professionnels ou de loisirs. Leur implication et leur connaissance de leur environnement les placent au centre des problématiques des Français.

La FNTV a donc décidé de participer activement au grand débat national, lancé par le Président de la République. La FNTV a proposé à ses adhérents de se mobiliser dans les territoires et au niveau national. Elle a soumis un questionnaire à ses adhérents, afin de nourrir sa contribution nationale. Les questions étaient en lien avec les quatre grands thèmes mis au débat ou plus ouvertes sur la profession, l'entreprise ou l'économie.

**A travers cette contribution de la FNTV, l'objectif est de rappeler au Président de la République et au Gouvernement que le transport routier de voyageurs est une solution économique, attractive et respectueuse de l'environnement, pour répondre aux problématiques de mobilité des Français, notamment en zone peu dense.**

**Mais pour conserver sa performance en tant que transport collectif de proximité, le transport routier de voyageurs ne doit pas être fiscalement pénalisé ni empêché d'entrer dans certaines villes.**

### **Panorama du transport routier de voyageurs**

Le transport routier de voyageurs est un mode de transport contemporain, sûr, confortable économique et écologique. Il est complémentaire aux autres modes de transports. Il rapproche les territoires et contribue à leur dynamisme et à leur attractivité. Il participe au développement de l'économie des bassins de vie en proposant des emplois non-délocalisables.

3500 entreprises françaises ont pour activité le transport routier interurbain de voyageurs. Ces entreprises sont pour moitié des PME familiales et pour moitié des filiales de groupes.

Elles emploient environ 100 000 salariés dont 84 % de conducteurs, 94% sont en CDI, 28% des salariés sont des femmes et 33% des salariés ont moins de 45 ans.

Le parc français est constitué de 72 000 autocars. L'âge moyen des véhicules est de 8 ans.

- Services publics organisés par les collectivités locales :

Les services conventionnés représentent la très grande majorité de l'activité des transports de voyageurs par autocar.

Chaque jour, les autocars transportent 2 millions d'élèves. 630 000 enfants sont transportés chaque année en voyages scolaires et éducatifs.

65% de la population résident dans une commune desservie par une ligne d'autocars conventionnée.

Selon l'Arafer, « les services routiers conventionnés desservent 15 361 communes sur le territoire métropolitain (hors Corse) au travers de 118 292 liaisons. Ce réseau est donc 5 fois plus dense que le réseau ferroviaire actuel, faisant de cette offre de transport celle qui irrigue le plus finement le territoire ».

- Services touristiques :

Les circuits touristiques en autocar constituent un mode de déplacement permettant d'acheminer les groupes vers les sites touristiques français. Chaque année 2,5 millions de voyageurs utilisent ces prestations de transports

- Services librement organisés ou « cars Macron » :

7,1 millions de voyageurs ont choisi l'autocar longue distance pour se déplacer en 2017 en France, soit une moyenne quotidienne de 19 400 passagers.

Depuis 2015, plus de 20 millions de passagers ont voyagé grâce aux « cars Macron ».

Ces lignes nationales desservent 280 villes, opèrent 860 départs quotidiens, et représentent plus de 2 500 emplois.

Le bénéfice environnemental du transport par autocar est reconnu. Il représente un moyen de lutte efficace contre l'autosolisme (1 car = 30 voitures) et permet de massifier les transports sur des territoires hors d'atteinte pour le train ou le covoiturage.

## **Transition énergétique**

Aujourd'hui, 95% des entreprises adhérentes considèrent que l'impact environnemental de leurs activités constitue un sujet majeur.

Les entreprises ont beaucoup investi pour renouveler leur parc dans les motorisations les plus récentes et les moins polluantes. L'acquisition de véhicules aux motorisations alternatives au diesel coûtent jusqu'à 2 fois et demi plus cher que les véhicules thermiques.

Un quart des adhérents est déjà engagé dans la transition énergétique et a investi dans des véhicules à motorisation alternative au diesel : électrique, GNV, bioéthanol ou hybride.

- 20% des entreprises envisagent d'investir dans des motorisations alternatives dans l'année qui vient
- 20% des entreprises envisagent de le faire dans les 3 ans

- 60% des entreprises préfèrent attendre que les marchés publics imposent des critères environnementaux

Les entreprises ont identifiés plusieurs freins qui ne les encouragent pas à changer de véhicules :

- pour 80% des personnes interrogées, les prix des véhicules sont trop élevés et le maillage territorial des stations d'avitaillement gaz et / ou de recharge électrique n'est pas assez dense
- 70% des entreprises estiment que la réglementation sur les ateliers de charge des véhicules électriques de transport en commun est un frein au développement de ce type de motorisations.
- 64% déclarent que l'offre actuelle de véhicules n'est pas assez performante en termes d'autonomie
- 28% jugent la maintenance des nouvelles motorisations plus complexe
- 20% sont empêchés du fait des normes de sécurité du remisage.

Pour la FNTV, il est primordial de disposer d'un mix-énergétique varié pour atteindre une mobilité décarbonée : électrique, gaz, hydrogène. Pour chaque type de prestation de mobilité, il convient d'adapter la motorisation du véhicule.

La condition de la réussite de la transition énergétique réside dans le respect d'un calendrier réaliste et acceptable par tous. Afin de créer les conditions de sécurité juridique favorables au renouvellement du parc d'autocars vers des véhicules moins émetteurs, il est nécessaire d'encadrer les prérogatives des collectivités en matière de restrictions d'accès aux agglomérations fondées sur les émissions polluantes. Ces restrictions doivent être édictées :

- Sur la base d'un calendrier concerté et réaliste au regard de la disponibilité des technologies et de la maturité des filières industrielles,
- Au regard d'études d'impacts objectives faisant apparaître les gains environnementaux comparés aux contraintes générées,
- En intégrant une durée d'amortissement réaliste des véhicules.

Parmi les mesures de soutien demandées pour une transition énergétique plus efficace :

- 80% des adhérents attendent que l'offre de véhicules soit plus diversifiée
- 70% attendent que le maillage territorial des stations se développe
- 63% souhaitent une incitation fiscale.

98% des adhérents estiment nécessaires les aides publiques à l'investissement pour l'acquisition de véhicules à motorisations alternatives.

## **Gratuité des transports collectifs**

L'autorité organisatrice est compétente pour définir la tarification des services publics de transports. Afin de favoriser les transports en commun, certaines collectivités territoriales réfléchissent, voire mettent en place, la gratuité des transports pour certaines catégories de voyageurs.

La FNTV tient à rappeler que selon une étude récente de la FNAUT, les voyageurs sont demandeurs en priorité de plus de transports et non de gratuité.

Le sujet de la gratuité pose la question du financement : est-ce aux voyageurs ou aux contribuables de payer les services de transport ?

Par ailleurs, la mise en place de services gratuits, notamment dans les transports scolaires, génèrent des difficultés organisationnelles importantes pour les transporteurs. En effet, le nombre d'inscrits augmente sans qu'il soit corrélé aux besoins réels des familles. Le nombre d'usagers occasionnels des lignes régulières rend difficile le dimensionnement des flottes et accroît le risque de transport debout pour les élèves.

75% des adhérents estiment que la gratuité n'est pas synonyme de qualité de service

66% des entreprises sont favorables aux systèmes de tarifications solidaires

63% estiment que la gratuité des transports n'incitera pas les Français à laisser leur voiture au garage

**La FNTV préconise le développement de tarifs sociaux ou solidaires en faveur des populations les plus fragiles plutôt que des mesures générales de gratuité.**

## **Comment augmenter l'offre de mobilité en zones peu denses ?**

Pour inciter les Français à prendre les transports en commun, il faut qu'ils aient la connaissance de l'offre. Aujourd'hui, à l'heure du MaaS (Mobility as a Service) et des SIM (systèmes d'information multimodale), il n'existe pas de cartographie numérique recensant l'ensemble de l'offre de transport interurbain.

Plus de 75% des adhérents estiment que les autorités organisatrices de transport n'associent pas assez le transport interurbain dans leur système de billettique.

Et 55% des adhérents pensent les autorités organisatrices de transport ne mettent pas à la disposition des voyageurs une information intégrant l'ensemble des prestations de transport sur son territoire.

**La FNTV propose l'élaboration d'une cartographie nationale recensant l'ensemble des offres de mobilités existantes.**

Afin d'augmenter l'offre de service aux habitants des zones peu denses, plusieurs hypothèses peuvent être avancées, selon les différents modes de transport. En ce qui concerne le transport par autocar, il existe des services pendulaires, matin et soir, qui pourraient répondre partiellement aux besoins des Français et qui complèteraient l'offre existante : il s'agit des transports scolaires. Il s'agirait d'ouvrir les lignes à d'autres types de voyageurs, sous réserve de l'acceptation des autorités organisatrices.

**La FNTV propose d'ouvrir les lignes de transports scolaires à d'autres publics.**

76% des adhérents de la FNTV estiment que l'ouverture des transports scolaires à d'autres types de voyageurs serait une mesure simple et efficace pour augmenter l'offre de transport.

76% des entreprises estiment qu'il faut développer le transport à la demande en zone rurale.

36% estiment qu'il faut développer l'offre de covoiturage en zone rurale.

Egalement, les collectivités ont la possibilité de décaler les horaires d'entrée et sortie des établissements scolaires. Ceci présente plusieurs avantages : réduire le nombre d'autocars scolaires sur les routes, améliorer les conditions de travail des conducteurs de transports scolaires et favoriser l'emploi dans ce secteur en tension, diminuer les coûts des transports scolaires pour les collectivités.

**La FNTV invite les collectivités à avoir recours à cette possibilité. De plus, en ouvrant les services scolaires à d'autres personnes, ceci augmenterait d'autant l'offre de mobilité.**

## **Comment faciliter l'accès aux métiers du transport routier de voyageurs ?**

Le transport routier de voyageurs est un secteur en tension ; il connaît une grave pénurie de conducteurs qui met en péril l'exécution des services publics de transports.

A ce jour, en France, il faut être âgé d'au moins 24 ans pour se présenter à l'examen du permis de conduire D (transport en commun) ou 21 ans dans le cadre d'une formation qualifiante longue (titre professionnel). Il s'agit d'un âge plus élevé que celui exigé par la réglementation européenne et également plus élevé que pour l'obtention du permis C (camions).

Cette entrée tardive dans la profession est un frein important au recrutement alors même que le métier est en forte tension.

**La FNTV propose d'aligner l'âge d'accès au permis D sur celui du permis C** ainsi que sur la réglementation européenne moins restrictive en prévoyant que l'âge d'accès au permis passe de 24 ans à 21 ans. Il pourrait également passer de 21 à 18 ans dans le cadre d'une formation professionnelle qualifiante (limité aux lignes régulières inférieures à 50 kilomètres).

A ce jour, il n'est pas possible pour les titulaires d'un titre professionnel de conduire avant la réception du document du permis de conduire sécurisé. **Les délais d'obtention de ce titre peuvent, selon les préfectures, aller jusqu'à trois mois sans possibilité de conduire avec un certificat provisoire (CEPC) malgré le caractère qualifiant et certifiant de la formation.**

**La FNTV propose de réviser les dispositifs de délivrance des permis de conduire, en particulier pour les conducteurs de transport routier de voyageurs, par la création d'un certificat de conduite provisoire** au bénéfice des conducteurs titulaires du titre professionnel à l'instar du dispositif existant pour les « permis secs », c'est-à-dire passé en dehors de toute formation qualifiante.

Ce dispositif permettrait de favoriser l'embauche dans un secteur en extrême tension et d'éviter aux entreprises qui souhaitent embaucher un candidat au poste de conducteur de le rémunérer pendant plusieurs mois sans pouvoir le faire conduire.

S'il est indéniable que le système du permis à points a pour principale vocation d'assurer la sécurité routière, il s'applique indifféremment à tous les conducteurs, que ceux-ci soient professionnels ou non. Alors que pour tous, la perte totale des points occasionne le retrait du permis, pour les conducteurs routiers cela entraîne également la perte de leur emploi.

**La FNTV propose des modalités de récupération de points pour les conducteurs professionnels des transports routiers** afin de leur permettre de conserver leur emploi et notamment la possibilité d'utiliser le Compte Personnel de Formation pour la réalisation de stages de récupération de points. La récupération des points ne pourrait concerner que la perte de points liée à des infractions routières dites « mineures » c'est-à-dire non liée à la consommation d'alcool ou de stupéfiants.

Le transport interurbain peut proposer des contrats avec un nombre d'heures de conduite qui ne sont pas des temps complets. Ces contrats pourraient intéresser certains salariés qui exercent déjà une autre activité à temps partiel. Cependant, aujourd'hui il y a un point bloquant : la formation initiale pour devenir conducteur pour le transport routier de voyageurs est une formation à temps plein, qui empêche l'intéressé de poursuivre son activité première. **La FNTV demande la mise en place d'une formation initiale (FIMO) à temps partiel, mesure soutenue par 75% des adhérents.**

## **Améliorer la qualité et la sécurité des transports publics**

Le développement des mobilités collectives doit s'appuyer sur l'amélioration de l'intermodalité. Les pôles d'échanges multimodaux constituent un maillon essentiel de l'attractivité des réseaux de transports publics et doivent être développés afin d'assurer un maillage territorial cohérent, fondé sur les besoins de mobilité.

Ces aménagements routiers doivent accueillir les usagers dans des conditions de confort et de sécurité. L'ensemble des services de transport présents sur le territoire doivent y être accessibles, l'information et l'orientation des passagers doivent être assurées de manière à favoriser l'intermodalité.

**Les capacités d'accueil des agglomérations restent insuffisantes. Notamment, l'accès des autocars de tourisme et des « cars Macron » est difficile dans certaines villes.**

La FNTV demande à :

- Rendre obligatoire la création d'un nombre de places de stationnement d'autocars (hors arrêts urbains et parcs privés).
- Dimensionner le nombre d'emplacements au flux des passagers et en fonction du nombre d'habitant de la commune (1 place pour 20 000 habitants).

Les opérations de montée et de descente des voyageurs du transport routier sont particulièrement exposées lorsque les emplacements sont situés sur la chaussée. **La FNTV**

## **propose que les arrêts hors agglomération dédiés aux transports scolaires soient pré-signalés afin de limiter les risques d'accidents.**

En matière de sécurité routière, la limitation de vitesse à 80 km/h sur certaines portions de routes :

- Est une mesure inutile pour 58 % des entreprises de transport
- Est une mesure nécessaire pour la sécurité routière pour 22%
- A eu un impact important sur l'exploitation des services de transport pour 20%.

## **Services publics : le poids des démarches administratives**

Selon une étude Sage / Plum Consulting, en France, dans les PME, 142 jours par an sont consacrés à la gestion administrative des entreprises. Nombreuses sur-transpositions de réglementation européenne par des règles plus strictes en droit français, amplitudes horaires dans les services de transport public, copie du contrat signé dans tous les véhicules, « criblage » des conducteurs, démarches de remboursement de la TICPE même lorsque l'entreprise est livrée sur site en carburant, effets de seuils pour les entreprises de plus de 50 salariés, prélèvement à la source, obligation de détenir une carte VTC pour les moins de 9 places, données à transmettre à l'Arafer... Autant d'exemples de démarches administratives entravant la performance des entreprises. Il faut proposer des solutions adaptées à notre époque et à nos métiers.

54% des entreprises estiment que la dématérialisation des déclarations et documents administratifs (permis de conduire, certificats d'immatriculation, déclarations sociales...) n'a pas permis de simplifier leurs démarches.

55% estiment toutefois que la dématérialisation des documents de contrôle est une source de simplification et de sécurisation des contrôles.

**La FNTV demande la création d'un groupe de travail co-piloté par la DGE (Ministère de l'Economie), la DSR (Ministère de l'Intérieur) et la DGITM (Ministère des Transports) pour lever les freins à la productivité des entreprises.**

## **Fiscalité : pas de vignette / pas de taxe supplémentaire**

Le remboursement de la TICPE ne constitue pas une « niche fiscale ». Le maintien du remboursement de la TICPE au profit du transport routier de voyageurs (TRV) est essentiel puisqu'il s'agit d'encourager le transport collectif de voyageurs au détriment de l'autosolisme. L'augmentation du prix du transport collectif, via l'augmentation de la part de TICPE supportée par les entreprises du TRV serait contreproductive.

Les entreprises du transport routier de voyageurs s'acquittent déjà de près de 600 millions d'euros de prélèvement obligatoires liés à la route (taxe d'immatriculation, TICPE, péages, taxe sur les contrats d'assurances...)

Afin de faire baisser les impôts et de réduire la dette française, les entreprises de transport routier de voyageurs estiment qu'il faut réduire en priorité :

- Les dépenses de l'Etat pour 86%
- Les dépenses sociales pour 60%
- Les dépenses des collectivités territoriales pour 52%.

Pour financer les dépenses sociales, les entreprises estiment qu'il faut :

- Restreindre les conditions d'attributions de certaines aides pour 93%
- Augmenter le temps de travail pour 61%
- Reculer l'âge de la retraite pour 30%.

75% des entreprises estiment que la baisse des charges patronales est un levier en faveur de l'augmentation des rémunérations.