

CONGRÈS 2021



RÈ-
ENCHANTER
L'EXPÉRIENCE
VOYAGEUR

CONGRÈS 2021
FNTV

LA
REVUE

RE-partons ensemble



Bruno GAZEAU
Président de la FNAUT



Hamida REZEG
Déléguée spéciale en charge
du Tourisme à la Région Ile-de-France



Jean-Paul LIEUTAUD
Président de la FNTV PACA



Loïc CHARBONNIER
Président délégué général de l'AFTRAL



Jean-Marc ZULESI
Député des Bouches-du-Rhône



Pascale FONTENEL-PERSONNE
Députée de la Sarthe

Une journée pour repartir ensemble !

Après une année blanche en raison de la crise sanitaire, la FNTV a tenu son congrès annuel le mercredi 20 octobre 2021 à la Maison de la Chimie. Plus de 350 participants étaient présents pour se retrouver et partager les défis communs des entreprises, des autorités organisatrices et de l'Etat. Au total, 3 ministres, 2 Présidents de Régions, 7 parlementaires et 30 intervenants de premier plan ont rythmé la journée et apporté un éclairage sur les différents sujets : emploi, conséquences de la crise sanitaire, évolution du modèle de gouvernance... Des débats riches, dynamiques et interactifs que les congressistes ont pu suivre en présentiel et à distance. La FNTV remercie l'ensemble des participants, intervenants et partenaires pour cette journée.

REVIVEZ LE CONGRÈS EN IMAGES



ÉDITO

JEAN-SÉBASTIEN BARRAULT

Président de la FNTV

Notre profession a été fortement impactée par cette crise sanitaire sur les plans économique, humain et social. Dès février 2020, nous observons la dégradation brutale des activités touristiques. Puis, les activités dites régulières et de transport scolaire ont été fortement touchées par les périodes de confinement et de fermeture des établissements scolaires. C'est pourquoi, le Gouvernement a intégré les cars et les bus touristiques en mai 2020, à la demande de la FNTV, à la liste des secteurs protégés au titre du plan tourisme. Les transports routiers de voyageurs ont ensuite été ajoutés en octobre 2020, ce qui a permis à toutes nos entreprises de bénéficier des mesures de soutien mises en place par l'État.

Après plus de vingt mois de crise, le transport conventionné et le transport touristique ont respectivement subi une perte de chiffre d'affaires de 20 % et de 85 %. Nos activités seront affectées au moins jusqu'au printemps 2022, et ce malgré les premiers signes de reprise. C'est pourquoi notre secteur a insisté pour continuer de bénéficier du fonds de solidarité, des exonérations de cotisation, de la poursuite de l'activité partielle, et à partir d'octobre de l'aide à la prise en charge des coûts fixes. Néanmoins, les remboursements des crédits d'acquisition de nos véhicules pèsent sur les comptes de nos entreprises. Malgré la fin du « quoi qu'il en coûte », il est indispensable de toujours porter attention à la situation des entreprises qui vivent du tourisme.

Au-delà de ces difficultés, nous constatons que les périodes de confinement ont modifié les usages des voyageurs. La reprise des autocars Macron et des transports occasionnels a

été complexifiée par l'application, depuis le 9 août, du passe sanitaire dans les transports longue distance et dans les lieux de loisirs.

Malgré cette situation, nous devons regarder l'avenir pour redonner de l'élan à l'activité touristique et reconquérir les passagers.

Cette relance dépendra de la situation de l'emploi, en tension depuis de nombreuses années. En effet, la crise sanitaire s'est avérée être le catalyseur d'une situation intenable de pénurie dans notre profession. Cette situation est telle que 54 % des entreprises ont renoncé à répondre à de nouveaux marchés, et 21 % ne sont pas en mesure d'honorer l'intégralité de leurs marchés. Les transporteurs subissent ainsi la crise de l'emploi, et certaines entreprises n'ont pu être en mesure de transporter tous les élèves lors de la rentrée, faute d'un nombre suffisant de conducteurs.

Cette crise a également modifié les aspirations des salariés vis-à-vis de leur cadre de travail. Nous avons donc élaboré un plan d'urgence dédié au recrutement afin d'attirer de nouveaux profils et de moderniser notre convention collective.





Cette feuille de route implique de lever quelques freins législatifs. Des mesures concrètes et pragmatiques ont ainsi été partagées avec les ministères du Travail et des Transports.

L'un des volets de ce plan concerne les relations avec les donneurs d'ordres publics et l'amélioration des pratiques de contractualisation. Il s'agit d'engager des travaux sur l'application du code des marchés publics face aux spécificités de notre secteur. La FNTV se tient à la disposition de Bercy pour inciter les donneurs d'ordres publics à adopter des pratiques vertueuses.

Enfin, malgré la crise, les transporteurs ont poursuivi leur investissement dans la transition énergétique. Cependant, si l'urgence climatique est incontestable, les collectivités multiplient les injonctions, à court terme, pour la circulation de véhicules propres ou zéro émission, sans prendre en compte la situation financière des entreprises et l'insuffisance de l'offre industrielle alternative au diesel. Les transporteurs ne peuvent supporter ces investissements à marche forcée, et les aides de l'État s'avéreront déterminantes. La FNTV a demandé l'extension du bonus écologique, mis en œuvre pour l'acquisition de cars électriques ou à hydrogène, pour les véhicules roulant au GNV, la seule alternative mature à date.

Les enjeux sont ainsi nombreux, la FNTV est prête à s'y engager au service de la profession.



RETROUVEZ LE REPLAY

Cliquez ici



TRIBUNE

ALAIN GRISET

Ministre délégué chargé des Petites et Moyennes Entreprises

Nous avons vécu dix-huit mois extrêmement difficiles, qui ont suscité deux craintes chez les entrepreneurs, à savoir celle de tomber malade et celle de perdre leur entreprise. Si de nombreuses aides ont été mises en place, je connais les difficultés auxquelles les secteurs tels que celui des transports ont été confrontés. Néanmoins, nous constatons que ces aides ont permis de maintenir le tissu économique et de réduire de 30 % les faillites par rapport aux prévisions. La reprise est d'ailleurs plus forte qu'escomptée.

“ Aujourd’hui, 99 % de l’économie a retrouvé le fonctionnement d’avant-crise. ”

mais certains secteurs, dont le tourisme, doivent encore être accompagnés. Le dispositif de prise en charge des coûts fixes a été mis en place en octobre. La situation financière sera, par ailleurs, prochainement étudiée avec Bruno Le Maire et l'ensemble des branches afin de prolonger éventuellement cet accompagnement.

La situation a évolué aujourd’hui d’une crainte de faillite à une pénurie de matériaux et à des difficultés de recrutement. Si Bercy se montre confiant quant à la capacité du Gouvernement à trouver des solutions pour les matériaux,

la question du recrutement s’avère plus complexe et généralisée à tous les secteurs. Nous en connaissons les causes, à l’image de l’inadéquation des compétences par rapport aux besoins des entreprises, c’est pourquoi un plan massif (1,4 milliard d’euros) d’accompagnement des chômeurs a été annoncé par le Premier ministre.

Nous travaillerons avec votre secteur, et je tiens à féliciter votre président pour le plan élaboré par la FNTV au sujet du recrutement et de la convention collective, dans un contexte d’évolution des aspirations des salariés. À l’instar de la démarche menée pour les marchés publics des matériaux, je suis prêt à étudier, avec Régions de France et la FNTV, les contraintes qui pèsent sur vos entreprises, amenées à refuser des marchés, afin qu’elles ne soient pas pénalisées.

Par ailleurs, nous devons répondre aux défis environnementaux, et à l’absence de véhicules adaptés permettant de répondre aux critères souhaités par les pouvoirs publics. Par conséquent, il est nécessaire de travailler avec les industriels afin de créer cette offre et de ne pas entraver le travail de vos entreprises. Les équipes ministérielles sont disponibles pour identifier avec vous des solutions transitoires et pour réfléchir au renouvellement de la flotte de véhicules, à l’instar des actions menées avec les auto-écoles.

Concernant les possibles tensions financières induites par l’endettement des entreprises de votre secteur, je suis favorable à la possibilité, au cas par cas,



des prêts garantis par l’État. Ce sujet sera donc étudié par l’État avec bienveillance. Je rappelle, par ailleurs, la possibilité pour les entreprises de reporter leurs cotisations sociales sur trois ans, afin de faciliter la transition après cette période difficile.

Par ailleurs, le Président de la République a demandé à Jean-Baptiste Djebbari et à moi-même d’élaborer un plan de revitalisation du tourisme. L’objectif vise à améliorer l’offre et à attirer davantage de touristes en France, ce qui influera positivement sur le secteur des transports. Je suis ouvert à toute proposition permettant à vos entreprises de trouver de nouveaux débouchés.

Nous saurons donc être aux côtés du secteur, dans une reprise que nous espérons positive.

INTERVIEW

SARAH EL HAIRY

Secrétaire d'État chargée de la Jeunesse et de l'Engagement



Jean-Sébastien BARRAULT :

— Nos chefs d'entreprise ont le sentiment de représenter le métier de l'ombre, alors qu'il contribue au fonctionnement de tous les établissements scolaires français. En effet, plus de 2 millions de jeunes Français utilisent quotidiennement les cars. Comment accompagner notre secteur dans la poursuite de son activité malgré le contexte sanitaire ? Je pense notamment à l'autorisation des déplacements des groupes scolaires en autocar et des activités périscolaires sans passe sanitaire.

Sarah EL HAIRY :

— Nous sommes parvenus à vivre cette période difficile en maintenant l'ouverture des établissements scolaires, et ce grâce à la mobilisation des entreprises du secteur. Il s'agit d'une réussite collective, car les départs en colonie de vacances représentent des instants de bonheur dont les entreprises du transport de voyageurs sont les acteurs.

Jean-Sébastien BARRAULT :

— Depuis la rentrée, nous observons encore une grande réticence de la part des chefs d'établissement et du corps enseignant à organiser des sorties scolaires. La FNTV a proposé la mise en place d'une charte de qualité, car nous sommes convaincus qu'elle pourrait faciliter la vie du corps enseignant dans l'organisation de ces voyages et rassurer les familles : la soutiendrez-vous ?

Sarah EL HAIRY :

— Nous adorerions signer cette charte, mais il demeure quelques arbitrages techniques. L'idée est simple, le corps enseignant dépense une grande énergie dans l'organisation de ces voyages, et l'évolution des règles et des protocoles liés à la crise sanitaire a suscité plus de difficultés qu'à l'accoutumée. Par

conséquent, afin de redonner l'envie aux enseignants de repartir et de leur faciliter la vie, nous avons proposé des classes découvertes clés en main. Néanmoins, demeure une interrogation concernant l'accompagnement de ces voyages ; cette charte pose ainsi la dernière brique permettant de rassurer totalement le corps enseignant. Par exemple, il s'agit de s'assurer que le conducteur est francophone, car cela représente un lien de confiance supplémentaire pour l'enseignant qui voyage avec 40 élèves. Il s'agit d'un exemple, mais de belles annonces seront dévoilées dans les prochains jours.

Jean-Sébastien BARRAULT :

— Je souhaite évoquer les difficultés relatives à l'emploi et à l'attractivité de nos métiers. Le gouvernement a décidé d'autoriser le permis D dès 18 ans, et nous attendions cette mesure depuis de nombreuses années. Néanmoins, il demeure un travail important à engager afin que cette mesure porte ses fruits, avec notamment la construction d'une filière d'apprentissage.

Sarah EL HAIRY :

— Nous croyons fortement à ce décret signé, et l'étape suivante consiste à engager une action de mobilisation et de présentation au sein des établissements. Il s'agit d'un métier qui a du sens et qui s'avère essentiel au sein de nos territoires. Je pense que ce métier attirera des vocations si nous prenons le temps de démontrer son utilité quotidienne.

Jean-Sébastien BARRAULT :

— L'un des freins en matière d'attractivité est notre difficulté à proposer des volumes de travail importants, car les conducteurs qui travaillent le matin, puis le soir, disposent souvent de contrats à

temps partiel. L'une des pistes dont notre métier rêve est de travailler sur les horaires des établissements avec des heures d'entrée différentes qui permettraient de proposer des volumes d'heures travaillées plus conséquents. Comment pourrions-nous agir pour exploiter cette piste ?

Sarah EL HAIRY :

— Il s'agit d'un sujet récurrent et il me semble possible de travailler de manière territoriale. En effet, un changement des horaires au niveau national représenterait un non-sens. Notre travail consiste à mobiliser les inspecteurs académiques, les recteurs, les directeurs des services départementaux de l'Éducation, et plus largement tous les acteurs qui portent la responsabilité du transport scolaire. Les horaires pourraient être adaptés en fonction des besoins et des spécificités des territoires (zone montagneuse, zone urbaine, trafic plus ou moins dense). Nous ne sommes pas opposés à ce principe et sommes prêts à vous accompagner si vous souhaitez initier des expérimentations territoriales en mobilisant les élus locaux et les acteurs du territoire. Je crois que tout projet doit débiter en démontrant la preuve de son utilité.



SONDAGE

L'AUTOCAR ET LES FRANÇAIS : UNE IMAGE POSITIVE ET DES ATTENTES FORTES

Convivial, plébiscité par les jeunes, solution pour la transition écologique... La bonne image dont dispose l'autocar dans la population est un atout à saisir pour traverser la période post covid. C'est ce que révèle le sondage Opinion Way « Les français et l'image du transport en autocar » dont les résultats ont été présentés au Congrès 2021 de la FNTV le 20 octobre.

Le sondage Opinion Way sur « Les Français et l'image du transport en autocar » a apporté au secteur son lot de nouvelles encourageantes. L'autocar est un mode de transport apprécié par 78 % des Français, contre 85 % pour la voiture, 78 % pour le train, 75 % pour le covoiturage et 69 % pour l'avion. Si 59 % des sondés ont déjà utilisé un autocar, c'est parmi les jeunes que son usage est le plus important. Plus de 70 % des 18-24 ans ont déjà eu recours à l'autocar et en ont une image meilleure que celle de la voiture. Les principaux atouts cités par les voyageurs sont le fait de profiter du paysage (50 %), le coût bon marché (39 %) et la convivialité (35 %). Ce type de voyage imprime des souvenirs forts. 62 % des sondés témoignent d'une expérience mémorable, 42 % possèdent un souvenir dans un autocar, et 15 % y ont vécu un moment romantique.

SURMONTER LES APPRÉHENSIONS POST-COVID

Reste que, comme le souligne Bruno Jeanbart, Vice-Président d'OpinionWay, l'autocar n'est pas épargné par la perte d'engouement des Français à l'égard des voyages consécutive à la période Covid. « 11 % des Français ont exprimé le souhait de ne plus voyager après cette crise, et 22 % hésitent à utiliser les transports collectifs pour voyager » rapporte le spécialiste.

Selon l'enquête le secteur peut relever ce défi. Alors que l'offre de transports collectifs est jugée encore insuffisante par 83 % des sondés pour couvrir l'ensemble du territoire et trop chère pour 74 % d'entre eux, 82 % des Français perçoivent le car comme une solution permettant de relier les zones isolées et d'impulser une dynamique économique localement (73 %). Mieux, côté prix, 87 % des Français considèrent que le car permet à une partie de la population de se déplacer, et 73 % le désignent comme une solution pour lutter contre les inégalités sociales. De façon tout aussi prometteuse, 72 % des sondés voient dans l'autocar un mode de transport essentiel à développer dans le cadre de la transition écologique. Pour 62% d'entre eux, des véhicules plus propres les inciteraient davantage à privilégier ce mode de déplacement. « Au total, indique Bruno Jeanbart, le car peut s'appuyer sur sa bonne image, notamment en termes de maillage territorial et de solution écologique, afin de passer cette période ».



RETROUVEZ LE SONDAGE

Cliquez ici



CHIFFRES CLÉS SONDAGE

78% des Français ont une bonne opinion de l'autocar.

Le car est une solution à développer dans le cadre de la transition énergétique selon **72%** des Français.

Le car est perçu comme une solution pour relier les zones isolées en France selon **82%** des Français.

Source : Sondage OpinionWay pour la FNTV



TRIBUNE

PATRICK MARTIN

Président délégué du Medef

Je souhaite tout d'abord souligner que, dans l'épreuve que nous avons traversée, nos organisations professionnelles ont démontré leur utilité. Je mesure à travers les 190 000 entreprises adhérentes au Medef à quel point cette période a resserré nos liens et nous a permis de collaborer avec davantage de pragmatisme et d'efficacité. Nous avons vécu une période stressante et chacun a le souvenir du printemps 2020 lors duquel nous avons été frappés, à des degrés divers, par une forme de sidération. Nous nous sommes fortement mobilisés auprès des différents ministères et des collectivités locales afin de trouver des solutions.

Je garde à l'esprit une anecdote datant d'avril 2020, à savoir la visite d'un dépôt de bus en banlieue parisienne qui était au deux tiers plein en milieu de matinée à cause de problèmes de trafic et de négociation avec les collectivités locales franciliennes. Cette situation m'a permis de toucher du doigt la gravité et la brutalité de la situation. C'est à la suite de cet événement que nous avons négocié ensemble différents dispositifs de soutien sociaux et financiers. Nous nous sommes, par exemple, employés à une distribution large du PGE, alors que les dispositions initiales, en lien avec la situation financière de l'État, étaient plus restrictives. Je me réjouis, au point de vue affectif, que notre collaboration se poursuive, même si je partage votre vision, à savoir que nous aurions préféré ne pas avoir à faire face à ces interrogations.

Il n'est pas question d'ignorer ce mal réel qui impacte toutes les professions et tous les territoires. Toutes les activités rencontrent des difficultés en termes

de création d'emplois, de matières premières, ainsi que des tensions fortes sur les embauches. Certains secteurs font face à de la création de nouveaux emplois, à l'image de la restauration. Un autre élément est le caractère mondial des tensions observées sur le marché de l'emploi. Néanmoins, la France se distingue toujours par un niveau élevé de chômage (7,8 %), alors que d'autres pays sont parvenus à descendre au-dessous de la barre des 4 %. La France affiche également un taux d'emploi parmi les plus dégradés d'Europe. Il existe une dimension psychologique, voire culturelle qui se matérialise par une forme de désaffection d'un certain nombre de salariés vis-à-vis du marché de l'emploi. Même si nous ne parvenons pas encore à analyser ce phénomène, force est de constater que les salariés s'interrogent sur le sens de leur vie.

Nous savons fondamentalement que certains sujets devront être traités, et une négociation a été initiée par le Medef auprès des organisations syndicales afin de mieux fléchir le compte personnel de formation vers les qualifications réellement utiles à l'économie.



/// L'objectif vise à faire profiter les entreprises des contributions qu'elles versent en matière de formation. //

Nous avons abouti à un accord-cadre interprofessionnel sur ce sujet et d'autres, afin d'améliorer le contrôle du financement de la formation professionnelle.

Ce sujet du pouvoir d'achat et des salaires a malencontreusement été lancé par un ministre, et sur ces entrefaites est apparu le sujet de l'augmentation des prix de l'énergie. Contrairement aux observations réalisées sur un certain nombre de matériaux, cette augmentation ne s'avère certainement pas conjoncturelle. Il s'agit probablement d'un phénomène plus structurel dans la perspective de la neutralité carbone de 2050.

Le véritable sujet porte sur l'accompagnement de nos entreprises et sur les technologies permettant de trouver des solutions, sachant que le secteur des transports est le deuxième producteur de gaz à effet de serre après le secteur du logement.

Par exemple, la colère des entreprises ne cesse de monter face à la volonté de certaines métropoles et agglomérations de mettre en place des zones à faibles émissions (ZFE). Les professionnels tels que les artisans ont le sentiment que les pouvoirs publics les empêchent de travailler en leur imposant l'utilisation de véhicules, dont l'offre demeure marginale et onéreuse. Nous sommes conscients qu'il n'est pas question de confondre vitesse et précipitation, et nous sommes à l'écoute des problématiques auxquelles sont confrontées les entreprises de votre secteur, que ce soit en termes de recrutement, de salaire, de transition environnementale ou d'aménagement du territoire.

Les PME sont très majoritaires parmi les 190 000 adhérents du Medef. D'une manière générale, nous sommes confrontés à une situation à laquelle personne n'était préparé. Nous n'avons pas vu venir cette tension sur les recrutements, sur les prix de l'énergie ou sur les matières premières. Globalement, les entreprises devront gérer la problématique du PGE, car un faible niveau de défection était attendu ; or, le niveau d'activité augmente et les salariés ne reviennent pas toujours. Ce besoin en fonds de roulement et le renchérissement du coût de la main-d'œuvre ainsi que celui des matières premières contrarient la rentabilité des entreprises. Nous sommes ainsi entrés dans une zone d'interrogation et l'allongement de la durée de remboursement des PGE doit effectivement être étudié au cas par cas.



RETROUVEZ LE REPLAY

Cliquez ici



COMMENT RÉINVENTER « LES CARS DU QUOTIDIEN » ?

TRANSPORT CONVENTIONNÉ : LES DÉFIS DE LA COMPÉTITIVITÉ

Si le transport conventionné en lien avec les régions a su faire preuve de résilience face à la crise sanitaire, le secteur appelle désormais à un accompagnement conséquent vers une compétitivité durable. Le recrutement, l'intégration tarifaire et la décarbonation du parc sont les trois défis à relever.

Pendant la crise sanitaire, l'effondrement du transport collectif lié à la fermeture des écoles et à la généralisation du télétravail s'est doublé d'une forte baisse des ressources des autorités organisatrices. Pourtant, dans les territoires, le soutien de la FNTV et des régions a été décisif. En Pays de la Loire, rapporte Pascal Fontaine, président de la FNTV Pays de la Loire « l'accompagnement a profité à l'ensemble des entreprises et la cohésion de la profession a permis d'organiser les mesures barrières et de dialoguer efficacement avec les donneurs d'ordre. Le report d'un an du marché scolaire a été obtenu ». Dans le même sens, Paul Vidal, Conseiller délégué aux transports scolaires et interurbains du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes, se félicite de « l'action conjointe menée avec la FNTV qui a permis d'indemniser les frais fixes des entreprises et de prendre en charge les pertes de recettes dans les DSP ». Jean-Paul Lieutaud, président de la FNTV PACA souligne à quel point l'opération « vaccino bus » pendant la crise a montré le volontarisme des acteurs et renforcé la cohésion au sein de la FNTV PACA.

Reste que selon Frédéric Baverez, directeur exécutif France de Keolis, le secteur attendait un effort plus conséquent de l'État en faveur du secteur. Les principaux bénéficiaires des aides publiques ont été l'aérien, le ferroviaire et la région Ile-de-France. Les régions n'ont obtenu aucune compensation financière pour les pertes subies sur le TER et le transport interurbain. Le responsable déplore que « sur les 100 milliards du plan de relance annoncé par le Gouvernement rien n'ait été prévu pour le transport interurbain et le transport autocar ».

Dans l'immédiat il s'agit de maintenir des mesures sanitaires très efficaces afin de regagner la confiance des Français et de rééquilibrer le rapport entre l'autorité organisatrice francilienne et les autres.



JEAN-PAUL LIEUTAUD
Président de la FNTV PACA



TOURISME : RENOUER AVEC CONFIANCE

TOURISME : SÉCURITÉ, FACILITÉ ET QUALITÉ SERONT LES CARBURANTS DE LA REPRISE

L'arrêt brutal de l'activité touristique a exigé du secteur des réactions urgentes. L'heure est désormais au décodage des tendances lourdes de la demande dans lesquelles les professionnels du transport doivent investir et innover.

Rassurer la clientèle avant tout. Tel est le maître mot de la campagne de communication que la FNTV a diffusé largement via les replays télé et sur les réseaux sociaux. « **Nous devons sécuriser les clients, mettre en avant les dimensions d'écologie, de proximité, mais aussi de professionnalisme et de sécurité de nos conducteurs** » explique Claude Ponsot, président de la Commission Tourisme de la FNTV. L'enjeu est de taille pour un secteur qui a été frappé de plein fouet par l'arrêt de l'activité touristique. Le choc est bien quantifié. Rien qu'en Ile-de-France, première destination mondiale, Hamida Rezeg, déléguée spéciale en charge du Tourisme à la Région Ile-de-France, rapporte que la fréquentation au premier semestre 2021 a été de 5 millions de touristes, contre 50 millions au titre de l'année 2019 et 800 salons professionnels ont été annulés !

Les actions immédiatement engagées ont montré la cohésion du secteur et l'urgence des aides à apporter aux entreprises. La Fédération a obtenu des résultats substantiels pour les adhérents (report des crédits-baux, exonération de charges, PGE, activité partielle). Le Groupe d'étude tourisme de l'Assemblée nationale présidé par Pascale Fontenel-Personne, députée de la Sarthe, a listé les secteurs à aider (liste S1 et S1 bis). Chez Atout France, Caroline Leboucher, directrice générale, souligne qu'il a fallu d'abord « **mettre les professionnels en sécurité et garder le lien avec les marchés internationaux** ».



PASCALE FONTENEL-PERSONNE
Députée de la Sarthe



PARIS 2024

UNE OPPORTUNITÉ UNIQUE... MAIS DE COURTE DURÉE.

La perspective des Jeux olympiques et paralympiques Paris 2024 est dans tous les esprits. « **Le tourisme doit s'en saisir pour présenter une offre attractive et de haute qualité** » déclare Roland Heguy, président de l'Union des Métiers et des Industries de l'Hôtellerie (UMIH) et président de la Confédération des acteurs du tourisme (CAT). Cela requiert des investissements en formation. Il demande en conséquence « **un lissage sur dix ans du remboursement des prêts aux entreprises** ».

Côté transports, le besoin sera important mais de courte durée. Plus d'un million de déplacements quotidiens seront générés par les Jeux. L'offre de 900 autocars devra être complétée par un réseau de 300 lignes éphémères d'autobus. Des dérogations sont prévues pour l'entrée dans Paris. « **La mobilisation de tous les acteurs de la filière notamment pour la formation sera nécessaire** » souligne Cyrille Rostaing, manager Transports de Paris 2024, Comité d'organisation des Jeux olympiques et paralympiques de 2024. Il attire l'attention sur le besoin particulier en autocars pouvant transporter plusieurs fauteuils roulants.

Passé l'élan donné par cet événement mondial, le secteur devra répondre à des demandes plus profondes encore.

« LES CONSOMMATEURS ATTENDENT DE LA SÉCURITÉ, DE LA FACILITÉ ET DE LA QUALITÉ »

La crise a révélé l'importance du tourisme domestique (2/3 de la consommation touristique intérieure) et de proximité (80 % des visiteurs internationaux avant la crise). Selon Caroline Leboucher la France a mieux résisté dans ce domaine que ses voisins italiens et espagnols et doit en faire une priorité absolue. Le succès du slow tourisme dont les destinations – en montagne et à la campagne – sont favorables aux autocars est une autre tendance forte. Enfin, une mise à jour des classements des établissements touristiques intégrera bientôt le digital et le développement durable. « **Le transport doit pareillement investir dans la digitalisation et l'information en temps réel pour aider les voyageurs à passer sans rupture d'un mode de transport à un autre** » recommande la responsable.

RETROUVEZ LE REPLAY

Cliquez ici



INTERVIEW

JEAN ROTTNER

Président de la commission Mobilité, transports, infrastructures de Régions de France et Président de la région Grand-Est

Jean-Sébastien BARRAULT :

— Le principal problème rencontré aujourd'hui par notre profession est celui du recrutement : aujourd'hui, 88 % des entreprises du transport routier de voyageurs rencontrent des problèmes de recrutement, qui touchent massivement les postes de conducteurs, mais aussi ceux de mécaniciens.

Les conséquences sont importantes, puisque 54 % des entreprises renoncent à répondre à de nouveaux marchés, tandis que 21 % d'entre elles sont dans l'incapacité d'honorer leurs marchés. Comment pouvez-vous nous aider à offrir un transport de qualité, de sécurité et de fiabilité aux citoyens ?

Jean ROTTNER :

— Nous devons échanger concrètement, et une table ronde sera organisée le 17 novembre et réunira un grand nombre d'acteurs du transport.

L'appel d'offres est un lien institutionnel peu souple et pour lequel il convient d'éliminer un certain nombre d'externalités négatives. Il existe peut-être d'autres perspectives en matière d'interaction entre les collectivités et les transporteurs. En effet, je pense que les appels d'offres favorisent une compétition entre les transporteurs qui doit être évitée. Nous devons agir contre les offres anormalement basses et certainement amplifier les bonus écologiques vis-à-vis des transporteurs. Une autre solution implique d'assouplir les délais de notification des marchés, et je sais que la FNTV propose de disposer de quatre mois avant l'exécution du marché. Je souscris à cette proposition que je porterai devant mes collègues de Régions de France et les autorités organisatrices de mobilité.

Jean-Sébastien BARRAULT :

— Nous ne pourrions agir qu'avec le concours des autorités organisatrices de la mobilité, c'est pourquoi nous avons besoin des régions. Concernant les marchés publics, il est inacceptable de disposer de notifications en juillet pour une mise en place en septembre, alors que les entreprises ont besoin du temps nécessaire pour former et recruter. Nous devons également densifier les lots de marchés afin de proposer à nos conducteurs des volumes d'heures suffisants, voire y intégrer des activités telles que les transports périscolaires. De plus, une réflexion doit être engagée afin de systématiquement privilégier le mieux-disant. Un autre point concerne les revalorisations salariales, et nous sommes très fortement attendus par les organisations syndicales. Une longue négociation annuelle obligatoire débutera en novembre, et nous ne disposons pratiquement d'aucune marge de manœuvre, n'ayant pas la possibilité de fixer nos prix. Comment comptez-vous nous accompagner, sous peine de paupériser notre métier et de ne pas parvenir à recruter ?

Jean ROTTNER :

— Pour aller plus loin, je fais partie de ceux qui militent en faveur d'une écotaxe régionale de transit. En effet, elle doit, selon moi, revenir vers le transport collectif et éventuellement vers une revalorisation de nos marchés. Pour ce faire, un coup de pouce de la communauté nationale est nécessaire. Par exemple, et je l'ai déjà évoquée auprès de Jean-Baptiste Djebbari, la fin des concessions autoroutières pourrait aboutir d'ici à 2032 à un «réadressage» de ces bénéfices vers

cette reconversion en matière de transport et d'infrastructures routières. S'agissant de la formation, il convient de souligner le caractère contraignant du cadre. Il paraît difficile de former des conducteurs, c'est pourquoi nous devons certainement réinventer collectivement des offres de formation innovantes et différentes, et les adapter en fonction des besoins des territoires. Pour mener à bien ce travail d'anticipation, l'Éducation nationale représente un acteur clé et doit permettre d'adapter les services et les circuits avec des horaires différents, et une tonalité profondément agile. Ces évolutions permettraient d'envisager une qualité de service et une qualité de vie différentes pour les conducteurs.

Régions de France a nommé le 8 septembre dernier ses présidences de Commissions. Pour la première fois, la commission Transports sera directement présidée par un Président de Région, Jean ROTTNER. Cela permettra d'assurer une représentation politique de haut niveau dans le dialogue avec les ministères notamment.



L'EMPLOI & LA FORMATION

L'EMPLOI ET LA FORMATION : DEUX DÉFIS MAJEURS

Attractivité, formation, fidélisation, certifications, marchés publics... La filière transport doit agir sur tous les fronts pour conjurer ses problèmes de recrutement et attirer les nouvelles générations vers ses métiers.

Le constat est sans nuance. 88 % des entreprises du transport routier de voyageurs rencontrent des problèmes de recrutement de conducteurs et de mécaniciens et seuls 3 % d'entre elles ne comptent aucun poste vacant. Jean-Sébastien Barrault, président de la FNTV, mesure l'impact économique de cette difficulté majeure. « **54 % des entreprises renoncent à répondre à de nouveaux marchés, tandis que 21 % d'entre elles sont dans l'incapacité d'honorer leurs marchés. La question de la main d'œuvre représente le sujet numéro un dans les échanges avec le monde économique. Elle touche plus particulièrement le secteur du transport en autobus ou en autocar** », confirme Jean Rottner, Président de la Commission Mobilité, Transports, Infrastructures de Régions de France et Président de la Région Grand Est.

Le problème appelle plusieurs réponses complémentaires. Côté attractivité, la revalorisation des salaires appellera un nécessaire soutien de la communauté nationale tant les marges de manœuvre de la filière à la veille de sa négociation annuelle obligatoire de novembre sont étroites.

Dans ce sens, Jean Rottner milite en faveur d'une écotaxe régionale de transit dont les revenus reviendraient au transport collectif et contribueraient à une revalorisation de ses marchés.

DES RÈGLES DE MARCHÉS PUBLICS À REPENSER

Les professionnels pointent également le besoin d'un profond recalibrage des marchés publics. Les règles d'appels d'offres sont trop rigides, elles attisent souvent une concurrence par le bas. La FNTV demande que les délais de notification des marchés soient portés à 4 mois. « **Surtout, souligne Jean-Sébastien Barrault, il s'agit de densifier les lots de marchés afin de proposer à nos conducteurs des volumes d'heures suffisamment conséquents, voire d'y intégrer des activités telles que les transports périscolaires** ».

Autre défi : attirer les jeunes vers les métiers du transport auxquels ils ne pensent pas spontanément. C'est l'une des missions dont s'acquitte l'OPCO Mobilités à travers les job dating et les salons professionnels. « **Depuis deux ans, nous avons investi plus de 21 millions d'euros dans la formation** » indique Jean-Louis Vincent, Président d'OPCO Mobilités « **Il faut briser la glace, montrer les vertus et les qualités de la profession et recréer de la confiance** », ajoute Loïc Charbonnier, Président délégué général de l'AFTRAL. L'organisme de formation y travaille dans plusieurs territoires avec de nombreux partenaires afin de capter des publics non mobiles et à faibles revenus.



INGRID MARESCHAL
Déléguée Générale de la FNTV



CONSTRUIRE UNE VÉRITABLE FILIÈRE D'APPRENTISSAGE

« Ce métier était avant tout un métier de reconversion, il s'agit désormais de construire une véritable filière d'apprentissage », insiste Ingrid Mareschal, déléguée générale de la FNTV. C'est tout le sens de la refonte actuelle des CAP visant à ce que des CFA puissent accueillir ce jeune public dès 2023 et du travail engagé par la FNTV sur les métiers en tension.

Reste que le cadre de la formation est contraignant. Des offres innovantes méritent d'être inventées et ajustées aux besoins des territoires. Dans cette perspective, Philippe DOLE, Inspecteur Général des Affaires Sociales Honoraire, signale des avancées telles que la signature d'un accord avec l'Éducation nationale, et la mise en évidence sur la plateforme Éduscol (880 000 personnes de la communauté éducative) d'une offre de services soutenue par l'AFT. Adeptes d'une approche systémique des problématiques de recrutement, le spécialiste invite les financeurs à se coordonner davantage en matière de certification avec une visée pluriannuelle. « Un décalage préjudiciable existe entre les sorties de formation et les recrutements », observe-t-il. Les entreprises doivent s'impliquer davantage dans les processus de recrutement et de formation. Concernant l'important sujet des permis de conduire, un meilleur traçage du processus entre la formation et la délivrance raccourcirait un délai de remise du document final qui peut atteindre 3 mois.

Rémunération, temps de travail, gestion des marchés ou bi-qualification (complémentarité d'activité avec un statut de travailleur indépendant ou salarié) « autant de sujets sur lesquels la branche a une responsabilité et des moyens d'action » conclut-il. « Sachant que les besoins des territoires diffèrent, les initiatives doivent être multipliées par bassin d'emploi, » insiste Jean Rottner.



PHILIPPE DOLE
Inspecteur Général des Affaires Sociales Honoraire

RETROUVEZ LE REPLAY

Cliquez ici



TRIBUNE

JEAN-BAPTISTE DJEBBARI

Ministre délégué chargé des Transports



Depuis plusieurs semaines, je perçois dans notre pays une forme de ferveur et d'enthousiasme, l'envie de voyager à nouveau. Nous avons renoué avec ce plaisir cet été, et j'espère que cette dynamique positive se poursuivra. Le Transport de Voyageurs a tout pour répondre à cette envie de mobilité, car l'autocar est accessible, écologique et sûr, grâce à nos conducteurs qualifiés dont je n'ignore pas les difficultés. Je tiens à les remercier pour leur engagement auprès de la population, depuis le début de la crise, que ce soit pour les trajets du quotidien ou des déplacements plus lointains.

Votre profession a subi cette crise de plein fouet et la situation demeure difficile pour un grand nombre d'entreprises. De nouveau, j'exprime ma gratitude et mon admiration face à l'engagement exemplaire dont le secteur. Nos échanges avec Jean-Sébastien Barrault ont permis d'adapter au mieux les règles à votre secteur. La mobilisation a aussi été celle de l'État, qui a répondu immédiatement présent pour protéger les entreprises et les salariés, et adapté progressivement les dispositifs de soutien en fonction de l'évolution de la situation. Nous avons pris soin de défendre votre secteur et ses spécificités lors des débats sur la construction du budget 2022. Je vous confirme la pérennisation des heures supplémentaires pour le calcul de l'activité partielle.

S'agissant du passe sanitaire, nous souhaitons y mettre un terme le plus tôt possible. Néanmoins, il demeure nécessaire au regard de la situation sanitaire, même si nous sommes

conscients que son contrôle génère des tensions, voire même des violences. J'invite les conducteurs à ne pas s'exposer personnellement et à en référer aux forces de l'ordre.

**“ S'il a fallu tenir
durant cette période,
il nous appartient
désormais de
construire l'avenir. ”**

La profession a besoin à la fois de se décarboner et de recruter. La mobilisation de la FNTV a permis la création l'an dernier d'un label valorisant la performance environnementale des entreprises. Des mesures de soutien visent à accompagner votre profession, à l'instar du gel de la taxation du gaz naturel ou du prolongement du suramortissement jusqu'en 2030, afin d'offrir de la visibilité au secteur. Concernant le bonus écologique, il est inadapté en l'état, c'est pourquoi je souhaite le faire évoluer en adéquation avec l'offre disponible. Nous prendrons des mesures adaptées s'agissant du surcoût réel des technologies.

Ensuite, j'ai conscience que l'attractivité et le recrutement constituent la première priorité de la profession. Cette problématique a été exacerbée par la crise. Les propositions partagées par Philippe Dole sont éclairantes et le

ministère des Transports mettra en œuvre celles qui le concernent. La chance du secteur est qu'il représente un vivier d'emplois inclusifs, et le rôle des branches et des partenaires sociaux doit permettre d'accroître son attractivité (conditions de travail, formation professionnelle, salaires). Plusieurs chantiers ont été ouverts, tels que l'amélioration de l'attractivité des contrats à temps partiel, et l'État les soutient pleinement.





Le recrutement soulève également la question de la formation, pour laquelle de nombreuses initiatives locales sont engagées, dont les effets sont encourageants (diminution du turnover, suivi plus précis des jeunes conducteurs). J'invite, d'ailleurs, la branche à se saisir du plan de compétence annoncé par le Premier ministre et par la Ministre du Travail, sur la formation des chômeurs dans les métiers en tension. Ces dispositifs sont, en effet, de nature à lever certaines contraintes financières.

Enfin, vous m'avez interpellé sur plusieurs points auxquels je vais tenter de répondre précisément. Tout d'abord, vous avez rappelé l'abaissement de l'âge d'accès au permis D à 18 ans, et l'arrêté sur les mesures d'accompagnement pour le transport scolaire est en cours de finalisation. S'agissant de la formation continue obligatoire des conducteurs, la réforme est en cours et le décret est actuellement étudié en Conseil d'État. Sur les délais de délivrance des permis, je continue de porter la proposition de certificat de conduite provisoire. Il est essentiel de progresser rapidement sur cette problématique.

Les dix-huit mois écoulés ont montré l'importance de la profession, qui crée du lien entre les Français. Nous serons présents pour vous aider à le maintenir, mais aussi à convertir votre parc et à recruter. Nous sommes parvenus à sauver le secteur de la pandémie, et je pense que nous parviendrons à le sauver de la pénurie.



RETROUVEZ LE REPLAY

Cliquez ici



VOYAGER RESPONSABLE

UNE TRANSITION NÉCESSAIREMENT PROGRESSIVE

Si le secteur du transport s'inscrit pleinement dans la transition énergétique, l'agenda législatif doit prendre en compte les carences de l'offre industrielle en motorisation alternatives et le besoin qu'ont les professionnels d'étaler dans le temps des investissements très lourds.

Le transport a tout à gagner à verdir sa flotte. C'est autant un enjeu de santé publique qu'un défi industriel et commercial. Le cadre général de la transition est fixé par la loi d'orientation des mobilités de 2019. L'objectif général est de réduire les émissions de CO2 produites par les transports. Jean-Luc Fugit, député du Rhône, souligne que son horizon est fixé à 20 ans et se félicite que le recours **« à des solutions complémentaires comme l'électrique, le biogaz, les biocarburants, et l'hydrogène ait été encouragé »**.

La FNTV était déjà à l'origine de plusieurs expérimentations en région tels que la charte et le label objectif CO2, l'expérimentation sur les cars électriques sur longue distance, ou le développement du GNV en PACA. **« De nouvelles lignes expérimentales ont ainsi été déployées dans les nouvelles DSP, et elles contribuent désormais à la décarbonation d'une partie des transports de Provence-Alpes-Côte d'Azur »** rapporte Philippe Tabarot, sénateur des Alpes-Maritimes.

Proscrire à l'horizon 2040 les véhicules à énergie fossile est-il un objectif industriel tenable ? **« Il s'agit d'envoyer des signaux clairs aux constructeurs afin qu'ils fournissent une technologie mature et accessible à tous »** soutient Jean-Marc Zulesi, député des Bouches-du-Rhône. À l'initiative de Jean-Baptiste Djebbari, Ministre délégué chargé des Transports, une task force associant tous les acteurs des transports dont la FNTV vise précisément à accompagner les secteurs de l'économie des transports routiers, constructeurs compris, afin de faciliter les mutations. Bruno Millienne, député des Yvelines, salue la mise en place de cet outil de coordination. Face au coût très élevé des technologies, il propose à l'instar de la FNTV d'instaurer un bonus écologique sur le GNV.

L'accompagnement des constructeurs dans la transition est un impératif tant la compétition à l'œuvre est mondiale. S'agissant du marché des véhicules électriques, Karima Delli, présidente de la commission Transports au Parlement européen, indique qu'il est nécessaire d'anticiper en relocalisant l'industrie. Une alliance européenne a été créée pour répondre aux problématiques d'approvisionnement de composants tels que les semi-conducteurs. **« Il est possible de fixer des objectifs réalisables, à condition de disposer d'un accompagnement industriel sérieux et sévère »** affirme Karima Delli.



BRUNO MILLIENNE
Député des Yvelines



JEAN-MARC ZULESI
Député des Yvelines



LES ZFE : UN DISPOSITIF CONTROVERSÉ

La création par la loi d'orientation des mobilités de 14 zones ZFE (Zones à faibles émissions) n'est plus discutée. Ce dispositif vise à réduire une pollution persistante et très élevée à l'oxyde d'azote et aux particules fines. Il revient aux collectivités territoriales de le mettre en application.

« **Il s'agit de déployer progressivement ces outils en accompagnant socialement les particuliers et les professionnels** » explique Jean-Luc Fugit, député du Rhône et Président du Conseil national de l'air. Un calendrier plus progressif concernant les critères 5 ou Euro 3 a été retenu à l'issue des débats sur la loi climat et résilience pour le rendre plus acceptable. « **La loi, ajoute Jean-Marc Zulesi, prévoit également un sur-amortissement jusqu'à 2030 pour accompagner les foyers les plus modestes à travers un prêt à taux zéro, une prime et surprime à la conversion, et un bonus écologique** ».

La mesure ne convainc pas Philippe Tabarot. Le sénateur des Alpes-Maritimes a voté pour un report de cinq ans de ces zones à faibles émissions afin de disposer d'un retour d'expérience. « **Les critères fixés dans ces ZFE impliquent pour 46 % des Français de changer leur véhicule individuel. Les ZFE actuelles ne sont pas contrôlées de manière effective et le contexte économique est déjà difficile pour nos concitoyens** » justifie-t-il. Cette réserve est partagée par Bruno Millienne. « **La transition s'avère plus complexe pour les moyens de transport tels que l'autocar. Dans un premier temps, il apparaît préférable de faire des exceptions et d'autoriser l'entrée des autocars de tourisme dans nos villes** » préconise le député des Yvelines.

Pour autant, le principal défi est l'accès à la mobilité, à l'heure où les ménages les plus précaires renoncent à se déplacer, faute d'alternative à la voiture. « **Les zones rurales abritent souvent des populations précaires qui ont besoin de services, c'est pourquoi je suis favorable à des pôles de véhicules électriques, plus utiles dans ces zones que dans les centres-villes** » soutient pour sa part Karima Delli. Quant au tourisme, la députée européenne invite les professionnels à se saisir aussi des attentes émergentes que sont les mobilités douces et les services permis par le numérique.



PHILIPPE TABAROT
Sénateur des Alpes-Maritimes



JEAN-LUC FUGIT
Député du Rhône

RETROUVEZ LE REPLAY

Cliquez ici



INTERVIEW

XAVIER BERTRAND

Président de la région Hauts-de-France

Jean-Sébastien BARRAULT :

— Notre secteur a vécu de nombreuses évolutions, notamment sur le plan réglementaire. Pourriez-vous partager un bilan, pour la région Hauts-de-France, du transfert de compétences en matière de transport interurbain et scolaire du département vers la région (loi NOTRe) ? Comment levez-vous les appréhensions des transporteurs et des petits acteurs du secteur lors des prises de décision ?

Xavier BERTRAND :

— Aujourd'hui, le transport fait partie du cœur de métier des régions avec l'économie et les lycées. Cette compétence ne se limite pas aux rapports avec la SNCF, mais comprend également les transports interurbains et les transports scolaires. 200 000 jeunes et 40 000 utilisateurs à titre commercial sont transportés quotidiennement dans les Hauts-de-France.

J'estime que cette prise de responsabilité s'est déroulée dans de bonnes conditions, et nous avons veillé à ne pas effacer les compétences des autres acteurs, à l'instar des intercommunalités. En effet, je ne suis pas favorable à un paysage économique uniforme, c'est pourquoi des acteurs régionaux et locaux (petites et moyennes entreprises) doivent exister aux côtés des grands acteurs. Je souhaite que ces acteurs puissent travailler au-delà des conditions de sous-traitance. J'estime, par ailleurs, que la commande publique peut représenter un piège dès lors que les élus s'éloignent des réalités. Les détails doivent être analysés pour ne pas mettre les entreprises du secteur en difficulté. Il y a trois ans, j'avais partagé mon souhait d'accélérer dans

le domaine des bus électriques, et je me suis aperçu qu'en allant trop vite, les acteurs de faible ou de moyenne taille seraient de facto exclus. Les donneurs d'ordres publics doivent donc être en permanence attentifs à leurs choix, et ne pas engager une transition écologique à un rythme effréné. Sur ce point, nous devons revoir les règles de la commande publique afin de permettre à l'ensemble des acteurs de travailler.

Jean-Sébastien BARRAULT :

— Vous avez évoqué la transition énergétique, et ce défi est d'autant plus difficile à relever pour notre profession que l'offre industrielle est particulièrement faible. Nous sommes confrontés à la forte pression instaurée par les pouvoirs publics, afin de nous diriger à marche forcée vers cette transition. Les ZFE sont symptomatiques de cette situation, et la loi climat et résilience conduira à l'interdiction des autocars diesel dans les métropoles. Aujourd'hui, notre profession ne possède pas les réponses à ce défi, quel est votre avis sur ce sujet ?

Xavier BERTRAND :

— Les ZFE conduiront nombre de nos concitoyens à se révolter. Si je ne me trompe pas, 99 % de la flotte des autocars seront exclus, alors qu'un autocar équivaut à 30 voitures. Nous pouvons prolonger la réflexion aux voitures, car pendant de nombreuses années, les Français ont été incités à acheter des véhicules diesel. Lorsque la population prendra conscience de ces interdictions, toutes les conditions seront réunies pour la naissance d'une nouvelle crise comparable à celle des «gilets jaunes», avec des personnes qui ont le sentiment

d'être des citoyens de seconde zone sous prétexte qu'ils ne résident pas au cœur des agglomérations. Il est donc nécessaire de revoir les principes de ces ZFE, et je ne permettrai pas la création de citoyens de seconde zone dans ma région. Par ailleurs, il me semble que les métropoles ont tout intérêt à accueillir des autocars touristiques. Si cette réglementation datant de 2015 n'est pas revue, la réaction sera violente et difficile. Au-delà de l'enjeu environnemental auquel peuvent répondre les autocars, il existe également une logique de sécurité routière, mais aussi d'accès aux loisirs et au tourisme. Il paraît donc nécessaire de revoir ces mesures tant qu'il est encore temps, et qu'une position claire soit affichée à ce sujet.

Lors du passage à la norme Euro 6, il me semble que la FNTV a joué le jeu et a incité ses adhérents. Il s'agirait donc, désormais, de nier ces investissements. Une cohérence est nécessaire car il existe une réalité économique trop souvent méconnue. Il n'est pas question de faire supporter son coût par les classes moyennes, les catégories populaires et par l'emploi.



Jean-Sébastien BARRAULT :

— Un autre sujet est celui de l'emploi et de la formation. Notre profession traverse une crise sans précédent sur cette question, avec 10 % de nos entreprises qui ne parviennent pas à honorer les marchés dont elles sont titulaires. Par conséquent, nous n'avons pas été en mesure de transporter tous les enfants lors de la rentrée scolaire, et nous ne souhaitons pas revivre la même situation en 2022. Nous avons donc besoin de mesures fortes et rapides et de l'aide des régions. Nous souhaitons donc engager un dialogue dans les prochaines semaines afin de construire ce nouveau cadre, qui implique une autre manière de travailler et pas forcément des dépenses supplémentaires.

Xavier BERTRAND :

— Premièrement, concernant les marchés publics, il est vrai que la politique doit réfléchir à la taille des lots sous peine d'évincer un certain nombre d'acteurs. Deuxièmement, la taille des lots influe également sur la question des prix, et sur la fidélisation des salariés du secteur du transport. Plus généralement, et c'est valable pour tous les secteurs, il n'est plus possible de voir des marchés publics, avec toujours plus de services, bradés à des prix minimes. Les acteurs du transport de voyageurs, comme les autres, ne peuvent pas réaliser de miracle. Si j'ai décidé de mettre en place la gratuité des transports scolaires, y compris pour les familles qui travaillent,



transports. Je plaide davantage pour des tarifs équilibrés et accessibles, car la gratuité n'existe pas, le coût est reporté sur le contribuable, ce qui freine les investissements.

Par ailleurs, vous avez évoqué les conditions de rémunération, qui sont liées aux conditions de passation des marchés, et à la capacité de recruter. Je perçois les efforts engagés par votre profession en faveur des conditions de travail et de la formation. Les Hauts-de-France ont mis en œuvre des dizaines de formations, mais force est de constater que ce sujet dépasse les fonctions des régions et des intercommunalités. Dans notre pays, un demandeur d'emploi peut refuser plusieurs offres d'emploi sans conséquence. Le taux de chômage français est supérieur à la moyenne européenne, alors que de nombreuses entreprises peinent à recruter. Ce débat sera tranché d'ici quelques mois, mais nous ne pouvons pas continuer ainsi.

Jean-Sébastien BARRAULT :

— Concernant la gratuité, la FNTV n'y est également pas favorable et plaide davantage pour un développement de l'offre et de la qualité. Nous émettons un petit bémol concernant la gratuité des transports scolaires, car elle complexifie la prévisibilité des moyens à déployer. La dernière table ronde de ce congrès évoquera notamment la manière d'associer le citoyen à la prise de décision, et l'équilibre entre la région et l'intercommunalité en matière de transport.



Quelle est votre vision sur ces thématiques ?

Xavier BERTRAND :

— Il n'existe aucune concurrence entre les régions et les intercommunalités. Les Hauts-de-France demeurent une région à taille humaine (250 kilomètres entre Dunkerque et Senlis), et si les partenariats avec les intercommunalités sont nécessaires, nous ne parvenons pas à les mettre en place. Le véritable enjeu pour les régions est de trouver la complémentarité. De nombreux citoyens sont éloignés des gares, et la réponse est la voiture, mais aussi les autocars, et des sujets tels que le transport des personnes à mobilité réduite seront toujours d'actualité dans les prochaines années. Il n'est pas souhaitable que tous les Français résident au cœur des métropoles. Je crois en une nouvelle République des territoires, avec des investissements en termes de services publics. Vous êtes des acteurs de proximité, sur lesquels nous devons nous appuyer, à condition de préserver la diversité du paysage économique.

LE TRANSPORT À L'ÉCOUTE DES CITOYENS

Rapprocher le transport du citoyen est un objectif inscrit dans les dispositifs introduits par la LOM de 2019 : création de nouvelles AOM, articulations des compétences au niveau territorial, comité de partenaires, transport à la demande, etc. Le congrès de la FNTV 2021 a proposé un état des lieux exigeant des initiatives engagées.

Le législateur a souhaité, au-delà des métropoles, que les communautés de communes soient elles aussi des autorités organisatrices de la mobilité. Le bilan est mitigé. « Aujourd'hui, seules 50 % des communautés de communes ont pu se saisir de ces compétences, et se priver de ces élus locaux, au lendemain de la crise des gilets jaunes, représente une erreur », regrette Sébastien Martin, président de l'AdCF - Intercommunalités de France. Quant à l'implication des voyageurs aux décisions, celle-ci est organisée notamment dans les comités de partenaires. Les autocaristes apprécient « mais le dispositif pêche encore par ses difficultés de gouvernance et sa complexité » indique Benoit Simian, député de la Gironde. Les échanges entre associations d'utilisateurs et les partenaires sont féconds. « Toutefois, estime Bruno Gazeau, président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), il est nécessaire d'accroître la fréquence de ces réunions, actuellement annuelles afin d'étudier l'exécution quotidienne des services ».

L'articulation du partage de compétences entre la région et les communautés de communes requiert un dialogue constant et des solutions idoines. De fait, un tiers des actifs, soit 9 millions de personnes, ne travaillent pas dans leur intercommunalité. Cela plaide selon Édouard Henaut, directeur général France de Transdev « en faveur d'une coopération verticale avec la Région comme chef d'orchestre en charge de fluidifier le dispositif et de permettre aux citoyens d'accéder au réseau structurant ». L'intégration entre l'échelon régional et l'intercommunalité se heurte aussi à des difficultés concrètes : gestion des correspondances, unité tarifaire, information voyageur, etc. RATP Dev s'efforce d'accompagner les autorités organisatrices de mobilité, notamment pour l'information voyageur au moyen des plateformes transversales de planification des voyages. « Ce travail n'en demeure pas moins complexe » admet Laurence Battle, présidente du directoire de RATP Dev.



BENOÎT SIMIAN
Député de la Gironde



SÉBASTIEN MARTIN
Président de l'AdCF - Intercommunalités de France

La Régie s'est pareillement et pleinement investie dans la réinvention du transport à la demande. Une expérimentation sera lancée dès janvier 2021 à Aix-les-Bains. **« Cela revient à raisonner en termes de bassin de mobilité, de vie et d'activité, et d'utiliser des véhicules plus légers que des cars afin de permettre à des citoyens éloignés des métropoles d'accéder à la mobilité »** explique Laurence Battle. L'idée de ces sortes de **« taxi collectifs modernisés »** n'est pas nouvelle. La société Transdev en gère déjà 63 en France. Une étude récente menée par le groupe a fait le point sur l'existence d'un grand nombre d'expérimentations menées sur le territoire, qui rassemblent toutes les parties prenantes. **« De même, indique Édouard Hénaut, il existe plusieurs niveaux de prise de décision entre la région et les intercommunalités. Il convient désormais d'accélérer cette dynamique et de coordonner l'action des acteurs ».**

Les mobilités nouvelles laisseront-elles une place à la voiture individuelle ? Sébastien Martin, Président de l'AdCF - Intercommunalités de France en est convaincu. L'aménagement des parkings de covoiturage à proximité des gares ou d'arrêts de bus en atteste. **« Ces évolutions nécessitent du temps. Le transfert des départements vers les régions ne datent que de 2015-2016, et la loi LOM est récente »**, selon lui.

Invité à livrer aux congressistes sa vision sur ces options majeures, Xavier Bertrand, président de la région Hauts-de-France, a assuré **« qu'il n'existait aucune concurrence entre les régions et les intercommunalités. Le véritable enjeu pour les Régions est de trouver la complémentarité. De nombreux citoyens sont éloignés des gares, et la réponse est la voiture, mais aussi les autocars, et le transport des personnes à mobilité réduite »**. Il croit en une nouvelle république des territoires, avec des investissements en termes de services publics. **« Dans cette voie, soutient Xavier Bertrand, les professionnels du transport sont des acteurs de proximité sur lesquels il faut s'appuyer »**



LAURENCE BATTLE

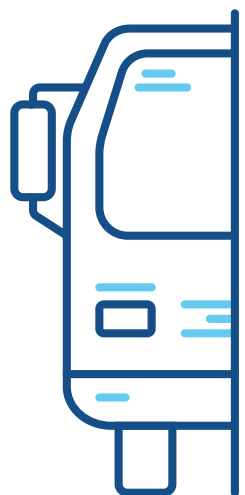
Présidente du directoire de RATP Dev



RETROUVEZ LE REPLAY

Cliquez ici





RÉ- ENCHANTER L'EXPÉRIENCE VOYAGEUR

EN PARTENARIAT AVEC



Avec le soutien de ▶ BAIL ACTEA - VOLVO BUS FRANCE

www.fntv.fr