

**Discours de Jean-Sébastien Barrault - Président de la FNTV**

**Vœux du mercredi 9 janvier 2019**

*(seul le prononcé fait foi)*

Mesdames, Messieurs les Présidents,

Mesdames, Messieurs,

Chers collègues,

Je vous remercie d'être fidèles et nombreux aux vœux de la FNTV. Je suis ravi de vous accueillir en ce début d'année après ma première année de Présidence de notre fédération professionnelle. Une année dense et passionnante au service de notre profession, de ses entreprises et des 100 000 salariés qui font vivre le transport routier de voyageurs au quotidien.

Nous avons commémoré il y a quelques jours le premier anniversaire du drame de Millas qui a endeuillé notre profession et marqué durablement les transports scolaires. La commission sécurité de la FNTV a travaillé toute l'année avec l'Etat et les acteurs concernés pour améliorer la sécurité des franchissements des passages à niveau. Elisabeth Borne devrait annoncer dans quelques semaines les résultats de ce groupe de travail constitué à l'initiative de la FNTV. Ils devraient comporter des mesures en matière de prévention, de formation, de sensibilisation et de bonnes pratiques. Ces mesures seront également prises en compte dans le cadre de l'actualisation du guide de l'Etat sur la sécurité des transports scolaires à laquelle nous contribuons activement. J'espère sincèrement que ces dispositions permettront d'empêcher qu'une telle tragédie ne se produise à nouveau.

L'année 2018 a été également largement consacrée à la préparation du projet de loi d'orientation des mobilités pour lequel la concertation avec l'Etat a été intense et n'est pas terminée. Grâce à la participation active de la FNTV à cette concertation, nous avons pu obtenir quelques avancées satisfaisantes, qui devront encore être confirmées lors de l'examen du texte par le Parlement. Je pense en particulier à la reconnaissance de la place indispensable de l'autocar dans le système global de mobilité. Le transport routier de voyageurs est une mobilité partagée qui bénéficiera à ce titre de la possibilité de circuler sur les voies réservées afin de gagner plus rapidement les agglomérations. Le Gouvernement accepte que soient expérimentés les décalages des entrées et sorties scolaires : cette redéfinition de l'offre de transport favorisera l'optimisation de nos services et rendra les conditions de travail de nos conducteurs plus attractives. Nous participerons également à la rédaction de l'ordonnance qui a vocation à réguler les plateformes d'intermédiation qui se développent dans notre secteur. Plusieurs dispositions devraient en outre permettre de lever des freins à l'embauche que nos entreprises subissent. Il s'agit notamment de baisser l'âge d'accès à notre profession, de diminuer les délais de délivrance des titres de conduite qui pénalisent les candidats à l'embauche dont nous avons cruellement besoin. Nous travaillerons également à la création d'un indice spécifique au transport routier de voyageurs qui nous permettra de répercuter efficacement les revalorisations de salaires dans les formules d'indexation de nos contrats avec les autorités organisatrices. Nous sommes par ailleurs en train de préparer avec le Gouvernement et l'UTP les conséquences de l'ouverture à la concurrence des transports routiers en Ile-de-France afin que celle-ci n'aboutisse pas à un bouleversement social trop brutal et que les transferts de personnels se déroulent le mieux possible.

A l'occasion de la discussion parlementaire, nous suivrons attentivement les évolutions en ce qui concerne le développement du covoiturage, la gouvernance territoriale, la création des zones à faibles émissions dans les agglomérations, l'ouverture des données de transport...

Je ne veux pas évoquer l'ensemble des mesures que nous espérons voir votées dans la LOM mais je tiens à revenir sur une victoire importante de notre profession dans le cadre des multiples concertations auxquelles elle a donné lieu. Vous le savez, l'Etat est à la recherche de 500 millions d'euros supplémentaires dans le cadre de la programmation des infrastructures pour 2020. Le projet de « vignette poids lourds » ou de baisse de remboursement de la TICPE pour trouver ces ressources devait s'appliquer aux autocars. La ministre des transports a fini par entendre nos arguments et la spécificité de nos activités en comprenant qu'il fallait préserver nos missions de transport public. Le Gouvernement a donc renoncé à faire contribuer notre secteur à cette nouvelle taxation. Nos activités n'auraient pu supporter d'être taxées à ce niveau et les services publics que nous assurons auraient été menacés. Je me félicite d'avoir pu aboutir à ce résultat qui démontre, s'il en était besoin, la capacité de notre organisation professionnelle à se faire entendre au plus haut niveau pour éviter des situations irrémédiables.

D'autres avancées ont eu lieu dans le projet de loi de finances. Nous avons notamment obtenu l'extension du suramortissement pour les véhicules GNV de plus de 3,5 tonnes aux véhicules électriques ou hydrogènes ainsi que sa prolongation jusqu'en 2021.

Au-delà de notre secteur, des réformes d'ampleur au sein de la branche des transports routiers, 3<sup>e</sup> branche par son importance au niveau national, nous ont mobilisés. Notre objectif, dans l'ensemble de ces dossiers a toujours été guidé par la préservation de la place et du rôle que doit jouer le transport routier de voyageurs dans la mobilité.

La réforme de la formation professionnelle aura de multiples conséquences à la fois pour notre branche et pour nos entreprises. La FNTV est parvenue à faire figurer les permis poids lourds dans la liste des formations éligibles au compte personnel de formation des salariés. Mais les formations obligatoires pour les entreprises de plus de 50 salariés ne pourront plus être financées dans le cadre de la contribution obligatoire des entreprises à la formation professionnelle. Cette réforme nous a par ailleurs contraints à constituer en six mois des opérateurs de compétences pour remplacer les actuels OPCA. Ces opérateurs auront un rôle accru en matière d’alternance et de formation au sein des entreprises de moins de 50 salariés. L’opérateur de compétence de la mobilité, dont vous entendrez sans doute parler sous le nom d’OPCO Mobilité, rassemblera de très nombreux acteurs des transports : les transports routiers, les services automobiles, le transport urbain, ferroviaire, fluvial, maritime, les ports, les agences de voyages, les guides accompagnateurs et la RATP... Les négociations au sein de notre branche ne nous ont pas permis d’en faire officiellement partie à la date butoir fixée par l’Etat fin 2018. Mais j’ai bon espoir pour qu’un accord soit trouvé avant la fin du mois de janvier. Notre branche, la plus importante de cet OPCO, doit pouvoir occuper toute sa place au sein de ce nouvel organisme dédié à la formation.

Aux côtés des trois autres organisations d’employeurs représentatives que sont la FNTR, TLF et OTRE, nous avons enfin trouvé les moyens de poursuivre les actions engagées dans le cadre de la Charte Objectif CO2 en signant un programme d’engagements volontaires pour l’environnement (EVE) plus ambitieux. La FNTV sensibilisera les entreprises dans la perspective de leur accompagnement technique par le nouveau gestionnaire du programme qui a succédé à l’AFT, le cabinet ECO CO2. Ses chargés de mission se rapprochent progressivement des délégués régionaux de la FNTV et des entreprises afin de renouveler les chartes, d’en signer de nouvelles et, bientôt, de proposer une labellisation. Ce dispositif valorise les atouts environnementaux de l’autocar. Il était important qu’il puisse être reconduit et renforcé.

Par ailleurs, la mobilisation de la FNTV a été totale en fin d'année à l'occasion du mouvement des « gilets jaunes » pour accompagner les entreprises, les informer et relayer leurs difficultés auprès du Gouvernement. J'ai encore rencontré lundi deux ministres sur le sujet. Les conséquences de ce mouvement ont été désastreuses pour nos activités en novembre et décembre en termes de perturbations, de désorganisation, d'annulations, de pertes de chiffre d'affaire et de surcoûts de tous ordres. Je forme le vœu que des solutions pérennes puissent être trouvées rapidement pour mettre fin définitivement à ces actions qui pénalisent gravement tous les secteurs économiques et en particulier le nôtre.

Je tiens à cet égard à remercier les adhérents qui ont répondu aux enquêtes que nous avons lancées sur le sujet par l'intermédiaire de nos différents outils de communication.

2018 a vu la modernisation de plusieurs outils de communication de la FNTV : un nouveau logo et une nouvelle charte graphique, le lancement de l'application mobile FNTV et du répertoire numérique des adhérents. Je souhaite qu'en 2019, nous nous attelions à la refonte de notre site internet, support indispensable au service des entreprises, ainsi qu'au développement de l'appli qui doit devenir le lieu de rassemblement incontournable de la communauté de nos adhérents et des partenaires de la mobilité.

Après une année 2018 de transition bien chargée, 2019 sera une année de confirmation. Nous devons en effet confirmer le rôle représentatif de la FNTV au sein de la branche en 2020 avec, toujours à nos côtés, nos alliés du transport sanitaire et du transport de fonds. Cet enjeu doit être préparé en 2019, qui sera l'année de référence pour la mesure de l'audience de notre fédération par l'Etat.

Nous avons également été extrêmement sollicités en 2018 par les transporteurs d’Outre-mer pour créer des structures dans leurs territoires. La FNTV Réunion devrait voir le jour dans les prochaines semaines. Nous envisageons cette année d’évaluer l’opportunité d’ouvrir des antennes FNTV aux Antilles et peut-être aussi en Guyane.

C’est en s’adaptant à son environnement pour se développer que notre fédération pourra conserver son rôle incontournable de représentation des acteurs de la mobilité. Elle doit donc aussi optimiser l’efficacité de son action au niveau européen ou dans le domaine des véhicules légers. Elle doit poursuivre sa transformation en développant la FNTV Tourisme Ile-de-France, dont les débuts sont de bon augure. La création de la FNTV Nouvelles mobilités en 2018 sera concrétisée en 2019 par son ouverture à de nouveaux acteurs de la mobilité qui viendront rejoindre les opérateurs des « cars Macron ». Elle viendra compléter les travaux de la nouvelle Commission économique, numérique et prospective qui a déjà mené d’importantes réflexions sur les véhicules autonomes, l’open data, les innovations numériques et l’émergence des systèmes de *Mobility as a service*.

Parallèlement à ces chantiers structurels importants, la FNTV poursuivra son travail d’accompagnement au plus près des entreprises en trouvant de nouvelles solutions aux grands chantiers nationaux, objets de toutes nos préoccupations. Il s’agit en premier lieu de concevoir une véritable stratégie de mobilisation générale en faveur de l’emploi. Toutes les actions engagées jusqu’à présent en la matière sont encourageantes mais sont loin d’être suffisantes pour endiguer la crise profonde du recrutement que nos entreprises connaissent. La pénurie actuelle de conducteurs ne doit pas être une fatalité. Nous mettrons tout en œuvre pour que les

candidats à l'embauche retrouvent le chemin de nos entreprises. Les ministres du travail et des transports sont extrêmement inquiètes des difficultés de recrutement de notre secteur et sont pleinement mobilisées à nos côtés pour mettre en place toutes les solutions réalistes que nous pourrions imaginer. A ce titre, le Gouvernement nous a assuré de nous apporter son soutien logistique et financier dans l'élaboration d'une campagne de communication pour valoriser nos métiers. Nous avons obtenu l'assurance qu'en 2019, l'ensemble des demandes de formations effectuées dans le cadre de préparations opérationnelles à l'emploi collectives serait financé à 90 % par Pôle emploi, sans limite de nombre. Cette annonce est une aubaine mais nous devons absolument trouver et attirer les nouveaux profils à former pour exploiter cette offre de formation inédite.

Quand j'évoque les difficultés de recrutement, que ce soit avec les chefs d'entreprises ou avec les représentants de salariés, leur remarque est toujours la même : pourquoi ne pas revaloriser de manière importante les rémunérations de nos salariés pour attirer davantage de candidats ? Il s'agit évidemment d'une condition essentielle à l'attractivité des métiers du transport routier de voyageurs.

C'est pourquoi les Négociations annuelles obligatoires ont été signées à + 1,2% en 2018. Pour les NAO 2019, le Président de la commission sociale et formation a reçu un mandat significatif du Conseil exécutif de la FNTV. La dernière réunion de négociation s'est conclue sur des revalorisations à + 2% que les représentants de salariés ont signé hier.

En outre, les résultats de la dernière enquête de la FNTV sur les impacts du mouvement des gilets jaunes réalisée la semaine dernière montrent qu'environ 30 % des entreprises adhérentes ont l'intention de verser une prime de fin d'année pour des montants moyens allant de 100 à 500 euros par salarié.

Cela démontre bien que nos entreprises prennent leurs responsabilités dans le contexte social actuel et font les efforts nécessaires pour attirer de nouveaux collaborateurs. Toutefois, je suis convaincu que nous devons aller plus loin pour offrir un cadre social véritablement attractif notamment à nos conducteurs. Nous devons ouvrir une réflexion sur le statut du « conducteur en période scolaire » et nous engager dans la rénovation de notre dispositif de fin de carrière en modernisant le congé de fin d'activité.

La crise de l'emploi que nous vivons passe également par une implication forte des autorités organisatrices de transport dans ces domaines. C'est pourquoi la commission juridique de la FNTV a rédigé avec Régions de France un guide de bonnes pratiques de contractualisation. Nous le publierons dans les prochaines semaines. Son objectif est notamment de favoriser des relations partenariales entre les transporteurs et leurs donneurs d'ordre afin que les contrats prennent réellement en compte les contraintes des entreprises en matière sociale, environnementale et économique. Cet outil devra permettre aux entreprises et aux unions régionales de la FNTV de nourrir le dialogue avec les collectivités dans la perspective de définir une offre de service de qualité à dans de bonnes conditions pour les collectivités, les transporteurs, leurs salariés et les usagers.

Le document édité par la FNTV et Régions de France en 2017 sur les filières énergétiques des autocars illustre l'utilité de faire ce travail de pédagogie pour mieux faire connaître les spécificités de notre métier parfois mal connues. Compte tenu des évolutions rapides en matière de technologies alternatives, notre observatoire de la transition énergétique a débuté l'actualisation de ce guide en particulier sur les coûts des technologies alternatives, la disponibilité des nouvelles motorisations et les enseignements des expérimentations.



Ces travaux sur la transition énergétique ne suffiront toutefois pas à améliorer nos relations avec la Mairie de Paris qui viennent de connaître un nouveau développement inquiétant. Nos efforts de conviction et de pédagogie sur les avancées technologiques des véhicules nous avaient permis de gagner 4 ans dans le calendrier d'interdiction des véhicules diesel à Paris en passant de 2020 à 2024. L'adjoint au Maire chargé du tourisme a annoncé il y a quelques jours dans le cadre du Comité de la Destination Paris que les autocars ne connaîtraient plus aucun développement à Paris. Ces prises de position démagogiques et irréalistes, compte tenu de notre contribution à l'économie touristique, paraissent suicidaires pour une capitale européenne moderne. Elles ne doivent pas nous décourager et je sais pouvoir compter sur le Président de la Commission tourisme de la FNTV pour mettre toute son énergie dans ce combat.

Les impératifs environnementaux vont ainsi continuer à guider notre action en 2019 avec la Mairie de Paris mais aussi avec le ministère des transports dans le cadre de l'ouverture prochaine de la concertation prévue sur le décret définissant les véhicules à faibles émissions. La FNTV était parvenue en 2015 à ce que les autocars Euro 6 soient considérés comme des véhicules à faibles émissions au sens de la loi de transition énergétique. Le développement actuel des solutions alternatives, et l'ambition forte du volet sur les véhicules propres du Paquet mobilité de la Commission européenne soutenue par le Gouvernement français, ne doivent pas occulter la réalité : ces motorisations alternatives ne représentent encore qu'une infime minorité du parc en circulation aujourd'hui. A nous de démontrer une fois de plus que nous ne sommes pas des défenseurs du diesel mais que nous sommes contraints d'opérer nos prestations avec les technologies disponibles.



J'ai été un peu long mais les dossiers sont nombreux et complexes. La Présidence de la FNTV exige un investissement fort que j'assume grâce au soutien et à la confiance de nos adhérents mais aussi grâce à l'investissement de tous les professionnels qui m'entourent au sein du Conseil exécutif, du Conseil des Territoires et des Commissions thématiques nationales. Je les remercie tous chaleureusement de leur contribution toujours active et constructive.

Je tiens également à saluer l'engagement de notre Déléguée générale et de tous les permanents de la FNTV qui réalisent un travail formidable à Paris comme dans les Régions.

Je vous souhaite à toutes et à tous une excellente année 2019 !