fntv
CONGRÈS 2019
mercredi 16 octobre
Dessine-moi les mobilités de demain...

SYNTHESE DES DEBATS

CONGRES FNTV 2019

Dessine-moi les mobilités de demain… : un bel avenir pour l'autocar

La transition énergétique, la révolution numérique et les exigences de desserte des territoires, changent profondément les modes de déplacements des citoyens. Les services de transports routiers de voyageurs sont directement concernés. Quelle sera, dans le monde des nouvelles mobilités, la place de l'autocar ? L'ambition du Congrès de la FNTV qui s'est tenu le 16 octobre à Paris était bien de dessiner cet avenir et d'analyser les adaptations nécessaires pour que l'autocar puisse prendre toute la place qui lui revient. Pari réussi si l'on en juge par les propos des nombreux intervenants de tous horizons qui ont souligné les atouts de l'autocar, analysé les obstacles à surmonter et indiqué les innovations à mettre en œuvre.

Une surprise attendait les participants au congrès. **Gérard Klein**, le comédien au car jaune de « Va Savoir », a exploré avec les enfants qui l'entouraient pour l'occasion le monde de l'autocar avec de petits films diffusés entre chaque débat. Moments qui ont rappelé combien le secteur du transport de voyageurs est ancré dans la vie quotidienne et les relations humaines.

Le Secrétaire d'Etat chargé des Transports, **Jean-Baptiste Djebarri**, a tenu à s'exprimer au travers d'une vidéo et à répondre concrètement à quelques-unes des préoccupations de transporteurs. Il a exprimé une réelle prise de conscience du Gouvernement face à la question du recrutement. *« Le transport routier fait face à une réelle pénurie de conducteurs »* et il est crucial, a-t-il dit, de *« rendre plus attractif ce métier ».* Il a abordé la question du permis à 18 ans, avec la préoccupation particulière du transport scolaire. *« Quelles que soient les décisions qui seront prises, elles feront l'objet d'une concertation »* a-t-il indiqué.

fntv
CONGRÈS 2019
mercredi 16 octobre
Dessine-moi les mobilités de demain...

Après le Grand débat national, après la LOM, quelle place pour l'autocar ?

Résultats du quizz pendant le congrès

FNTV

Selon vous, quelle place prendra l'autocar dans les mobilités de demain ?

- Plus grande qu'aujourd'hui : **62 %**
- Aussi importante : **28 %**
- Moins importante : **9%**

De gauche à droite : Jean-Baptiste Maisonneuve, Vice-Président Trésorier de la FNTV, Bernard Roman, Président de l'ART et Jean-Marc Zulesi, Député des Bouches-du-Rhône

Cette confiance dans le transport routier de voyageurs, tous les intervenants de la première table ronde l'ont exprimé, tout en soulignant que le rôle de l'autocar n'est pas toujours suffisamment reconnu.

- « *L'autocar a toute sa place dans le transport de demain* », affirme **Jean-Marc Zulesi**, Député des Bouches-du-Rhône qui insiste sur le fait que « *la loi doit se faire dans la concertation* » et salue le travail accompli par la FNTV dès les Assises de la mobilité. La loi d'orientation des mobilités (LOM) donne des outils que les Régions, autorités organisatrices, pourront déployer pour accompagner la profession.

- « *La philosophie de la loi est de consacrer la multimodalité à la disposition des usagers* » selon **Bernard Roman,** Président de l'Autorité de Régulation des Transports. « *L'autocar est irremplaçable pour la couverture du territoire : il dessert 15 361 communes. En 2019, plus de 10 millions de personnes auront pris un « car Macron », sans lesquels la moitié auraient aurait pris une voiture - soit 5 millions de véhicules dont on a évité la pollution ! »*

- « *Oui, la préparation de la LOM s'est faite dans la concertation, oui le car est souple et, répond à des attentes diverses...* » Mais **Jean-Baptiste Maisonneuve**, Vice-Président Trésorier de la FNTV rappelle les difficultés qu'il reste à surmonter, comme l'emport des vélos dans les autocars, l'articulation des horaires scolaires, et le problème majeur du recrutement des conducteurs. Une réforme déterminante serait le permis à 18 ans. « *En exclure le transport scolaire qui représente la moitié de l'activité desservirait la profession.* »

L'ouverture des données, le MaaS, un virage que la profession ne doit pas manquer

Avec l'ouverture des données et le MaaS (*Mobility as a Service*), la LOM entend donner au citoyen un dispositif continu pour se déplacer. « *C'est un atout pour les entrepreneurs de voyages* », indique **Bernard Roman**. « *Ouvrir les données, c'est porter à la connaissance des usagers 107 000 liaisons de car par jour* ». L'Autorité de Régulation des Transports se voit confier la mission de veiller à la réalité et la fiabilité de ces données, mais aussi à l'équité et la transparence.
Pour **Jean-Marc Zulesi**, « *Le service après vote de la LOM* » c'est aussi de s'assurer de la valorisation de ces données pour améliorer l'offre de service et faire entrer l'autocar dans la mobilité du futur.

Les entreprises doivent prendre conscience de la masse de données dont elles disposent et mettre ce sujet au cœur de l'entreprise, avertit **Jean-Baptiste Maisonneuve**. Si elles ne le font pas, des professionnels de la data le feront à leur place. « *Nous devons être actifs, nouer des partenariats, sans quoi une partie de notre métier, demain, nous échappera. C'est un virage que notre profession ne doit pas rater* ».

La sécurité et l'emploi au cœur des transports scolaires

De gauche à droite : Ingrid Mareschal, Déléguée générale de la FNTV, Mireille Gazin, Présidente de la Commission Transports et Déplacements de la Région Grand Est, Emmanuel Barbe, Délégué interministériel à la Sécurité routière et Christophe Trébosc, Délégué général de l'Anateep.

Plus de deux millions d'enfants rejoignent chaque jour leur école en car et les questions de sécurité sont la préoccupation quotidienne de tous les acteurs du transport scolaire.

Mais ce n'est pas la seule, et la table ronde évoquera le recrutement nécessaire pour assurer un bon service.

La sécurité, c'est la mission **d'Emmanuel Barbe**, Délégué interministériel à la Sécurité routière. Il le dit haut et fort : « *Le transport scolaire est un mode de transport sûr. Mais chaque accident est intolérable*. » La France a pris des mesures : éthylotest anti-démarrage, ceintures de sécurité obligatoires. Des progrès sont à faire sur la surveillance des montées et descentes, sur la technologie pour les angles morts, le freinage automatique d'urgence. Et sur le port de la ceinture. Le car génère un sentiment de sécurité trompeur et le public doit s'approprier cette sécurité que procure la ceinture. Les efforts sont à faire par tous. Il faut passer inlassablement les messages, insiste le Secrétaire général de l'ANATEEP, **Christophe Trebosc**. Des études montrent que les jeunes qui s'attachaient passaient de 10 % à près de 24 % avec des dispositifs inspirés de l'approche « nudge ». Il propose aux transporteurs de relayer la campagne 2019 « *Sans ceinture, non au futur* » téléchargeable sur le site de l'Association.

En décrivant le travail accompli par sa Région pour réorganiser le transport scolaire de 7 départements très divers, **Mireille Gazin**, Présidente de la Commission Transports et déplacements de la Région Grand Est, montre que la qualité et la sécurité sont des priorités de ce travail. De nombreuses sensibilisations sont d'ailleurs faites en partenariat avec l'ANATEEP. L'autre priorité est de conforter le métier de transporteur. Une optimisation des parcours vise à compléter le temps du travail du conducteur et participe à l'aménagement du territoire. « *Nous travaillons maille par maille* ». Enfin, des marchés publics de 7 ans donnent à l'entreprise une plus grande visibilité.

Quelles actions pour répondre à la crise de recrutement ?

Résultats du quizz pendant le congrès

FNTV

Selon vous, quelle action répondrait aux difficultés de recrutement ? :

- une campagne de communication pour valoriser les métiers : **37 %**
- une plateforme de recrutement dédiée : **7 %**
- une revalorisation salariale : **54 %**

Une campagne de communication pour valoriser les métiers ? La FNTV, précise **Ingrid Mareschal**, Déléguée générale de la FNTV, participera à la prochaine compétition Worldskills, les Jeux Olympiques des métiers, dont la finale nationale aura lieu à Lyon en 2020 et donnera une grande visibilité au métier de conducteur de transports en commun. Pour affronter les difficultés de recrutement, plusieurs leviers sont à actionner : travailler avec les acteurs de l'emploi et de la formation, revaloriser les salaires, et abaisser l'âge d'accès au permis D à 18 ans. L'ANATEEP approuve la nécessité d'abaisser l'âge du permis malgré la sensibilité du sujet et de pérenniser un transport de qualité. Le Délégué interministériel à la Sécurité routière préconise d'être attentif mais, ajoute-t-il, « *il s'agit de transport professionnel et cela permet d'avoir un regard positif* ».

Demain, des transports propres.

De gauche à droite : Olivier Jacquin, Sénateur de Meurthe-et-Moselle, Cyril Darbier, Président de la Commission Tourisme de la FNTV, Jean-Claude Girot, Président de l'AFGNV, José Caire, Directeur Villes et Territoires Durables de l'ADEME, Joseph Beretta, Président d'AVERE France et Yvan Lefranc-Morin, Directeur général de FlixBus France

La profession a intégré la transition énergétique. Mais comment franchir les étapes, s'équiper en connaissance de cause ? Quel sera le carburant de l'avenir ? Le gaz, l'hydrogène, les biocarburants et l'électrique sont-ils concurrents ? La question est peut-être plus complexe...

Des flottes de bus et de cars roulent au gaz en France et la filière électrique se développe. Mais des difficultés apparaissent ailleurs. Pour **Jean-Luc Girot**, Président de l'AFGNV, la qualité environnementale d'une filière se juge sur toute la chaîne, de la production du carburant aux utilisations de matières premières. C'est aussi ce que dit **Joseph Beretta**, Président d'AVERE France, qui soulève la question des constructeurs. La Chine domine le marché. Les Européens doivent se ressaisir. Un « Airbus de la batterie » a été annoncé. Les constructeurs s'intéressent à la pile à combustible.

Résultats du quizz pendant le congrès

FNTV

Selon vous, quel sera le carburant de demain ?

- Le gaz : **30 %**
- L'hydrogène : **42 %**
- l'électricité : **12 %**
- Les biocarburants : **16%**

La réponse au quizz, qui place l'hydrogène en tête, est intéressante mais elle fait fi du calendrier, commente **José Caire**, Directeur Villes et Territoires Durables à l'ADEME. Les enjeux des transports à faibles émissions concernent la qualité de l'air, le climat et l'utilisation des ressources. Sur la qualité de l'air, on tient le bon bout. Pour le climat, le gaz et l'électricité sont très bien à condition que la production soit décarbonée. Les biocarburants posent la question de la concurrence des sols. La consommation des ressources pour la fabrication des batteries fait qu'un véhicule électrique, qui ne roule que de faibles kilométrages, ne récupère jamais la totalité de l'impact qu'il a engendré. Mais la question ne se pose pas pour l'utilisation professionnelle des véhicules**.**

« *Tout l'enjeu est de défendre les moyens de transports les plus efficaces, dans une logique d'intermodalité où votre profession a un bel avenir* » : **Olivier Jacquin**, Sénateur de la Meurthe-et-Moselle a pu souligner que l'autocar et le bus doivent avoir toute leur place avec des services de qualité placés aux bons endroits. La France est un pays de culture ferroviaire, dit-il, et on sort de cette loi sans avoir un modèle économique permettant d'instaurer des gares routières à parité des gares ferroviaires comme elles peuvent exister dans certains pays.

L'avenir du tourisme par car dans les grandes villes françaises

Résultats du quizz pendant le congrès

FNTV

Pensez-vous qu'à l'avenir le tourisme en autocar sera toujours possible dans les grandes villes :
- Oui à condition d'accompagner la transition énergétique : **62 %**
- Oui, mais sous une autre forme qu'aujourd'hui : **23 %**
-Non, le tourisme en autocar est amené à disparaître : **15 %**

La question des transports propres s'est affirmée comme une des priorités des grandes villes. A Paris en particulier, où le tourisme génère 2000 entrées de cars par jour. **Delphine Bürkli**, Maire du 9e arrondissement de Paris, a saisi ce sujet à bras le corps : « *Il faut, dit-elle, passer en urgence à d'autres solutions, mais il faut le faire dans le dialogue et la concertation. Nous devons travailler main dans la main pour trouver des solutions à une situation intenable* ». Le transport par autocar contribue au rayonnement touristique de la capitale, mais le flux de touristes peut générer « l'enfer ». S'ajoute la question du stationnement dans un espace contraint. Près des grands magasins, ce sont parfois 400 cars qui attendent, même si des éléments de solution ont pu être trouvés.
Paris se dirige-t-elle vers ce tourisme de masse dont certaines villes ont dénoncé les ravages ? Souhaitant éviter les excès de ceux qui voudraient supprimer les cars, **Delphine Bürkli** souhaite accompagner les acteurs dans une vision stratégique de l'avenir du car en terrain urbain dense.

Ces propos font réagir **Cyril Darbier**, Président de la Commission Tourisme de la FNTV. Le transport par car concerne bien d'autres voyageurs. L'emprise d'un car au sol et sa pollution sont moindres que les 30 véhicules individuels qu'il remplace. Il tient à remercier Mme Bürkli pour son travail et sa volonté de concertation. Plusieurs projets sont étudiés en commun. Avec des parcours réglementés, des accompagnements humains, le car peut se canaliser.

Et les transporteurs peuvent être vertueux et promouvoir une mobilité propre. C'est ce que montre **Yvan Lefranc-Morin**, Directeur général de FlixBus France, qui exploite une ligne avec un car électrique sur Paris-Amiens. L'âge moyen de sa flotte, qui répond à la norme Euro 6, est de moins d'un an et demi. Le taux de remplissage de 70 %, est un élément important. L'entreprise propose des compensations carbone volontaires qui représentent 1 à 3% du prix : option cochée par 10 % des clients.

Marchés publics et nouvelles mobilités

Résultats du quizz pendant le congrès

FNTV

Comment appréhendez-vous l'arrivée des nouveaux opérateurs de mobilité ?
- C'est un risque de concurrence supplémentaire : **19 %**
- C'est une nouvelle opportunité de développement : **65 %**
- C'est inquiétant, mais on ne peut pas les ignorer : **16 %**

De gauche à droite : Frédéric Baverez, Directeur exécutif France de Keolis, Julien Honnart, Fondateur et Président de Klaxit, Grégoire de Lasteyrie, Conseiller régional, Délégué spécial aux nouvelles mobilités de la Région Ile-de-France, Thierry Mallet, Président de Transdev et Michel Neugnot, Président de la Commission Transports de Régions de France

Comment les autorités organisatrices vont-elles traiter avec les nouvelles mobilités et les intégrer aux réseaux de transports ? Comment opérateurs classiques et nouveaux acteurs vont-ils travailler ensemble ? Quelles seront les méthodes de dialogue et de contractualisation ?

Ce sont quelques-unes des questions auxquelles la table ronde sur les marchés publics entend répondre.

Gérer l'espace public et changer les comportements

Il y a d'abord un diagnostic, celui de **Grégoire de Lasteyrie**, Conseiller régional, Délégué spécial aux nouvelles mobilités de la Région Île-de-France. « *En Île-de-France, l'enjeu est aujourd'hui celui de la rareté de l'espace public* ». De multiples formes de mobilité sans aucune règle sont apparues. « *La libre concurrence sans organisation ne peut pas durer* ». Les AOM doivent réfléchir à la meilleure façon de la réguler dans l'intérêt de l'usager et le respect de l'espace public. Au moment où se posent des questions sur l'intermodalité, sur la frontière entre transport public et privé, sur la place de la voiture, l'usage des routes, la voiture autonome, il faut remettre les nouvelles mobilités à leur juste place. Le *mass transit* reste la première solution, comme la voiture est la principale réponse en grande couronne. En Île-de-France, l'incitation du voyageur passe par l'information et des services liés aux applications. Autour de Navigo, de nombreux services associés se sont développés (vélo, covoiturage, parkings). Cela permet de faire venir les flux vers le *mass transit*. A terme, les AOM devront, dans un lien plus fort avec les communes et les agglomérations, se positionner pour disposer de plus de prérogatives.

Pour **Michel Neugnot**, Président de la Commission Transports de Régions de France, quelles que soient les caractéristiques d'une Région, les questions à se poser sont : quels sont les besoins ? et comment y répondre ? L'important est d'avoir le bon moyen au bon moment au bon endroit, à un coût supportable par la collectivité publique et à un prix abordable par l'usager. La LOM va permettre aux Régions de faire cet agencement, notamment avec une utilisation rationnelle du car, avec l'implantation en milieu rural de technologies très avancées en milieu urbain. Un champ d'expérimentation s'ouvre pour co-construire des solutions de terrain avec tous les acteurs.
La grande difficulté est de faire comprendre à chaque concitoyen qu'il doit modifier son comportement. Comment mettre plus de monde dans les transports existants ? Les Régions doivent s'attacher à avoir des budgets de communication sur les solutions qu'elles proposent.

Thierry Mallet, Président de Transdev, explique que l'attachement à la voiture, utilisée dans 90 % des trajets domicile-travail, est très fort et que le coût du déplacement est très élevé (plus de 10 % du salaire moyen). L'enjeu se situe aussi sur les périphéries, où le développement de l'offre doit se faire en association avec les nouvelles mobilités et où le car a un rôle à jouer. Des briques se mettent en place de manière très concrète pour améliorer l'offre. Une alliance est à trouver avec les nouveaux acteurs.

Un nouvel acteur est bien Klaxit, qui développe des réseaux de covoiturage domicile-travail sur des zones d'activités qui ne peuvent être desservies par des transports en commun classiques. Pour **Julien Honnart**, Président de Klaxit, le concurrent, c'est la voiture utilisée individuellement. Klaxit capte du flux automobile qu'il met à la disposition de la collectivité. Comme pour le transport public, une subvention est nécessaire pour que le covoiturage se développe. En Île-de-France, le nombre de trajets a doublé en moins de six mois. Klaxit est présent dans une dizaine de villes : à Nantes, seul marché public où le covoiturage est intégré à la billettique, en intermodalité, avec un financement des conducteurs sur trois ans, à Poitiers, Toulouse, Clermont-Ferrand où des expérimentations sont conduites… Il y a une appétence des AOM qui veulent offrir davantage de transport public dans les zones périurbaines.

Frédéric Baverez, Directeur exécutif France de Keolis, le dit à toutes les AOM : « *Faites davantage jouer la concurrence !* ». Ses bienfaits sont connus. Pourtant, la part des marchés en appels d'offres n'est que de 6,5 milliards sur les 22 du transport conventionné. Il revient sur trois préoccupations de la profession : la crise de recrutement critique pour les CPS (conducteurs en période scolaire) pour laquelle les AOM ont des éléments de solutions ; le transfert automatique des personnels qui serait bénéfique à tous ; et l'utilisation de la délégation de service public, pour faciliter la co-construction, stimuler l'innovation au service du voyageur, permettre des engagements sur la fréquentation et les recettes.

Les transports européens de demain

Résultats du quizz pendant le congrès

FNTV

Quel est le plus pénalisant pour vous dans la transposition en droit français de la réglementation européenne :
- La réglementation sociale : **58 %**
- La réglementation sur le détachement : **23 %**
- L'âge d'accès au permis de conduire : **19%**

De gauche à droite : Yves Mariot, Président de Mariot Gamelin, Sabine Thillaye, Présidente de la Commission des Affaires européennes de l'Assemblée nationale, Damien Pichereau, Député de la Sarthe et Matthias Maedge, Délégué général de la délégation permanente Europe de l'IRU

Comment s'effectue la transposition en France des textes élaborés au niveau européen ? L'harmonisation européenne est-elle toujours possible et souhaitable ? La question est centrale et les interprétations peuvent être différentes…

Sabine Thillaye, Présidente de la Commission des Affaires Européennes de l'Assemblée nationale, rappelle le rôle de la Commission qu'elle préside et qui examine toutes les

propositions législatives de l'Union européenne (1000 par an). Au-delà de la mobilité, l'harmonisation est une des grandes préoccupations, en particulier fiscale et sociale. Or, l'Europe est dans une phase où tous les pays membres se font de la concurrence. La question à se poser est : où la France veut-elle mettre le curseur ? On peut appeler cela surtransposition, dit la Présidente, mais essayez d'abaisser en France les standards sociaux ! Peut-on au moins avoir les mêmes règles du jeu entre la France et l'Allemagne ? C'est une des tâches que peut remplir l'Assemblée parlementaire franco-allemande qui a été mise en place.

Le problème est bien le manque d'harmonisation entre des pays membres dont les niveaux de développement sont très différents, confirme **Damien Pichereau**, Député de la Sarthe, spécialiste des mobilités au sein de la Commission des affaires européennes de l'Assemblée nationale. La question de la surtransposition fait l'objet de beaucoup d'attention. Mais « *il faut savoir quels objectifs nous visons ? La France doit-elle être suiveur ou meneur ? Nous pensons qu'elle doit être meneur et c'est pourquoi certaines règlementations françaises sont plus strictes, en espérant que les pays européens suivent…* » A un congressiste qui pose une question de la salle (Alain-Jean Berthelet) qui lui fait remarquer que notre législation sociale est franco-française, il répond franchement : « *Si l'on appliquait la réglementation sociale européenne en France, on serait sur du moins disant social* » C'est la réglementation européenne qui doit évoluer. L'harmonisation doit se faire par le haut.

Justement, **Yves Mariot**, Président de Mariot Gamelin, a constitué un dossier sur la question de l'amplitude des conducteurs. En France, le régime est de 14 heures pour un conducteur, 18 heures pour un double équipage. Pour la réglementation sociale européenne (RSE), c'est 15 heures et 21 heures. Il est bien d'être vertueux à condition de ne pas en mourir. Et les autorités appliquent des contrôles différents : pour la DREAL (contrôle routier ou en Entreprise), les forces de l'ordre, et le Tribunal de Police, c'est la RSE. Pour l'Inspection du Travail (DIRECCTE), c'est la convention collective nationale. **Damien Pichereau** ne connaissait pas cette situation. C'est un vrai problème sur lequel il s'engage à alerter le Gouvernement et qu'il va regarder de très près.

L'harmonisation est bien le sujet clé pour **Matthias Maedge,** Délégué général Europe de l'IRU, qui représente plus de 3,5 millions d'entreprises de transports de passagers et de marchandises. Les règles européennes sont en train d'être redessinées avec le Paquet mobilité. L'autocar a pu être exclu de la directive des carburants propres. Plusieurs questions restent bloquées : l'accès aux gares, le cabotage, etc. « *Le permis à 18 ans, il faut le faire*. » Et il y a une possibilité l'an prochain de revoir la directive. L'IRU vient de présenter ses propositions à Bruxelles. Deux enjeux sont importants : la transition énergétique avec un appel pour développer le réseau hydrogène à côté du gaz. Et la digitalisation. Il s'agit de définir les relations contractuelles d'utilisation des données entre plateformes et transporteurs. Comment ces derniers peuvent monétiser leurs données ?

La digitalisation de la mobilité

De gauche à droite : Vanessa Heydorff, Directrice générale France de BOOKING.COM, Julien Nicolas, Directeur général adjoint de OUI.SNCF, Nicolas Brusson, Cofondateur et directeur général de BLABLACAR, Christophe Wolf, Directeur du pôle mobilités et transports de Mulhouse Alsace agglomération, Ishan Bhojwani, Co-animateur du programme « Startups d'Etat » - référent mobilités, DINSIC et Daniel Beutler, Président de TRAINLINE International

Pour parler des mobilités digitales de demain, ils sont venus d'horizons multiples. Du train, de la réservation d'hôtels, de la distribution de titres, du covoiturage, des collectivités locales, des services de l'Etat. Ils ont tous en commun le digital et sont tous confrontés à la révolution de la mobilité qui donne, avec l'ouverture des données, une place centrale à l'utilisateur.

L'ouverture des données et ses applications

Quelle est la finalité de l'Open Data dans les transports ? **Ishan Bhojwani**, co-animateur du programme start-up d'Etat, référent mobilité à la DINSIC (Direction interministérielle du Numérique et du Système d'Information et de Communication de l'Etat), répond : que l'usager, qui ignore tout des réseaux locaux, ait accès à l'ensemble des informations de transport. L'autorité organisatrice de la mobilité va diffuser les horaires de tous les modes de transports, donnant aux usagers un choix global. Considérées d'intérêt général, ces données sont mises à disposition gratuitement.
La plateforme transports.data.gouv.fr reçoit des entreprises ces données qui vont alimenter les applications publiques et privées (Google Maps, Mappy, Handisco…). « *De nombreux services de mobilités existent,* précise **Ishan Bhojwani**. *Notre rôle n'est pas de dire quel est le meilleur mais de faire en sorte que les données soient à la disposition de tous. L'usager choisira son application en fonction de ses goûts et de ses besoins*. »

Bel exemple d'utilisation des données, l'agglomération de Mulhouse et son compte Mobilité. **Christophe Wolf**, Directeur du pôle Mobilités et Transports de Mulhouse-Alsace Agglomération, raconte comment a été mis en place ce compte, une première en France. L'idée a été d'offrir un accès unique à l'information et aux services à partir d'une plateforme. Des conventions de partenariat ont été signées avec les acteurs : Soléa (filiale de Transdev), Citiz, Decaux, Indigo (stationnement).

La convention était adaptée à chacun et la collectivité joue le rôle d'animateur de ce partenariat.

La parole est maintenant aux entreprises. Que veulent-elles faire de ces données ? Sous quelle forme les valoriser ? Et quel est leur métier ?
Oui.Sncf, représenté par **Julien Nicolas**, son Directeur général adjoint, n'est pas vraiment un nouveau venu. La plateforme *L'assistant SNCF* intègre les solutions (bus, covoiturage, interurbain), tout ce qui se situe avant et après le train. L'enjeu est de rendre l'accès simple, d'interconnecter des systèmes très différents. La maison SNCF continue à avoir des guichets et des centres d'appel. Mais les métiers changent. Oui.Sncf compte 1000 ingénieurs digitaux.

Plateforme multimodale qui intègre 260 opérateurs, les partenariats sont essentiels pour Trainline International. Après le train, le car a été intégré à l'application à la demande des clients explique **Daniel Beutler**, Président de Trainline International. « *Nous donnons plus de visibilité à ce mode de transport, et élargissons le choix, en combinant les trains et les cars. Nous sommes concurrents avec Oui.Sncf mais le marché est vaste, et le but est de satisfaire le client* ». Aujourd'hui, « *Nous sommes devenus des experts. Nous parlons aux Régions qui se préparent à la concurrence des transports, nous sommes conseils pour la distribution globale*. »

La stratégie de Booking.com est le reflet des demandes du consommateur, explique **Vanessa Heydorff**, Directrice générale France, Italie, Espagne, de Booking.com. Après s'être assuré de son hébergement, le client souhaite réserver un voyage complet, sans friction, avec un choix clair. L'offre doit être très diversifiée pour correspondre au maximum de demandes. L'expérience utilisateur et la personnalisation sont essentielles. La mobilité est devenue un axe stratégique pour Booking.com qui est présent dans 800 aéroports pour les locations de taxis et dans 13 villes pour réserver des transports publics.

On le voit avec ces exemples, le secteur de la mobilité vit un profond bouleversement depuis plus de 5 ans. En ville comme pour l'interurbain, le choix s'est considérablement élargi, constate **Nicolas Brusson**, co-fondateur et Directeur général de BlaBlaCar qui compte 80 millions d'inscrits aujourd'hui, dont 20 % en France. BlaBlaBus est arrivé parce que le transport le plus naturel après la voiture était le bus. L'expertise de BlaBlaCar repose à la fois sur l'expérience utilisateur et sur la partie technique, le savoir qui permet de transformer les données de transports en informations accessibles. Et son obsession est d'optimiser le taux de remplissage des voitures et des autocars. L'enjeu environnemental rejoint l'enjeu économique.
L'ordinateur est déjà dépassé : 92 % de BlaBlaCar se fait sur des applis mobiles. La suite se joue sur les services additionnels en temps réel qui vont réduire le niveau d'anxiété. Les usagers sont plus exigeants, impatients et les comportements *last minute* se multiplient. Le consommateur change extrêmement vite, renchérit **Vanessa Heydorff**, la flexibilité devient primordiale.

Concurrents, partenaires ou « co-opétiteurs » ?

Comment cohabitent tous ces acteurs dans la sphère digitale ? Est-il possible de dire qui en sortira gagnant alors que les modèles sont en cours de construction ? **Julien Nicolas** voit moins une concurrence frontale qu'une collaboration qui donnera plus de solutions au client. Les acteurs auront des angles d'attaque divers. Un des points forts de Oui.Sncf, c'est son audience nationale. Propos confirmés par son partenaire, **Nicolas Brusson** : « Nous sommes concurrents, certes, mais aussi complémentaires. On pourrait appeler çà de la « *co-opétition* ».

Mais, dit **Vanessa Heydorff**, la valeur se concentrera sur les acteurs qui sauront accompagner le voyageur de bout en bout. L'utilisateur ne regardera pas dix sites pour réserver son transport. Grâce à des partenariats, Booking.com évoluera vers une offre fluide et multiple. Et demain, l'intelligence artificielle permettra une personnalisation plus poussée des offres de mobilité.

Un effet important des plateformes, en particulier pour l'autocar, a été souligné par tous les intervenants : les applis qui intègrent l'autocar lui donnent une visibilité considérable. Cela génère du business pour le car, dit **Julien Nicolas**, et cela nous a permis des solutions alternatives quand nos propres offres sont à saturation. De son côté, Trainline qui avait été contacté par Atout France pour faire la publicité des Régions a pu constater que cela apportait des clients sur des cars pas toujours bien remplis entre petites villes. L'impact est confirmé par **Ishan Bhojwani** qui voit, dans les villes, les automobilistes aller sur les parkings qui sont référencés par les applis et pas sur les autres. De même pour les transports. Attention cependant, avertit **Christophe Wolf**, ce n'est pas parce qu'il y aura un *MaaS* qu'il y aura plus de cars sur les routes dans une région. Le *MaaS* ne remplace pas le service en lui-même, il faut construire le service et ne pas confondre les deux.

Le développement des plateformes et l'internationalisation des services posent la question de la régulation. C'est un besoin dont tous les participants sont conscients. La régulation des plateformes est entièrement à faire, dit **Nicolas Brusson**. Nous avons besoin d'une régulation européenne, sinon cela ne fonctionnera pas. L'Europe manque de leaders digitaux : « *nous faisons du 110 mètres haies quand les américains font du sprint* ».
Il n'y a plus de frontières, y compris dans la tête des voyageurs, et il va se passer avec le rail ce qu'il s'est passé avec les « cars Macron » ajoute **Daniel Beutler**. Les opérateurs ont des données très différentes dans les différents pays. Une certaine forme de standard doit se mettre en place. Mais attention à ne pas tout corseter et empêcher une croissance avant qu'elle n'ait commencé.

Les automobilistes peuvent être amenés sur les réseaux de transports. Ils représentent pour **Nicolas Brusson** une réserve de voyageurs gigantesque (80 % de la mobilité interurbaine se fait encore en voiture individuelle en Europe). Même constat du côté de l'Assistant SNCF : la voiture individuelle qui doit se réduire est un réservoir phénoménal.
Plus généralement, **Vanessa Heydorff** indique que la mobilité devient de plus en plus stratégique. Le marché est énorme et le tourisme va continuer à croître. Pensez à votre visibilité, conseille-t-elle en conclusion aux professionnels du car, et surtout à l'expérience client.

fntv
CONGRÈS 2019
mercredi 16 octobre
Dessine-moi les mobilités de demain...

Signature d'une convention pour renforcer la coordination opérationnelle entre forces de sécurité et opérateurs de transport

De gauche à droite : Laurent Nuñez, Secrétaire d'Etat auprès du Ministre de l'Intérieur, et Jean-Sébastien Barrault, Président de la FNTV

A l'issue du Congrès, **Laurent Nuñez, Secrétaire d'Etat auprès du Ministre de l'Intérieur**, et **Jean-Sébastien Barrault, Président de la FNTV**, ont signé une convention sur la coordination de la sécurité dans le transport routier interurbain de voyageurs. Le Président de la FNTV s'est félicité de ce partenariat qui va permettre aux transporteurs et aux forces de l'ordre d'unir leurs efforts au bénéfice de la sécurité des transports routiers de voyageurs. Les 3000 entreprises du secteur, leurs 100.000 salariés, et les millions de passagers qu'elles transportent chaque jour vont bénéficier au quotidien des fruits de cette coopération.
Dans son intervention, **Laurent Nuñez** a salué l'autocar comme un moyen de transport incontournable et un outil de cohésion des territoires qui appartenait au quotidien des Français. Il est donc du devoir de l'Etat d'en assurer la sécurité. Cette convention va permettre de lutter contre toutes formes de criminalités et de délinquance ainsi que contre la fraude et les incivilités dans les cars et les gares routières, et de faire de la prévention, et de la formation.

Les partenaires du Congrès de la FNTV

abc informatique · AFTRAL · carcept prev GROUPE KLESIA · GRAPHIBUS · IVECO BUS · MAN · SETRA · VANHOOL

Et le soutien de :
BPCE LEASE - DIETRICH CAREBUS GROUP - EDITIONS CELSE - VOLVO TRUCKS FRANCE