

24^e Congrès de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV)

Mercredi 5 octobre 2016 - Maison de la Chimie - Paris

Synthèse des débats



« Pourquoi tout change »

Ce fut une journée placée sous le signe du changement, une journée dense et riche en débats, qui aura permis à chacun de voir plus clair dans les transformations qui touchent le monde de la mobilité. La première table-ronde de la matinée, consacrée aux nouveaux comportements des usagers des transports alternatifs à la voiture individuelle, a d'emblée posé l'ambition des discussions qui a tenu lieu de fil rouge toute la journée : mesurer, connaître, analyser les métamorphoses à l'œuvre afin de fournir aux professionnels des clés pour s'adapter dans un domaine désormais très concurrentiel.

L'environnement institutionnel change, les offres de mobilité changent et donc les métiers changent. Tous les acteurs du secteur de l'autocar, au premier chef desquels les opérateurs et les autorités organisatrices de transport (AOT), doivent saisir au plus près ces variations. Certains sujets évoqués l'an dernier ne pouvaient manquer d'être repris cette année. Les gares routières sont revenues dans le débat, on a parlé du numérique et du digital, mais surtout, l'attention portée à la fois par les responsables politiques (Alain Vidalies, Valérie Pécresse, Michel Neugnot, Dominique Bussereau) et les nouveaux acteurs (les Présidents d'Uber France et de Blablacar France, le Président fraîchement nommé de l'Arafer) témoigne de l'ampleur qu'a acquise le congrès de la FNTV dans le paysage français de la mobilité.

Parce qu'il fut l'occasion de passes d'armes revigorantes, parce qu'il ménagea des paroles libres et franches sur la forme, pertinentes et riches sur le fond, le congrès 2016 de la FNTV a consolidé son statut de rendez-vous incontournable des professionnels de la mobilité.







Comprendre les comportements des usagers

Les nouveaux opportunistes



Tout change, rien ne change? Les attentes des usagers de l'autocar demeurent les mêmes: « Aujourd'hui comme hier l'usager demande à être informé, consulté, accueilli », a utilement rappelé Bruno Gazeau, Président de la FNAUT et à ce titre, représentant des usagers du réseau ferré mais aussi des autocars. Les clients du car ont aussi besoin de repères: les gares et les points de rencontre doivent être repensés du point de vue de l'usager. Julien de Labaca, consultant en nouvelles mobilités, insiste sur ce point, évoquant des villes moyennes où il n'y a pas moins de cinq ou six points de dépose-reprise distincts... Et si l'administration des territoires est modifiée par la loi relative à la nouvelle organisation de la République (NOTRe), ces territoires, en eux-mêmes, ne changent guère. Ce sont donc essentiellement les manières de « consommer » la mobilité qui changent.

Si les fondamentaux de la mobilité ne changent pas (ponctualité, fréquence, confort), l'usager-client est désormais dans un autre rapport au temps. Il ne peut plus admettre de pas être prévenu des imprévus, il ne veut plus être dans l'expectative. Les voyageurs sont devenus opportunistes, grâce aux outils numériques et aux smartphones notamment. Julien de Labaca constate que les individus ne sont plus désormais attachés à un seul mode de transports ; ce nomadisme est d'autant plus fréquent que le choix en matière de modes est plus étendu. On prend le car un jour, on « covoite » un autre, on prend le train pour un autre voyage encore, au gré des impératifs du moment – temps de trajet, coût, confort, convivialité. Certes, il faut garder à l'esprit qu'il reste des clients fidèles à un mode, à une marque. Car si 65 % des gens possèdent un smartphone, cela ne signifie pas qu'ils en font tous le même usage!

Eric Chareyron, directeur marketing et prospective chez Keolis, décompose ainsi la manière dont les usagers sont connectés : un tiers d'entre eux sont « hyperconnectés », un deuxième tiers sont connectés mais souvent avec un temps de retard, un dernier tiers reste « off line ».

Un des changements majeurs de la connectique est l'évaluation par les usagers eux-mêmes. A la faveur du Web et des réseaux sociaux, l'expertise n'est plus le seul fait des experts : « Les usagers se renseignent et renseignent ; ils évaluent les trajets et les modes », a rappelé Bruno Gazeau, regrettant d'ailleurs que ces évaluations en temps réel se substituent trop souvent au droit des voyageurs, aujourd'hui à repenser. Cette multitude d'avis et de « *like* » constituent des remontées de terrain d'un grand intérêt pour les spécialistes. Car si les professionnels ambitionnent de répondre aux évolutions du marché, il leur faut l'examiner avec rigueur et finesse.

Ce premier débat a donc aussi porté sur les outils dont les professionnels disposent aujourd'hui, outils jugés unanimement imparfaits, voire déformants. On ne peut aujourd'hui se contenter des







études marketing, qui effacent la connaissance fine des usages. Eric Chareyron a donné des exemples précis et saisissants. Si on relève les chiffres de fréquentation des lignes de bus d'une ville moyenne comme Quimper, on s'aperçoit que le même nombre de personnes prend le car le lundi, le mardi, etc, soit 4000 personnes chaque jour. Mais quand on regarde de plus près, grâce à la billettique notamment, ce sont 1100 personnes présentes le lundi qui ne sont pas présentes le mardi, remplacées par d'autres. C'est pourquoi il est important de ne pas s'en tenir à la lecture des jours de pointe, au portrait-robot de l'usager type sur son trajet domicile-travail. A rester à cette statistique brute, on prend le risque de perdre la diversité des nouvelles mobilités.

Ainsi, si l'on peut comprendre le syndrome du car à moitié vide que connaissent de nombreux élus, il faut là aussi aller au-delà des apparences. Même s'il n'y a que quelques personnes dans les cars chaque jour, ce ne sont pas les mêmes personnes tous les jours, et ce sont finalement quelques milliers de passagers qui ont bénéficié à la fin de la semaine d'un service au public, alors que chacun a le sentiment que le car est vide.

L'intérêt de se doter d'outils d'analyse très fine doit être évident pour tous les professionnels du secteur ; c'est une étape nécessaire pour répondre aux besoins en termes de mobilité.

S'adapter aux nouvelles organisations territoriales

Les opérateurs demandent sérénité et lisibilité



D'emblée, la loi « NOTRe » a été l'occasion d'un échange assez vif entre Michel Neugnot, Président de la Commission Transport de l'Association des Régions de France et Dominique Bussereau, Président de l'Assemblée des Départements de France. Michel Neugnot s'est réjoui de la nouvelle compétence transports accordée aux régions, qui est selon lui l'échelon auquel doivent se penser les transports : « Les régions ont un bloc de compétences qui va permettre de donner de la cohérence à tous les domaines dont elles ont désormais la charge, le domaine financier et le domaine de la formation ». Certes le calendrier est serré et va exiger de la part de tous un sérieux effort, a prévenu Michel Neugnot, mais il a tenu à se montrer optimiste quant à la mise en œuvre du transfert de compétence. « Rien ne va changer au moment même du transfert, mais c'est dans la durée du mandat que les choses vont changer » a-t-il assuré.







Dominique Bussereau a répondu en qualifiant le comportement des régions d'impérialiste, rien de moins. Et de prévenir que si les élections à venir permettent l'alternance, l'ADF demandera une modification de la loi NOTRe. « Même si nous ne sommes pas partisans d'un grand soir, nous reviendrons sur cette loi qui n'a rien d'une loi de décentralisation, une loi qui n'est qu'une loi de réorganisation. Nous redonnerons la compétence transport aux départements ». Non que Dominique Bussereau soit hostile aux grandes régions mais il a vivement reproché à la loi « NOTRe » sa rigidité. Et au fond, selon lui, seul le département peut avoir une vision de la proximité ; la région ne peut faire du local. Quant aux délais, Dominique Bussereau est convaincu qu'ils ne seront pas tenus. A quoi Michel Neugnot a répondu : « Les gens veulent une billettique unique, de la réactivité – ce que les régions peuvent leur donner – ils veulent se déplacer mais se moquent de la couleur du taxi ».

Une opposition franche et claire, sans doute, mais qui ne saurait satisfaire les opérateurs. Michel Seyt, Président de la FNTV, a porté leur parole au congrès, faisant part à la fois aux régions et aux départements d'un besoin de lisibilité et de stabilité nécessaire à l'activité économique des autocaristes. Les opérateurs ne sont ni « régionalistes ni départementalistes » mais ils veulent de la sérénité car certaines entreprises voient s'éloigner leurs interlocuteurs traditionnels et la situation devient pour le moins inconfortable. « Les collectivités attendent du service, elles attendent que nous proposions des coûts intéressants. Dont acte. Nous voulons bien assumer cela, mais nous avons besoin de visibilité ».

Il ne revient donc pas aux opérateurs, ici représentés à la fois par Michel Seyt et par François-Xavier Perin, Vice-Président de l'UTP, d'arbitrer entre l'ARF et l'ADF. Sur ce point, ils ont parlé d'une seule voix. François-Xavier Perin s'est d'ailleurs réjoui du fait que l'UTP et la FNTV travaillent de plus en plus souvent ensemble sur les sujets transversaux que sont le transfert de compétence, le partage des données avec la « loi Lemaire », et surtout la question centrale du financement de la mobilité. Celle-ci, de l'avis général, doit être reposée et repensée.

Jean-Luc Gibelin, Vice-Président mobilités et infrastructures transports de la Région Occitanie, a d'une certaine façon fait la synthèse des positions en rappelant les atouts respectifs d'une région prescriptrice et cheffe de file et de départements garants d'une certaine proximité, tout en rappelant qu'il faut placer au centre des débats les usagers. On se tourne volontiers vers les régions pour financer de grands projets mais celles-ci n'ont pas les ressources nécessaires. En matière de gares routières, qui sont la pierre angulaire des déplacements des usagers, ce sont des questions de faisabilité mais plus encore de financement qui se posent cruellement. Les élus, les experts, et les usagers connaissent l'importance des points de rencontre, des gares, des lieux de dépose-reprise. Mais comment financer les gares sans introduire un toucher de quai de quelques euros qui porterait un coup fatal à la viabilité des entreprises? Les élus répondent favorablement aux demandes de construction d'aire de covoiturage, mais sont beaucoup moins enthousiastes quand il s'agit des gares, regrette Michel Seyt.

Tous s'accordent pour reconnaître que le tarif assumé à ce jour par l'usager est trop faible : « Lorsqu'un client paie 27 euros sur son trajet en TER, la puissance publique en assume 73 », a rappelé Michel Neugnot, avant de signaler que Manuel Valls avait fait à Reims le 29 septembre dernier des annonces importantes sur cette question. A compter du 1er janvier 2018, les régions ne seront plus financées par une Dotation Globale de Fonctionnement, tous les ans rediscutée et revotée, mais par une part de l'impôt national, en l'occurrence une part de la TVA. Cela devrait permettre de pérenniser les revenus fiscaux, d'avoir une vision à plus long terme, plus dynamique.

Les questions du financement du trajet par l'usager et du financement des gares demeurent malgré tout posées. « Certaines métropoles s'exemptent trop aisément de leur inscription dans un territoire régional et national, espérant ainsi échapper au financement de certaines infrastructures » a regretté Jean-Luc Gibelin. S'il fallait, selon lui, mettre fin aux doublons sur certaines lignes et éviter les fameux mille-feuilles, la refonte des régions et la loi « NOTRe » restent d'applications difficiles : « Une région avec 13 départements et 2 métropoles, c'est l'art et la manière de se compliquer les choses ».







L'important pour lui est que les schémas directeurs en matière de transport ne soient pas trop figés et ne fassent pas obstacle au fait de réagir aux évolutions du secteur, évolutions qui se situent parfois dans un temps court : « Il faut sortir de l'idée que le plan est construit pour dix ans et mener une co-construction en permanence ». Lisibilité, sérénité et réactivité semblent nécessaires à l'activité des acteurs du secteur. Une activité qui ne peut cependant se concevoir sans régulation.

Bernard Roman avait réservé au Congrès de la FNTV sa première prise de parole publique. Nommé en juillet dernier Président de l'Arafer, l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières, il a affirmé que « les régions sont des territoires pertinents pour définir les politiques de transport. Et c'est même dans le secteur des transports que l'intérêt de la réforme des régions est la plus importante ». Mais il a répondu à la demande de Michel Seyt : « Je pense qu'il est essentiel qu'une transformation aussi lourde que celle des transports dans les années qui viennent se fassent dans la sérénité pour les opérateurs ». Pour ce faire, Bernard Roman a indiqué vouloir se situer dans le dialogue avec tous les acteurs du secteur de la mobilité. « Il n'y a pas d'indépendance sans dialogue », ce qui ne signifie pas que l'Arafer va négocier avec les professionnels mais sa préférence va aux discussions préalables aux décisions plutôt qu'aux sanctions. Sur les gares routières, la méthode sera la même : recensement, dialogue, régulation, choix. L'Arafer reconnaît en être à la phase de recensement. C'est un chantier immense et tout reste à faire, a reconnu Bernard Roman.

Le récolement des données, une mission qui suscite questionnements et résistances

Bernard Roman a rappelé que l'Arafer est aussi un observatoire du marché des services réguliers interurbains. A ce titre, l'Arafer demande et exige que tous les opérateurs, notamment les grandes autorités organisatrices de transport régionales, aient toutes les données à leur disposition. Ces données, quantitatives et qualitatives, sont collectées auprès des entreprises. Or celles-ci peinent à répondre à la demande de l'Arafer : soit qu'elles ne disposent pas de ces données, parce que leur collecte est difficilement réalisable au regard de la structure et des moyens de l'entreprise ; soit qu'elles ne peuvent pas les donner du fait qu'elles sont liées par contrat et appartiennent à d'autres opérateurs ; soit enfin que les opérateurs ne souhaitent pas que certaines données soient sur la place publique.

La FNTV et l'UTP ont d'ailleurs déposé des recours pour s'opposer à ces demandes de questionnaires envoyés à toutes les entreprises. Bernard Roman dit avoir entendu cette objection, tout en n'y faisant pas droit. Ainsi, des délais ont été accordés et l'Arafer devrait fournir une aide à ceux qui le souhaitent. Reste que Bernard Roman a redit l'importance à ses yeux de la collecte des données. Et Michel Seyt a rappelé l'importance que la profession dispose de données fiables pour promouvoir le mode et construire son devenir. Il y a là un effort de pédagogie à faire : l'Autorité de régulation doit expliquer aux chefs d'entreprise l'intérêt du récolement de données en même temps qu'elle formule cette demande. En retour, l'Arafer entend garantir l'égalité devant l'accès à ces données ; c'est une des tâches essentielles d'un régulateur indépendant. Un exemple aux yeux du nouveau Président de l'autorité de régulation de la priorité accordée au dialogue en amont ?







Le discours d'Alain Vidalies, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche

« Nous avons bien travaillé ensemble »



Le Président de la FNTV, Michel Seyt, a interpellé le ministre Alain Vidalies. Tout change, mais certaines choses ne changent pas assez vite, semble-t-il. Le Président de la FNTV a rappelé que les professionnels se sont engagés dans la sécurité, dans l'accessibilité, dans le service au voyageur, dans l'emploi (puisque l'ouverture des lignes a permis de créer près de 2000 emplois). Mais il a aussi évoqué le point noir des gares routières et un dossier sensible pour certaines entreprises, celui du congé de fin d'activité que l'Urssaf pénalise lourdement en l'assimilant à un dispositif de pré-retraite.

Le Secrétaire d'Etat, Alain Vidalies, a rassuré Michel Seyt sur ce point. Au-delà, il s'est réjoui du

nouvel essor de l'autocar, et a rappelé devant le Congrès les principales dispositions législatives que le Gouvernement a prises depuis un an pour réguler et moderniser le secteur: un rappel des chantiers qui impliquent les professionnels de l'autocar, comme le statut des véhicules Euro 6 dans les décrets d'application de la loi de transition énergétique pour la croissance verte. En outre, le Gouvernement a donné le cadre juridique de la création ou de la restructuration des gares routières. C'est l'objet de l'ordonnance du 29 janvier 2016 qui permet de réactualiser les textes qui dataient de 1926 et de 1945. L'essentiel réside dans



deux principes : « La création des gares relèvera de la libre initiative, et celles-ci devront garantir le libre accès de tous les modes. Le décret d'application est en cours d'élaboration et la publication est attendue avant la fin de l'année : elle définira les services à offrir » a-t-il rappelé au congrès.

Concernant la loi « NOTRe », il a confirmé que la compétence serait transférée aux régions en deux temps, le 1er janvier 2017 pour les transports non urbains et le 1er septembre 2017 pour les transports scolaires. Il a pris part, à sa manière, au débat régionalisme-départementalisme, arguant de la nécessaire souplesse dans l'application de la loi : « Il me paraît tout à fait positif que les acteurs puissent utiliser les souplesses offertes par la loi en matière de délégation de compétence entre Région et Département pour organiser les transferts en une seule fois, lorsque cela correspond à une volonté partagée ». Enfin, Alain Vidalies a évoqué la mission du député Laurent Grandguillaume, prélude à la proposition de loi relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes. Adoptée par l'Assemblée nationale le 20 juillet dernier, elle sera examinée prochainement par le Sénat. Cette loi a des effets notables pour les entrepreneurs du secteur, qui passent du registre LOTI au registre VTC. Le Secrétaire d'État aux transports a tenu à les rassurer : ils bénéficieront d'une période de transition pour que ce passage se fasse dans de bonnes conditions.







Pour conclure, Alain Vidalies a apprécié la collaboration avec la FNTV au cours des dernières années : « Je crois que nous avons travaillé en pleine intelligence pour faire face à l'ensemble de ces défis ».



Le face à face avec Valérie Pécresse

Parler-franc et projets nouveaux



La présence de la présidente de la Région Ile-de-France, Valérie Pécresse, au congrès de la FNTV illustre l'importance acquise par les autocaristes dans une autre façon de concevoir la mobilité francilienne. Interrogée par Gilles Dansart, directeur de Mobilettre, elle a confirmé sa volonté d'obtenir des résultats rapides dans le cadre de son mandat : « Je joue ma réélection sur la question des transports » a-t-elle avoué sans détours. Consciente que l'état de l'infrastructure ferroviaire induit des améliorations lentes, elle entend introduire des changements à court terme en matière de transports routiers et obtenir une grande réforme de gouvernance du Grand Paris.

A peine quelques heures avant son intervention en tribune, Valérie Pécresse avait présidé un conseil d'administration du STIF qui lançait un vaste plan d'amélioration des réseaux de bus, le « Grand Paris des Bus » : 1000 bus supplémentaires sur les routes, soit en offre nouvelle soit en renforcement de lignes existantes. La première étape de ce projet est celle de la consultation sur un site dédié où, de manière participative, les usagers peuvent jusqu'à la fin novembre faire connaître leurs remarques et leurs besoins. Besoins que l'on sait d'ores et déjà considérables en termes de services : vidéo protection, confort, climatisation, ventilation, wifi... Il s'agit de repenser un réseau, qui a l'âge respectable de 70 ans pour Paris intra-muros, et qui est en distorsion avec le peuplement et les besoins réels des quartiers. Ainsi, en Grande Couronne, quatre zones sont d'ores-et-déjà définies comme prioritaires : Chelles Versailles, Poissy, Etampes.







Pour densifier ces territoires de moyenne et grande couronnes, le Grand Paris des Bus comprendra des bus express qui utiliseront le réseau routier existant.

Sur ce point, Valérie Pécresse a tenu à se distinguer de son prédécesseur Jean-Paul Huchon : la région



Ile-de-France va réinvestir dans la route. « Parce qu'il ne faut pas opposer la route et le réseau ferré, le transport polluant et le transport vert. Les choses ne sont pas si simples », a affirmé la Présidente. Ainsi s'est-elle dite favorable aux voies réservées pour les bus sur les routes, et notamment au fait que l'on utilise en période de pointe la bande d'arrêt d'urgence. Cela concernera certains tronçons de l'A1, de l'A6, de l'A10 ou de l'A3.

C'est aussi le cas du tronçon Mantes-Poissy sur l'A13, pour lequel Valérie Pécresse regrette que l'État n'ait

pas profité de la renégociation des contrats de concession pour en modifier le cahier de charges et obtenir l'adaptation de l'infrastructure.

D'une manière générale, Valérie Pécresse semble reprocher à la gauche socialiste et écologiste de pécher par simplisme : « Je suis opposée à la mono technologie. Il faut faire fonctionner ensemble de l'électrique, de l'hybride, du gaz. C'est ce que je défends dans le cadre de l'offre du matériel roulant bus ». L'exigence de se doter d'un réseau vert et vertueux est d'ores-et-déjà une priorité. A ce titre, la Présidente de région a confirmé que les lignes de bus 126 et 115 seraient des lignes vertes. D'autant que la RATP a annoncé il y a plus d'un an déjà le bannissement du diesel à l'horizon 2025, la région doit suivre et garantir l'unité territoriale régionale : « Je refuse que Paris se dépollue sur le dos des communes de la petite couronne » a prévenu Valérie Pécresse. La Mairie de Paris et la région ensemble doivent rester attractifs.

Pourtant, la métropole francilienne a perdu un million de touristes en un an. Outre les raisons liées aux attentats terroristes, il y a des causes structurelles qui, entre autres, affectent la qualité de l'accueil. Parmi celles-ci, le problème de stationnement de l'autocar dans Paris. Sur ce sujet entre la région et la Mairie de Paris rien ne va plus. Valérie Pécresse a proposé d'étendre la création de places de parking en bout de ligne de métro, notamment pour les cars, afin d'éviter que les communes de la petite couronne ne subissent le stationnement à la sauvette, auquel les professionnels sont parfois contraints. Fin de non-recevoir de l'Adjoint au tourisme à la Mairie de Paris. La position de la Présidente de Région a été très claire sur ce point : « Si Paris ne veut pas de cars dans sa ville, la capitale se doit de dédommager les villes limitrophes qui doivent accepter les cars ».

Question finances enfin, Valérie Pécresse est revenue sur la difficulté d'honorer les dépenses dues au pass unique et à la régénération du réseau ferré pour laquelle il faut trouver 800 millions d'euros en dix ans. Ces difficultés sont aussi le résultat à ses yeux d'un problème de gouvernance, puisque ces dépenses se seraient situées, selon elle, dans un angle mort entre le STIF et le Grand Paris. Problème auquel Valérie Pécresse entend répondre par une modification de la gouvernance en Ile-de-France, convaincue qu'il ne faut pas déconnecter l'exploitation de la maitrise d'ouvrage. Il s'agirait de créer une agence à deux têtes, un établissement public industriel et commercial d'une part, un établissement chargé de l'exploitation d'autre part. Des bouleversements en perspective...







Anticiper les effets du numérique et de l'open data

Les bénéfices seront pour tous



« Un sujet aride, peu sexy, mais un sujet nécessaire » a prévenu d'emblée Marc Hofmann, Directeur de CheckMyBus. En réalité, les intervenants de la table ronde consacrée aux data sont parvenus, pédagogie et enthousiasme aidant, à rendre le sujet fort intéressant. Car, si les professionnels du secteur du transport de voyageurs voient souvent les données et les dispositions législatives les concernant comme des contraintes, il faut en fait les considérer comme une nouvelle opportunité. L'open data est un facteur d'économie, et non un surcoût. Puisque tout le monde génère des données – à l'occasion de chaque trajet notamment – il faut que ces données servent les professionnels et, *in fine*, les usagers des transports. Car il y a une approche donnant-donnant possible. Jean-Marc Lazard, président d'Opendatasoft, start-up spécialisée dans l'exploitation des données, en a livré des exemples concrets. Ainsi le site « handimap.org » réalise du calcul d'itinéraire pour les déplacements des voyageurs handicapés, en utilisant les données générées par la voirie. L'open data devient un facteur d'économie et non un surcoût.

Les investissements sont raisonnables au regard des gains attendus en termes de services au voyageur et aux entreprises. Même pour des réseaux ou des entreprises de taille modeste, l'exploitation des data ne présente pas de grandes difficultés financières ou techniques. Les difficultés sont d'ordre organisationnel : les AOT et opérateurs doivent faire leur révolution. Ce dont Yannick Collen, Président de la Confédération Nationale de la Mobilité, et à ce titre représentant aussi bien les transporteurs de fonds que les déménageurs ou les ambulanciers, s'est montré tout à fait conscient.

Valentina Zajackowski, directrice Marketing & Prospective chez IXXI, filiale de la RATP, est convaincue elle aussi qu'on ne peut plus penser aujourd'hui comme hier. L'exploitation des data permet d'optimiser le temps de trajet, d'anticiper sur les conditions effectives de ce trajet: ainsi les données, partagées et mises à la disposition des voyageurs via des écrans lumineux analogiques ou les smartphones, deviennent des aides à la décision, en temps réel ou à plus long terme. « Si je désire acheter un appartement, je regarde la manière dont il s'inscrit dans le réseau de demain sur le simulateur d'itinéraire qu'IXXI a développé en partenariat avec la Société du Grand Paris, et je suis ainsi mieux informée pour faire cet investissement » illustre Valentina Zajackowcki. L'exploitation des data permet un profilage assez fin des besoins et des voyageurs: elle permet de prendre en compte la diversité des attentes des voyageurs. Ainsi, remarque Marc Hofmann, les usagers français sont sans doute d'abord sensibles à la marque, tandis que les voyageurs allemands prêtent grande attention aux prix. Le nombre de connexions proposé par CheckMyBus permet précisément d'adapter avec finesse l'offre et la demande







Les nouvelles offres de mobilité et le transport public

Uber et Blablacar : tous ensemble pour construire la mobilité de demain !



Tout change, y compris les échanges lors des congrès professionnels, car cette année, la FNTV a reçu deux start-up qui ont révolutionné le domaine du transport de personnes par route. Romain Fau, General manager de Blablacar pour la France, le Benelux et l'Espagne, et Thibault Simphal, Directeur général d'Uber France, sont venus dire à la profession qu'ils entendaient désormais échanger et travailler avec tous les acteurs de la mobilité à la construction d'une réelle intermodalité. Nous ne sommes pas rivaux, sont-ils venus dire aux autocaristes et aux autres professionnels de la mobilité : nous vous apportons, grâce à notre maîtrise de la technologie, une clientèle et du flux. Romain Fau est allé jusqu'à aplanir la concurrence qui règne par exemple entre le covoiturage et le car : « Il n'y a pas un mode qui conviendra à tout le monde. Il y a des gens qui partagent leur véhicule puis prennent le train...Nous ne sommes donc pas en concurrence ». Et chacun d'insister sur les points d'accord (comme les points de dépose-reprise et les gares routières) et la nécessité du dialogue.

Dialogue avec les élus et dialogue avec les professionnels : « Ainsi, Blablacar échange avec des opérateurs qui souhaitent intégrer du covoiturage dans des appels d'offres pour proposer une « brique » covoiturage dans une offre plus globale » explique Romain Fau. « Nous avons en commun de centrer la discussion sur l'usager. Nous ne devons pas nous demander « quelles sont les ambitions de Blablacar ? » ou « quelles sont celles d'Uber ? » mais plutôt : « Quels sont les besoins des gens ? » a renchéri Thibault Simphal.

Uber s'est donc dit prêt à signer des partenariats avec des villes et des opérateurs de transport. Si, jusqu'ici, Uber a perdu les appels d'offres auxquels il a participé, son directeur général ne perd pas espoir. Selon lui, il faut donc aller au-delà des débats purement idéologiques et construire des convergences. Laurent Guihéry, professeur des universités, très au fait des changements et de l'innovation dans le secteur, confirme qu'il faut en finir avec l'opposition des anciens et des modernes, et considérer que l'agilité et la liberté de choix des usagers est un fait avec lequel il faut compter. Car si le pouvoir d'achat est en berne, les gens ont le même désir de se déplacer. L'important, à ses yeux, est donc de trouver un équilibre entre les choix collectifs et les choix individuels, entre la concurrence intra et intermodale, et l'Etat a son rôle à jouer dans la recherche de cet équilibre à travers la régulation. Laurent Guihéry a donc conclu en plaidant pour l'élargissement des compétences de l'Arafer.







Les opérateurs et la loi Macron, un an après

Unanimes sur le bilan, partagés sur les perspectives



Il y a un an, le congrès de la FNTV accueillait Emmanuel Macron, Ministre de l'Economie, au moment où la loi portant son nom ouvrait le marché des lignes longues distances à la concurrence. Un an plus tard, les clients sont là, les entreprises ont investi et ouvert des lignes, la demande croît. Bilan très positif, aux dires des grands opérateurs présents au congrès : Starshipper en la personne de Charles Beigbeder qui préside son conseil de surveillance, Ouibus représenté par Guillaume Pépy, Président du groupe SNCF, Eurolines/Isilines par Hugo Roncal, Directeur général et Flixbus par Pierre Gourdain, Directeur, Corporate International Development. Un vent d'optimisme a soufflé sur le congrès... L'autocar est bien entré dans une nouvelle ère.

Unanimité aussi sur la question des gares routières : tous ont semblé s'accommoder de la situation présente. Certes, il faudrait sans doute se saisir du sujet mais pas au prix d'une augmentation significative du tarif du billet.

L'optimisme fut plus mesuré au moment de discuter du modèle économique. A l'évidence, pour survivre et se développer dans un marché concurrentiel il faut investir, nouer des partenariats. Charles Beigbeder est dans son élément: « En tant qu'entrepreneur, j'aime les libéralisations, l'ouverture à la concurrence. Notre partenariat avec Ouibus est fécond: nous bénéficions de la puissance de Ouibus et nous restons indépendants ». Ce qu'a confirmé Guillaume Pépy, avant d'ajouter que cette ouverture et la manière dont le marché se construit est, pour l'entreprise SNCF et son activité traditionnelle, comme un laboratoire de ce que peut être la mobilité de demain. Pour autant, les lignes ouvertes sont-elles rentables? Pour le moment les entreprises, qui ont dû faire de gros investissements, ne rentrent pas dans leur frais. Certes, a répondu Pierre Gourdain avec l'enthousiasme qu'on lui connaît, mais « investir ne signifie pas travailler à perte. Quand on achète un appartement on ne se dit pas qu'on perd de l'argent ». Avant d'ajouter que Flixbus pense arriver dès 2017 à la rentabilité. Un optimisme qui a suscité chez les autres intervenants des regards pour le moins sceptiques, notamment chez Guillaume Pépy.

Ces deux-là ont décidément quelques désaccords sur l'évolution du marché. Pour Flixbus, le marché est européen, tandis que le Président du groupe SNCF insiste sur la nécessité de distinguer le marché à l'échelon régional et national de son échelon européen. Car la porosité de ces différents marchés est sans doute une des clés de l'évolution du secteur. Guillaume Pépy, à la tête d'un quasi-monopole d'État, pour l'instant, en matière ferroviaire a requis contre le monopole : «Nous ne trouvons pas saine l'idée que Flixbus détienne 80 % du marché français, comme il détient 90 % du marché allemand ».







A quoi Pierre Gourdain rétorque : «Cela ne nous gêne en rien d'être en situation de quasi-monopole ! Et si nous devenons trop chers, des concurrents apparaîtront, qui nous prendront nos clients ». Si le marché a trouvé ses clients, il lui reste sans aucun doute à trouver un modèle économique stable.

Pour conclure cette table ronde et le congrès, deux célébrations ont réuni tous les protagonistes. L'an I de la loi Macron, évidemment, et la 5 millionième voyageuse des services librement organisés : Madeleine, étudiante aux Beaux-Arts, adepte des trajets entre Paris Porte Maillot et Caen, a reçu le diplôme des mains des opérateurs. Et en cadeau, trente voyages gratuits offerts. Très positive sur les services offerts à bord (notamment le wifi), elle a expliqué que le prix lui permettait de voyager plus souvent. Décidément, tout change...





En guise de conclusion, Michel Seyt résumait le sentiment général : « Après des années à plaider difficilement en faveur de l'autocar, il a suffi d'une loi de libéralisation pour que la modernité de notre moyen de transport soit enfin reconnue !». Mais le plus dur reste à construire : trouver des modèles économiques viables et s'inscrire dans une adaptation toujours meilleure aux besoins de mobilité des Français.

A l'année prochaine.

Avec l'aimable participation de :



Et le soutien de :

EDITIONS CELSE - NATIXIS LEASE



