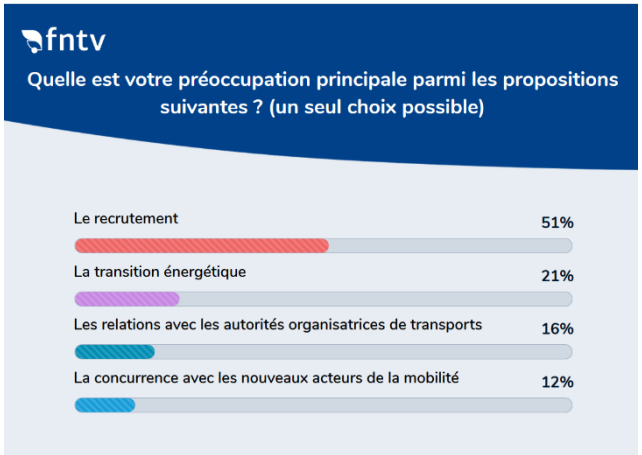
SYNTHESE DES DEBATS

Congrès FNTV 2018 :

Le défi des transitions

A quelques semaines du débat parlementaire sur le projet de loi d'orientation des mobilités, le congrès 2018 de la FNTV a été l'occasion d'un dialogue entre les professionnels du transport routier de voyageurs, les collectivités et l'Etat. Le dialogue s'est poursuivi toute la journée. Le Ministre de la Transition écologique et solidaire a ouvert le congrès, la Ministre chargée des Transports l'a clôturé. A la mi-journée, Hervé Morin a parlé au nom des Régions, auxquelles la loi NOTRe a attribué un nouveau rôle de coordonnateur des mobilités. Nous retraçons ici les temps forts de ce dialogue instructif, puis nous revenons sur les tables rondes consacrées aux transitions en cours. L'ombre de la LOM a plané sur l'ensemble de la journée…

1er quizz avec la salle avec l'appli mobile de la FNTV



La FNTV au Gouvernement et aux Régions : « Nous ne réussirons pas sans vous ! »

Jean-Sébastien Barrault, Président de la FNTV, a d'abord tenu à réaffirmer le profond accord de la profession avec l'esprit du projet de loi d'orientation des mobilités en matière de gouvernance : les professionnels du transport de voyageurs sont favorables au rôle de coordinateur des mobilités dévolu par la LOM aux Régions. Pour autant, le Président de la FNTV a aussi tenu à faire connaître ses inquiétudes. A François de Rugy, Ministre d'Etat, Ministre de la Transition écologique et solidaire, en ouverture du congrès. A Hervé Morin, Président de Régions de France, un peu plus tard. A Elisabeth Borne, Ministre chargée des Transports, ensuite, qui a clôturé la journée. Les professionnels du transport routier de voyageurs, par la voix de leur Président, ont exprimé le souhait que l'Etat et les collectivités les accompagnent pour faire face, ensemble, aux défis inédits qu'imposent les transitions de gouvernance, d'écologie, d'innovation et d'emploi. Les entreprises de transport sont prêtes à prendre leur part de la responsabilité collective, mais elles réclament une impulsion forte de l'Etat et le soutien des autorités organisatrices de transports. Avec les Régions qui ont repris la compétence transport à la faveur de la loi NOTRe, les transporteurs souhaitent avoir une relation directe et privilégiée avec les élus. Ils réclament que se mettent en place de bonnes pratiques, à commencer par des contrats plus longs. Pour répondre au déficit d'attractivité des métiers, la FNTV demande l'aide des autorités organisatrices. Au fond, il s'agit d'équité : dans ce nouveau jeu de la concurrence, chaque entreprise et chaque mode de transport doit partir avec les mêmes chances. Le message est clair : « Vous devez nous rassurer, et nous laisser toutes les chances d'affronter la concurrence de tous les acteurs de la mobilité ».

De gauche à droite : François de Rugy, Ministre d'Etat, Ministre de la Transition écologique et solidaire et Jean-Sébastien Barrault, Président de la FNTV

De gauche à droite : Elisabeth Borne, Ministre chargée des Transports et Jean-Sébastien Barrault, Président de la FNTV

De gauche à droite : Jean-Sébastien Barrault, Président de la FNTV, et Hervé Morin, Président de Régions de France

L'Etat aux professionnels : « Travaillons ensemble, l'Etat accompagnera les transporteurs. »

Les points d'accord entre la profession et le Gouvernement sont nombreux : la voiture individuelle est un transport cher, la transition écologique constitue une urgence dans laquelle tous les acteurs doivent s'inscrire, chacun doit prendre sa place dans une offre de services diversifiés, dans le cadre d'une gouvernance mieux coordonnée. Sur ce point, le Ministre de la Transition écologique et solidaire s'est montré déterminé et pragmatique : « Il faut trouver des solutions fiables techniquement et rentables économiquement » a-t-il dit. « Il faut utiliser le car, un mode moins onéreux que la voiture individuelle, lorsque c'est pertinent. » Le Gouvernement doit convaincre et accompagner les Français pour leur permettre de trouver des solutions plus respectueuses de l'environnement. Si l'hydrogène n'est pas encore techniquement fiable, en revanche l'électrique doit être développé de manière volontariste, ce qui implique un gros effort en matière de stations de recharge. Pour répondre à l'interpellation de Jean-Sébastien Barrault, le message de François de Rugy était clair : « Tout le monde doit faire des efforts sur la réduction d'émissions de CO2. Personne ne doit s'exclure de cette préoccupation. » L'Etat peut cependant récompenser ceux qui font des efforts. Plus tard dans la journée, Elisabeth Borne a rappelé que le ministère des transports est à l'écoute des professionnels, qu'il s'agisse du respect des règles d'une concurrence équitable, des droits des salariés lors de l'ouverture à la concurrence, des réponses à apporter à la crise de l'emploi dans les transports ou de la manière dont l'Etat peut accompagner les transporteurs dans le verdissement des flottes.

François de Rugy, Ministre d'Etat, Ministre de la Transition écologique et solidaire

Elisabeth Borne, Ministre chargée des Transports

Les Régions aux professionnels : « Les opérateurs doivent inspirer les Régions.»

Hervé Morin, Président de Régions de France, voit dans la LOM l'occasion d'avoir enfin une autorité publique unique susceptible d'intégrer la route, le train, et parfois même l'aéroport ou l'autorité portuaire : « Nous avons là un modèle permettant de rationaliser et d'optimiser le système en le replaçant dans un ensemble commun » a-t-il résumé. « Nous devons aussi nous départir d'un imaginaire dont nous sommes prisonniers : un attachement irrationnel au train. Les schémas de mobilité sont à repenser parce qu'ils faisaient la part belle aux déplacements pendulaires par exemple ». Enfin, en matière d'innovations, les opérateurs doivent inspirer les Régions afin qu'elles puissent mettre en place des expérimentations. Hervé Morin a aussi souhaité répondre sur deux points qui intéressent tout particulièrement les opérateurs : la durée des contrats et la question de l'emploi. La courte durée des contrats se justifient, aux yeux des AOT, par le fait que « nous soyons dans une période de transition » : après la loi NOTRe en 2017, et avec la LOM à venir en 2019, les Régions ne peuvent s'engager sur des durées qui les lieraient trop longuement, qui figeraient les choix au-delà du raisonnable.

En revanche, Hervé Morin a rejoint les professionnels sur ce paradoxe du secteur : alors même que le pays connaît un chômage de masse, on ne trouve ni conducteurs ni personnels de maintenance. Les Régions ont la compétence en matière de formation, mais ce sont les missions locales et Pôle emploi, chargés de l'offre d'emplois.

Hervé Morin, Président de Régions de France

2ème quizz avec la salle avec l'appli mobile de la FNTV

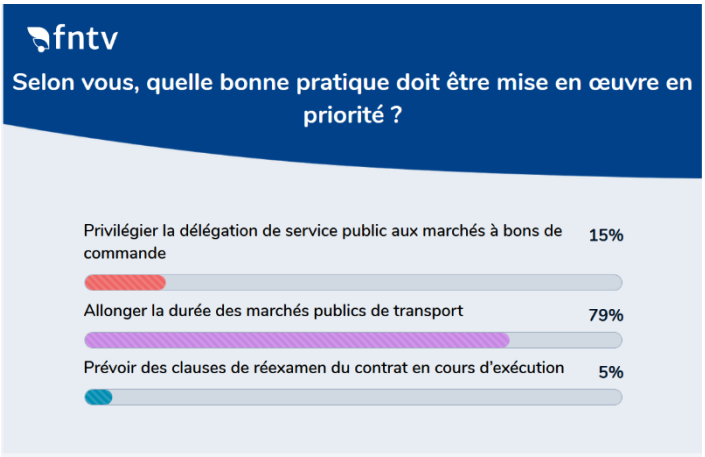


Table ronde
L'organisation des transports du quotidien dans les territoires

L'une des ambitions de la LOM est d'en finir avec les zones blanches, d'assurer l'égalité devant la mobilité de tous les territoires, au moyen d'une gouvernance assumée par les Régions. Que faire pour autant de l'expertise des Départements ? Quel rôle sera dévolu aux intercommunalités ? Et sont-elles toutes à même d'organiser la mobilité sur les territoires ? Telles ont été les questions abordées lors de cette table ronde. Sans surprise, Dominique Bussereau, ancien Ministre des transports et Président de l'Assemblée des Départements de France, juge durement les effets de la loi NOTRe et se montre pessimiste sur la LOM à venir. Le transfert de la compétence transport s'est traduit, selon lui, par une diminution de l'offre, « un gâchis ». La LOM prévoit de confier aux intercommunalités un rôle que toutes ne peuvent pas assumer. Dominique Bussereau a exprimé clairement sa crainte que la LOM ne remplisse pas son office, tout en affichant la disponibilité des Départements pour prendre part à l'organisation des mobilités dans les territoires. Damien Pichereau, Député de la Sarthe, défend un projet de loi construit autour des intercommunalités, parce que celles-ci dessinent des bassins de vie, plus proches des citoyens que le Département. Mais les intercommunalités ne disposent pas toutes des mêmes moyens, organisationnels et juridiques notamment. Martine Guibert, Vice-Présidente en charge des transports de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, propose une organisation de la mobilité à partir des métropoles, qui pourront agir de manière solidaire vers les territoires péri-urbains, par rayonnement. Pour autant les intercommunalités des zones les plus éloignées sont moins bien loties, et les difficultés sont plus grandes dans ces zones, pour la collectivité et l'opérateur. Au fond, il n'existe aucune limite administrative qui colle parfaitement au quotidien des citoyens.

C'est pour cela, argue Jean-Pierre Farandou, Président Directeur général de Keolis, que l'on a besoin des élus. Or, les compétences qu'on exige des élus sont de plus en plus diverses et complexes. Il reste des choses à inventer, conclut-il. Et d'alerter sur la nécessité de penser globalement le système de mobilité : ainsi, « la manière dont les AOT organisent les lots a des effets sur l'emploi et l'attractivité du secteur. » Raison de plus pour que les Régions associent tous les acteurs, opérateurs compris, dans la réflexion globale sur l'offre de mobilité.

De gauche à droite : Dominique Bussereau, Président de l'ADF, Jean-Pierre Farandou, Président-Directeur général de KEOLIS, Damien Pichereau, Député de la Sarthe et Martine Guibert, Vice-Présidente en charge des Transports de la région Auvergne-Rhône-Alpes

Table ronde
Quel financement pour le transport routier de voyageurs ?

Marie Chéron, de la Fondation pour la Nature et l'Homme (anciennement Fondation Nicolas Hulot), a posé les deux grands enjeux sans lesquels on ne peut pas penser la question du financement de la politique de mobilité : il faut sortir des énergies fossiles, transformer tout le système de mobilité. D'ici peu, on ne pourra plus rouler avec des véhicules à essence ou diesel dans les centres villes. Mais les recettes engendrées par une fiscalité écologique doivent être fléchées et directement affectées au soutien des transports propres. Florence Lasserre-David, Députée des Pyrénées-Atlantiques, préfère parler d'une fiscalité de substitution que d'une fiscalité d'augmentation. Gérard Lahellec, Vice-Président en charge des transports de la Région Bretagne, prévoit que la LOM ne permettra pas de faire ce pourquoi elle a été conçue, c'est-à-dire l'égalité des territoires. Et d'interroger : les Régions feront-elles ce que les EPCI ne feront pas ? « Les Régions vont accommoder les restes, et paradoxalement cela coûte cher et c'est plus compliqué ». Par ailleurs, Gérard Lahellec se montre sceptique sur l'extension du versement transport (bientôt dénommé versement mobilité) aux territoires qui ne bénéficient pas de transport collectif. Il faut sans aucun doute moduler selon la taille de l'entreprise cette taxation. Il reconnaît que les opérateurs n'ont guère de marge de manœuvre et que la solution première réside dans la hausse de fréquentation. Christophe Vacheron, Directeur du Développement de RATP Dev, réclame davantage de visibilité. Les opérateurs doivent être aidés, sur la durée des contrats et sur les difficultés inhérentes aux contrats scolaires à temps partiel.

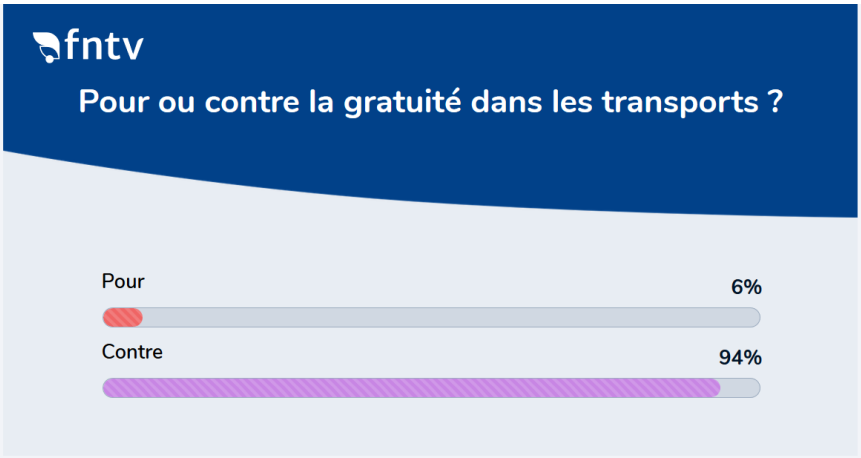
De gauche à droite : Gérard Lahellec, Vice-Président en charge des transports de la Région Bretagne, Florence Lasserre-David, Députée des Pyrénées-Atlantiques, Marie Chéron, Responsable Mobilité Fondation Nicolas Hulot et Christophe Vacheron, Directeur du Développement de RATP Dev

Face-à-face
Pour ou contre la gratuité ?

Deux modèles se sont opposés. Philippe Fournié a mis en place la gratuité des transports scolaires à la rentrée 2017 dans la Région Centre-Val-de-Loire dont il est Vice-Président en charge des transports. Pourquoi ? Parce que la gratuité des transports est le prolongement logique de la gratuité de l'école, parce qu'elle nourrit l'égalité devant le service public, parce qu'elle augmente le pouvoir d'achat de familles rurales qui n'ont plus à assumer le prix du transport scolaire. Le gain est aussi pour lui écologique, puisque ce sont des milliers d'enfants qui ne se rendent pas à l'école en voiture individuelle. Bruno Gazeau, Président de la FNAUT, présente quant à lui la gratuité comme une fausse bonne idée. *De facto*, ce sont les villes dont les transports sont les plus chers qui ont les meilleurs taux de remplissage. Car l'élément premier ici est la qualité de l'offre de services. Or, selon Bruno Gazeau, « la gratuité est le risque extrême de la paupérisation des transports ». A la gratuité, il oppose donc la tarification sociale et solidaire, susceptible d'exonérer des frais de transport les plus démunis, sans sacrifier la qualité de l'offre.

De gauche à droite : Philippe Fournié, Vice-Président en charge des transports de la Région Centre – Val de Loire et Bruno Gazeau, Président de la FNAUT

3ème quizz avec la salle avec l'appli mobile de la FNTV



Face-à-face
Le modèle économique des « cars Macron » : une impasse ?

La FNTV a réuni deux des principaux opérateurs présents sur les lignes longues distances, Yvan Lefranc-Morin, directeur général de Flixbus France et Roland de Barbentane, directeur général de Ouibus. Interrogés sur la question du modèle économique des cars Macron, lesquels, après trois années d'exercice, n'atteignent toujours pas la rentabilité, les deux entreprises ont défendu deux approches différentes. Pour Yvan Lefranc-Morin, il n'y a rien d'étonnant à ce que, dans un marché capitalistique, il faille du temps pour atteindre un seuil de rentabilité, rendu difficile par le coût des infrastructures (péages d'autoroutes et accès aux gares) et le prix du gasoil. Flixbus a fait le choix de l'indépendance et gère sa distribution seul, indépendamment des plates-formes ; le marché s'assainit, il faut miser sur les taux de remplissage pour gagner le seuil de rentabilité. La vision de Roland de Barbentane, alors même que Ouibus vient d'être racheté par Blablacar (lire ci-dessous), est plus sombre : la situation n'est pas tenable et pas acceptable, car en réalité c'est la profession qui supporte le projet des « cars Macron », comme un investissement. Pour remplir ses cars, Ouibus mise sur le circuit de distribution, au moyen d'une plateforme ouverte ; les voyageurs ne veulent plus passer par plusieurs sites pour réserver un voyage qui requiert plusieurs modes. Reste la question des prix : quelle est leur élasticité, dans un contexte où la longue distance est de plus en plus concurrentielle avec le TGV low cost notamment ?

Yvan Lefranc-Morin, Directeur général de FLIXBUS France

Roland de Barbentane, Directeur général de OUIBUS

Rachat de Ouibus : les explications de Blablacar

Que vient faire Blablacar dans le monde du transport public ? Telle est la question posée à Nicolas Brusson, cofondateur et directeur général de Blablacar, venu expliquer le rachat par l'entreprise de covoiturage de l'entreprise de cars longues distances Ouibus. Rien de plus logique, répond Nicolas Brusson, lorsque l'on sait que les passagers ne cherchent pas du car ou du train, mais des solutions de mobilité, de manière simple et efficace. Ainsi considéré, même si les modes ont une pertinence propre – le covoiturage est adapté aux petits flux et le car aux flux plus importants – il y a effectivement de la synergie entre les passagers de cars et de covoiturage. Ce rachat doit permettre d'augmenter l'offre globale, d'autant que le rapprochement des deux entreprises permet d'additionner des *data*, et ainsi d'optimiser le positionnement et l'adaptation des offres à la demande. Blablacar et le car sont donc complémentaires et moins concurrents qu'on ne le croit. Concrètement, l'idée est d'intégrer toute l'offre sur une même plateforme, covoiturage compris. Techniquement, cela demande des ajustements et un peu temps. Mais c'est une petite révolution pour le voyageur. Blablacar s'affirme rentable et entre dans une nouvelle phase d'investissement. Ce rachat sera aussi la dernière étape de la transformation du modèle industriel de Ouibus : finis les services assurés en propre, dans quelques semaines ils seront

intégralement confiés aux entreprises privées du secteur.
Les conducteurs de Ouibus se verront proposer des offres de reclassement au sein du groupe SNCF.

Nicolas Brusson, Cofondateur et Directeur général de Blablacar

Table ronde
Quel avenir pour l'emploi dans le transport routier de voyageurs ?

Sur le constat du déficit d'attractivité de l'emploi dans le secteur, entreprises de transport et syndicats s'accordent. La FNTV, par la voix de sa Déléguée générale, Ingrid Mareschal, a évoqué des rentrées scolaires de plus en plus difficiles, des dizaines de milliers d'emplois non pourvus. Patrice Clos, Secrétaire national des transports de Force ouvrière, et Stéphane Bourgeon, secrétaire général-adjoint de la FGTE-CFDT Transport, mettent en avant la question des salaires et des temps partiels. Deux raisons pour lesquelles les jeunes hésitent à entrer dans le métier. Deux raisons pour lesquelles le secteur peine à fidéliser ses conducteurs, attirés par de meilleures rémunérations et des horaires plus stables, confirme Hervé Baron, DRH de Transdev France. La FNTV a quelques solutions qu'elle souhaite approfondir avec l'Etat : l'abaissement de l'âge d'accès à la profession, la pérennisation du financement de formations très coûteuses, la répercussion sur les donneurs d'ordre des revalorisations salariales, la pluriactivité en réponse aux temps partiels appuyée sur des simplifications législatives et administratives. Pour autant, chacun s'étonne qu'une telle pénurie d'emploi de conducteurs et de maintenance puisse perdurer dans un pays où règne le chômage de masse. Interpellée par les syndicats et les opérateurs, Misoo Yoon, directrice générale adjointe de Pôle emploi en charge des services, tente de convaincre les professionnels que le recours à l'Agence permet de trouver des conducteurs dans plus de 90 % des cas : les transporteurs en quête de main d'œuvre doivent pousser la porte des missions locales et des agences Pôle emploi. Reste une authentique difficulté : prendre en compte les évolutions dans les attentes et les exigences des jeunes pour rendre le métier plus attractif.

De gauche à droite : Patrice Clos, Secrétaire national des transports de Force ouvrière, Misoo Yoon, Directrice générale adjointe de Pôle emploi, en charge de l'offre de services, Hervé Baron, Directeur des Ressources Humaines Transdev France, Stéphane Bourgeon, secrétaire général-adjoint de la FGTE-CFDT Transport et Ingrid Mareschal Déléguée générale de la FNTV.

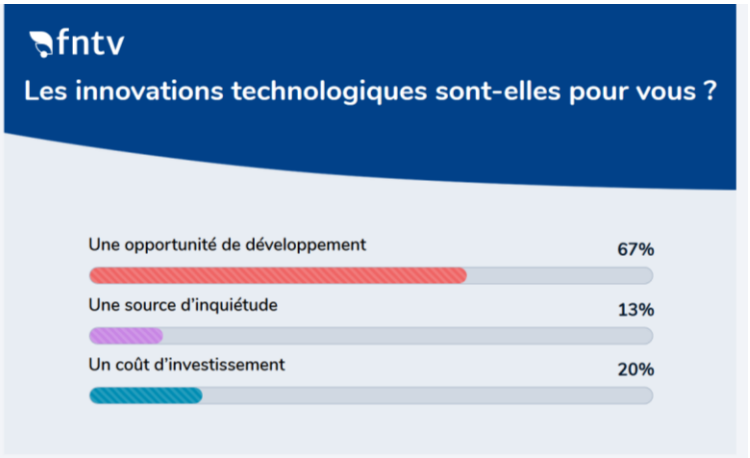
4ème quizz avec la salle avec l'appli mobile de la FNTV

Table ronde
Quelles innovations au service de la mobilité ?

Après avoir évoqué lors des précédents congrès les innovations en matière de motorisations, cette année il a beaucoup été question des innovations numériques : applications de calcul d'itinéraires prédictifs, véhicules autonomes, plateformes ouvertes. Jean-Marc Zulesi, Député des Bouches-du-Rhône, a rappelé que la LOM fait la part belle à l'innovation. Elle met l'accent notamment sur l'ouverture des données de transport et l'optimisation des solutions de mobilité pour trouver des solutions efficientes. Cela implique, selon lui, de libérer la capacité d'expérimenter : l'expérimentation est une première étape indispensable vers le passage à l'échelle, en raison de la diversité et de la complexité de l'offre de mobilité, notamment dans les territoires peu denses. Jean-Marc Zulesi se montre assez confiant dans la capacité de la navette autonome, y compris dans les zones peu denses, pour relier par exemple un village à une gare qui emmène ensuite vers la métropole. Une vision que partage Christophe Sapet, président de Navya, qui propose aujourd'hui des navettes de 6 ou 15 places : « Les choses vont très vite. Navya travaille avec Keolis, Transdev, la RATP et plusieurs PME. De plus en plus d'opérateurs souhaitent intégrer la navette autonome dans leur offre de mobilité. » Autrement dit, la navette autonome devrait s'étendre assez vite, beaucoup plus vite que la voiture autonome qui nécessite des équipements très importants. La première navette commerciale sans personnel à bord ? À l'horizon 2020 ou 2021. Pourtant, quid de l'équipement des zones peu denses ? Quid du financement de l'innovation dans ces territoires ? La LOM met en lumière la question des zones dites périphériques suburbaines et rurales, qui sont du point de vue de l'innovation deux marchés où les questions se posent distinctement, a expliqué Thierry Mallet, PDG de Transdev. Il pense pouvoir dépasser ces deux limites au moyen de solutions collaboratives (plateformes, covoiturage, maisons de la mobilité qui initient les citoyens aux nouveaux moyens numériques notamment afin de rendre la mobilité visible). Toutefois, il est fondamental, selon lui, que les Régions assument le rôle de tiers de confiance : « Les données doivent rester au sein d'une collectivité dédiée à l'intérêt général, sinon elles seront capturées par les grands groupes ».

De gauche à droite : Jean-Marc Zulesi, Député des Bouches-du-Rhône, Thierry Mallet, Président de Transdev et Christophe Sapet, Président de NAVYA

5ème quizz avec la salle avec l'appli mobile de la FNTV



Face-à-face
Les collectivités doivent-elles acheter des autocars ?

Laurent Probst, directeur général d'Ile-de-France Mobilités, est favorable à l'achat de matériel par sa collectivité. Il est certain que la taille de la collectivité n'est pas indifférente... En Ile-de-France, les investissements seront très lourds à supporter pour les entreprises, argue Laurent Probst : « Nous ne pouvons pas laisser à la charge des opérateurs ce qu'ils ne pourront pas assumer. C'est pourquoi nous achèterons du matériel roulant, à raison de 700 bus par an ». Pour lui, le savoir-faire des transporteurs ne réside pas dans l'achat de matériel mais dans le savoir-faire de l'exploitation. A cela, Jean-Baptiste Maisonneuve, Vice-Président de la FNTV et transporteur lui-même, objecte qu'il y va de l'identité même du métier de transporteur : « Nous ne sommes pas des tractionnaires ». Les entreprises ne pourraient répondre à des appels d'offres trop gros ? Il faut tordre le coup à cette idée reçue selon laquelle il faudrait accompagner les TPE et PME dans leurs investissements, car chaque entreprise répond aux appels d'offres qui lui correspondent. Pour défendre les petites entreprises, il suffirait donc de bien définir les lots. A cela, Laurent Probst rétorque que l'achat de véhicules électriques est beaucoup plus coûteux, trop coûteux selon lui pour les PME. Mais il ne cache pas, aussi, qu'Ile-de-France Mobilités espère faire des économies sur les coûts d'acquisition par les volumes en jeu.

De gauche à droite : Jean-Baptiste Maisonneuve, Vice-Président Trésorier de la FNTV et Laurent Probst, Directeur général d'Ile-de-France Mobilités

6ème quizz avec la salle avec l'appli mobile de la FNTV

Face-à-face
Quel calendrier pour des transports propres ?

Matthieu Orphelin, Député du Maine-et-Loire, est affirmatif : « Il n'y a plus aucune raison d'avoir des véhicules thermiques. Il faut lire le rapport du GIEC (groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) sur le réchauffement climatique, paru en octobre dernier. Si on veut en sortir plus vite, c'est pour répondre aux urgences climatiques. L'offre alternative au diesel est là ». A cela, Cyril Darbier, Président de la commission tourisme de la FNTV et transporteur lui-même, dit son accord sur les principes, sur les impératifs écologiques et de santé publique. En cela, le secteur du transport routier de voyageurs est un bon élève. Mais la transition écologique suppose des investissements, qui ne peuvent se révéler hasardeux, qui plus est dans un calendrier trop contraignant. En un mot, le législateur délègue le risque aux transporteurs et impose des délais au-delà du raisonnable. En guise de réponse, Matthieu Orphelin assume tout à fait la nécessité d'investir et le calendrier du transport propre : « Nous voulons la fin de la vente des véhicules de motorisation essence et diesel d'ici 2040. Nous avons besoin de nous donner des dates, pour accélérer les choses ». Et d'évoquer, en guise d'accompagnement des transporteurs, des aides fiscales pour ceux qui joueraient le jeu. Devant une assemblée un peu sceptique, le député se montre confiant dans la capacité de lever rapidement les points de blocage, par exemple sur la mise en place d'outils fiscaux incitatifs.

De gauche à droite : Matthieu Orphelin, Député du Maine-et-Loire et Cyril Darbier, Président de la Commission tourisme de la FNTV

Les partenaires du Congrès de la FNTV

Et le soutien de :
DIETRICH CAREBUS GROUP - ÉDITIONS CELSE - NATIXIS LEASE