Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE
L'ENVIRONNEMENT,
DE L'ÉNERGIE
ET DE LA MER

SECRÉTARIAT D'ÉTAT
AUX TRANSPORTS,
À LA MER
ET À LA PÊCHE

Alain VIDALIES, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche

Congrès FNTV
Mercredi 5 octobre 2016
Intervention d'Alain Vidalies

Seul le prononcé fait foi

Monsieur le Président,

Mesdames et Messieurs les Parlementaires,

Mesdames et Messieurs,

J'ai grand plaisir à intervenir aujourd'hui lors de votre 24ème congrès. Le thème que vous avez choisi cette année, "pourquoi tout change", illustre parfaitement les très fortes évolutions vécues par le secteur des transports routiers de voyageurs dans la période récente.

Votre secteur est en effet en pleine mutation et nous vivons une période charnière avec le développement des services par autocar interurbains, la réforme territoriale et l'émergence d'un transport public de personnes (T3P) simplifié, régulé et modernisé.

Les services librement organisés ont permis à l'autocar de connaître un nouvel essor. Plus d'un an après l'ouverture du marché des lignes nationales longues distances, le bilan est très positif. Il confirme pleinement l'intérêt de cette nouvelle offre de transport qui répond à une forte demande de la part de nos concitoyens. Comme vous le disiez Monsieur le Président, les chiffres parlent d'eux-mêmes et cette réussite se concrétise avec le cinq millionième passager que vous fêtez cet après-midi.

Je ne peux que me réjouir de cette étape déterminante pour la profession, qui a permis d'améliorer la mobilité de nos concitoyens, ceci dans les meilleures conditions, notamment en termes d'offre et de coût pour les usagers.

L'autocar a d'ores et déjà fidélisé une clientèle satisfaite de pouvoir bénéficier de cette nouvelle offre de transport. Il faudra collectivement être vigilant pour qu'elle reste plébiscitée par tous, qui associe accessibilité, confort et ponctualité.

J’en viens maintenant aux gares routières dont l’importance s’est à nouveau imposée avec le développement des services librement organisés.

Les gares routières sont des lieux essentiels aux réseaux de transport par autocar. En tant que lieu d’accueil des voyageurs, elles jouent un rôle important au niveau de la qualité de service. A cet égard, elles sont concernées au premier plan par l’accessibilité aux personnes à mobilité réduite, tout comme les autocars d'ailleurs.

Avec la libéralisation du marché de l’autocar longue distance, s’est reposée la question de la régulation de l’accès aux gares et la nécessité de moderniser leur cadre juridique qui s’appuyait sur des textes datant de 1926 et 1945.

Cette réforme a été engagée par l’ordonnance du 29 janvier 2016. Elle permettra d’accompagner l’essor des lignes d'autocar longues distances, grâce à une double évolution : la libre initiative pour la création de gares routières et le libre accès pour tous aux gares existantes, sans pour autant imposer une charge financière ou des contraintes nouvelles aux collectivités locales.

Ainsi, l’ordonnance comprend des dispositions permettant de garantir à l'ensemble des transporteurs un accès non discriminatoire aux gares, et plus généralement à l’ensemble des arrêts d’autocars, tout en tenant compte des spécificités des services publics de transports conventionnés qui sont les utilisateurs historiques des infrastructures et aménagements existants.

Par ailleurs, cette ordonnance crée un registre national des gares et aménagements routiers qui donne à tous les acteurs la visibilité nécessaire à leur activité.

L’ARAFER, chargée de gérer ce registre, est aussi confortée dans ses missions de régulateur : elle dispose d’un nouveau pouvoir réglementaire pour définir le cas échéant les règles applicables aux exploitants de gares et se voit confier un rôle d’arbitre pour régler les éventuels différends relatifs à leur accès.

Le décret d’application de cette ordonnance est en cours d’élaboration. Il précisera notamment les éléments d'équipement constitutifs d'une gare et les services devant y être assurés. Sa publication est attendue avant la fin de l’année.

L’ouverture du marché a permis de légitimer la place de l’autocar au service de la complémentarité et de l’intermodalité, tout en veillant, sous le contrôle de l’ARAFER, à ce que les services librement organisés ne portent pas atteinte à l’équilibre économique des contrats de service public.

Sur le plan institutionnel, ces dernières années ont été marquées par de profondes et ambitieuses réformes dans l’organisation de notre territoire. La dernière en date, du 7 août 2015, portant « nouvelle organisation territoriale de la république », plus connue sous le nom de loi « NOTRe » constitue le troisième volet de la réforme territoriale souhaitée par le Président de la République. Elle renforce, comme vous le savez, les régions dans leurs compétences en matière de transport. Si j’ai bien compris, il semble que le débat ne soit pas définitif, et que vous y avez consacré une partie de la matinée. Mais il y a des combats nobles, et il y a aussi des combats d’arrière-garde.

A compter de 2017, les compétences transport des départements, y compris pour les transports scolaires et les gares routières publiques, seront confiées aux régions qui pourront bien sûr décider d’adapter l’organisation des réseaux à leur nouveau territoire élargi. Les régions, désignées chefs de file de l’intermodalité, élaboreront également, dans le cadre du schéma régional de développement durable et d’égalité des territoires (SRADDET), un volet relatif à l’intermodalité destiné à assurer une nouvelle coordination entre les différents échelons

territoriaux.

Je sais que ces chantiers sont en cours et mobilisent fortement les acteurs dans les territoires, en particulier sur des questions opérationnelles comme la gestion des transferts prévus par la loi en deux temps : 1er janvier 2017 pour les transports non urbains et 1er septembre 2017 pour les transports scolaires. A cet égard, 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.

En tout état de cause, l'enjeu est bien d'assurer la réussite de cette réforme territoriale qui était devenue indispensable pour simplifier notre organisation administrative d'une manière générale, et, pour ce qui vous concerne plus directement, pour améliorer l'efficacité et la complémentarité entre les réseaux de transport au bénéfice de nos concitoyens.

La prise en compte des questions environnementales est elle aussi fondamentale. Le transport routier collectif de voyageurs est particulièrement concerné par la transition énergétique.

La loi Transition énergétique pour la croissance verte (TECV) a ainsi prévu un nouveau dispositif visant à rendre les services publics de transport exemplaires grâce à un renouvellement des flottes par des véhicules à faibles émissions. Ce dispositif est progressif avec deux paliers successifs, en 2020 et 2025, sauf pour la RATP où il s'appliquera dès 2018. En outre, il est proportionné aux enjeux pour tenir compte des types de services, de la sensibilité des territoires concernés, et du degré de développement des technologies et tout particulièrement du réseau d'avitaillement.

Au-delà de son ambition pour la qualité de l'air, ce dispositif vise à donner une véritable impulsion en créant un marché suffisant pour stimuler l'innovation.

Je sais que l'élaboration de ce décret a fait l'objet d'un important travail de concertation avec l'ensemble des acteurs du transport public durant cet été. Il est à la fois ambitieux, mais aussi équilibré en répondant à plusieurs des attentes du secteur. C'est notamment le cas pour les services interurbains, pour lesquels le recours à des véhicules EURO 6 restera possible comme le souhaite la profession.

L'histoire du transport routier de voyageurs va également être marquée par l'évolution du transport public particulier de personnes – taxis, voitures de transport avec chauffeur (VTC), deux et trois roues motorisés - dans un contexte de développement de l'économie collaborative.

Il est apparu essentiel d'accompagner ce secteur en pleine mutation et de prendre des mesures de cohésion qui passent par la responsabilisation, la régulation et la simplification dans un objectif de concurrence équilibrée, saine et loyale.

Le député Laurent Grandguillaume a été missionné début 2016 par le Gouvernement pour mener des travaux de médiation et de réflexion. Au travers d'un premier état des lieux, il a permis au Gouvernement de bâtir une feuille de route pour l'avenir du secteur dans une dynamique de concertation permanente. Sa proposition de loi relative à "la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes" en constitue la pierre angulaire. Elle a été adoptée par l'Assemblée Nationale le 20 juillet dernier et sera examinée prochainement par le Sénat.

Cette évolution du transport public particulier de personnes marquera également un tournant dans le régime des véhicules légers de transport public collectif, communément appelés les « LOTI ».

L'adaptation des règles concernant les services occasionnels est le fruit d'un travail de

concertation avec la profession pour éviter le détournement des normes réglementaires constaté sur le terrain.

La FNTV a su porter, dans le cadre de ces échanges, les enjeux des entreprises traditionnelles de transports de personnes qu'elle représente. Effectivement, vos entreprises ont été créées bien avant le développement des centrales de réservation et pour bon nombre d'entre vous, l'arrivée sur le secteur de la mobilité urbaine de ces nouveaux acteurs n'a pas bouleversé votre métier et votre façon de l'exercer. Nous ne pouvons que nous réjouir que dans sa proposition de loi, Laurent Grandguillaume distingue, en accord avec le Gouvernement, les problématiques différentes entre les grandes agglomérations et les zones rurales, celle des « LOTI des villes et des LOTI des champs » !

Conscient de vos contraintes entrepreneuriales quotidiennes, une période de transition permettra aux opérateurs impactés d'organiser les démarches administratives générées par le passage du registre LOTI au registre VTC pour ceux qui sont concernés.

L'objectif du gouvernement, je le rappelle, est de garantir la santé économique de ce secteur en permettant à toutes les catégories de T3P de trouver leur place.

Un des enjeux majeurs du transport par autocar est et restera la sécurité. C'est une priorité quotidienne pour tous les acteurs, les opérateurs et le gouvernement. Malgré les mesures volontaristes adoptées par la France dans ce domaine et particulièrement en ce qui concerne le transport par autocar, nous avons dû déplorer de tragiques accidents survenus au cours de cette année, dont celui de Puisseguin que vous évoquiez tout à l'heure Monsieur le Président.

J'avais demandé à mes services de réfléchir avec les organisations professionnelles représentatives du transport routier de voyageurs aux mesures d'information grand public qu'il serait pertinent de mettre en place pour faciliter l'évacuation des véhicules. Différents dispositifs et supports peuvent être envisagés et je sais que la FNTV travaille actuellement sur la réalisation d'une plaquette à cet effet.

Aussi, je ne peux que me féliciter des mesures d'information et de prévention que vous mettez en place avec l'ANATEEP et la Prévention routière.

La force de notre implication collective et responsable, a permis d'inscrire au comité interministériel de la sécurité routière d'octobre 2015 une mesure qui vous permettra de connaître l'état de validité du permis de conduire de vos conducteurs salariés. Nous nous félicitions ensemble de cette avancée il y a presqu'un an maintenant. Et cette mesure n'est pas restée lettre morte. Traduite rapidement dans un vecteur législatif en mars 2016, ses modalités opérationnelles sont en cours de définition. Vous y participez sous le pilotage du ministre de l'intérieur, Bernard Cazeneuve.

Avant de conclure, je voudrais vous répondre, Monsieur le Président, sur le congé de fin d'activité dans le transport routier, qu'il concerne les voyageurs ou les marchandises, et les difficultés que vous rencontrez du fait de contrôles des URSSAF dans les entreprises.

Je tiens à vous assurer que ce sujet est bien pris en compte, bien sûr au ministère des transports, mais par le Gouvernement dans son ensemble, puisque les conséquences des contrôles peuvent être particulièrement pénalisantes pour les entreprises.

Je sais que les partenaires sociaux ont signé en avril dernier un accord sur la partie prévoyance de votre régime social, qui indique explicitement que les négociations doivent se poursuivre avec la modernisation du régime de congé de fin d'activité, régime auquel les conducteurs sont particulièrement attachés.

Dans ce cadre, vous demandez de manière unanime, organisations syndicales comme

employeurs, que les négociations qui vont commencer puissent se dérouler de façon apaisée sans être sous la menace permanente de lourdes sanctions financières. Cette demande me semble légitime et j'en ai alerté par courrier cet été ma collègue Ministre des affaires sociales, à qui les URSSAF sont rattachées administrativement. Je viens de réitérer ma démarche. Nous sommes donc tous mobilisés pour rechercher une solution le plus rapidement possible à ce problème.

Nous l'avons vu, le monde des transports est face à de nombreux défis. J'ai évoqué les nouveaux services longues distances, la réforme territoriale… mais il ne faut pas oublier la révolution numérique, avec des initiatives qui fusent de tous côtés, pour plus d'efficacité et de qualité de service. C'est le cas de l'information des voyageurs, au travers de plateformes d'information multimodales. C'est le cas également des applications accessibles sur les smartphones des usagers qui apportent en temps réel toutes sortes de services pour faciliter leur déplacement ou leur vie quotidienne.

Sur ce dernier volet, l'ouverture des données transports décidée dans le cadre de la loi « pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques » est un appel à l'inventivité au service de l'attractivité des transports et au service des usagers. Cette loi prévoit ici un dispositif original puisque les opérateurs de transports et les autorités organisatrices peuvent se doter d'un code de conduite ou d'un protocole établissant les conditions de diffusion de leurs données.

C'est ce qu'ont fait les grands opérateurs de transport (Air France, SNCF, RATP, Kéolis, Transdev...). Pour la plupart déjà engagés dans une démarche d'ouverture de leurs données, ils se sont associés pour élaborer un « code de conduite » en commun.

Enfin, une autre évolution d'envergure nous attend, à laquelle il faut se préparer : il s'agit de la circulation de véhicules à délégation partielle ou totale de conduite, avec des phases d'expérimentation qui sont en cours qui s'étendront sur plusieurs années.

Tels sont, en quelques mots, les enjeux actuels et les défis à relever pour poursuivre un développement et une modernisation du secteur qui profite autant aux usagers qu'à la profession. Je crois que nous avons travaillé en pleine intelligence pour faire face à l'ensemble de ces défis. Je sais que vos échanges avec les services de la DGITM et de la DGEC sont nombreux et fructueux, qu'ils permettent de faire évoluer les textes en prenant en compte vos enjeux et vos contraintes. Je resterai particulièrement attentif à vos attentes pour tout mettre en oeuvre, ensemble, pour faire aboutir tous ces projets d'avenir.

Je vous remercie pour votre attention.

Contact presse :
Service de presse: *01 40 81 77 57*
secretariat.presse-transports@developpement-durable.gouv.fr

244, boulevard Saint-Germain – 75007 PARIS
www.developpement-durable.gouv.fr
@ecologiEnergie