

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

Mercredi 18 octobre 2017 – Maison de la Chimie – Paris

Synthèse des débats



Congrès de la FNTV : malgré les incertitudes, l'optimisme prévaut

Le transfert de compétences aux régions est loin d'être un long fleuve tranquille ; la transition énergétique oblige à des choix difficiles en matière d'acquisition de nouveaux matériels et de migrations des installations ; certaines grandes villes cherchent à écarter les cars de l'hypercentre. Autant de raisons pour les professionnels du transport routier de voyageurs, réunis à Paris le 18 octobre pour le 25^{ème} congrès de la FNTV, de céder à l'inquiétude ? Surprise : les débats ont au contraire témoigné d'une volonté dominante de surmonter les incertitudes. Et les consultations menées auprès des 450 personnes présentes ont confirmé qu'elles étaient attentives à tout ce que l'Etat, les autorités organisatrices et les industriels pouvaient imaginer pour passer d'une logique de l'offre kilomètre à des solutions adaptées aux besoins des passagers, dans le respect des impératifs du développement durable.

Michel Seyt, qui quittera dans quelques semaines la présidence de la Fédération, neuf ans après sa première élection, l'a rappelé d'emblée : parler sans langue de bois est l'une des marques de fabrique de la FNTV. Trois débats francs et ouverts ont donc rythmé une journée marquée par les interventions des ministres Bruno Le Maire et Elisabeth Borne.

Transition énergétique, réindustrialisation et création d'emplois Le pragmatisme des élus

C'est avec pragmatisme que les élus présents disent vouloir aborder la question de la mobilité, quel que soit le niveau de décision. Barbara Pompili, Présidente de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale, pour le législateur, Xavier Bertrand, pour la Région Hauts-de-France, Jean-Pierre Serrus, pour la métropole Aix-Marseille-Provence, se sont accordés à éviter les postures idéologiques pour se donner les moyens d'agir efficacement. « Mieux vaut trente personnes dans un car écologique que trente voitures individuelles » affirme Barbara Pompili. On est passé de la lutte fer contre route à l'opposition autosolisme contre solutions propres et partagées. La transition énergétique est bien en marche et l'offre de transports s'élargit à la mesure des besoins de mobilités des citoyens. Plus question de tergiverser, la pression sociétale est trop forte.



De gauche à droite : **Barbara Pompili**, Présidente de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale, Députée de la Somme, **Xavier Bertrand**, Président de la Région Hauts-de-France et **Jean-Pierre Serrus**, Vice-Président de la Métropole Aix-Marseille Provence

Pour répondre à cette urgence, Barbara Pompili s'est voulue aussi pragmatique que rassurante : « Les Assises de la mobilité peuvent être l'occasion de faire progresser ensemble la mobilité : les autorités organisatrices, les transporteurs, les constructeurs, les représentants de la filière comme la FNTV, et il faut travailler ensemble pour améliorer la mobilité du quotidien en tenant compte des aspects environnementaux ». La commission qu'elle préside à l'Assemblée souhaite ainsi mettre en place une fiscalité incitative sur le GNV (Gaz Naturel Véhicule). La loi sur les mobilités pourrait donc être complétée par des dispositions dans la loi de finances pour 2018.

L'urgence qu'il y a à poursuivre la transition énergétique implique des investissements importants, des arbitrages en faveur de la mobilité, et d'une mobilité propre. « Il faut être pragmatique et reconnaître une nécessaire progressivité, certes, mais je préfère parler de la "progressivité pressée"! » a insisté Jean-Pierre Serrus : « Les élus vont-ils enfin fixer la mobilité comme priorité absolue ? Là est la vraie question ». « Que demandent les collectivités à l'État ? Des moyens sans doute, mais surtout de l'autonomie » répond Xavier Bertrand qui connaît la situation des finances publiques. Les régions doivent pouvoir déterminer le mix énergétique qu'elles souhaitent pour leurs transports. Les Hauts-de-France souhaitent ainsi s'orienter vers le gaz, l'électrique – y compris pour les transports scolaires – et l'hydrogène à terme. Mais il faut que le cadre réglementaire le permette. Le Président des Hauts-de-France a été très applaudi lorsqu'il a réclamé la souplesse nécessaire à une politique régionale : « La réglementation doit nous permettre de travailler avec tous les acteurs, y compris des PMI et des PME implantées localement ».

Les régions doivent donc retrouver une marge de manœuvre en termes de marchés publics pour mieux répondre aux impératifs écologiques.

Car c'est bien le premier défi de l'économie des transports. Bruno Le Maire, Ministre de l'Economie et des Finances, l'a rappelé dans un message adressé aux congressistes : « Notre premier défi est de favoriser l'offre de véhicules propres, électriques, hybrides ou au gaz. Le deuxième défi est de produire des cars en France pour œuvrer à la réindustrialisation, dans un contexte de commerce équitable, de règles de réciprocité, notamment dans l'accès aux marchés publics. »



Message vidéo de Bruno Le Maire, Ministre de l'Economie et des Finances, diffusé lors du congrès.

On tenait là le gros débat de la matinée... Faut-il encourager d'abord les constructeurs français, alors que les Chinois ont une longueur d'avance sur l'électrique et commencent à ouvrir des lignes d'assemblage dans l'Hexagone ? Isbrand Ho, directeur Europe de BYD (*Build Your Dream*), géant chinois de l'électrique (10 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2015) défend sa nouvelle implantation à Allone, 150 emplois sur les terres d'un certain... Xavier Bertrand. Ce dernier salue ce pari : « BYD un constructeur des Hauts-de-France et pas un constructeur chinois ! ». Le Président des Hauts-de-France revendique d'avoir construit avec BYD un lien privilégié, qui permet la production de cars propres et la création d'emplois dans une région qui souffre singulièrement du chômage. Car, au-delà des emplois créés, ce sont des emplois indirects et tout un bassin qui respire à nouveau. Isbrand Ho est heureux de s'installer sur le marché français et pousse la logique d'intégration : « Nous adorons nos concurrents ! Nous faisons tous la même chose, nous faisons du transport de voyageurs ».



De gauche à droite : **Isbrand Ho**, Directeur Europe de BYD, **Sylvain Blaise**, Directeur général d'Iveco France et **Pierre Reinhart**, Président de Dietrich Carebus (Yutong et Tamsa).

« Concurrence déloyale » rétorque Sylvain Blaise, directeur général d'IVECO France. « Les constructeurs s'engagent, investissent, développent une authentique filière industrielle française, mais ils le font dans un contexte faussé par les aides publiques de la Chine à ses grands groupes chinois doublées du soutien des collectivités en France ». Et de reprocher aux élus et à l'État de ne pas suffisamment protéger la filière industrielle française de la construction de matériel. Il argue d'un « *made in France* relatif » du côté de ses concurrents, avec un ratio de matériel purement *made in France* dans chaque véhicule bien inférieur à celui d'Iveco.

Pierre Reinhardt, Président de Dietrich Carebus Group, a présenté une sorte de troisième voie. Son entreprise commercialise en France Temsa et Yutong. En contractualisant avec les entreprises turque et chinoise, Pierre Reinhart a développé l'entreprise familiale et créé plusieurs dizaines d'emplois en France - et ce n'est pas fini. « On n'a donc pas nécessairement besoin d'une unité de production pour créer des emplois, même si nous envisageons de créer une usine d'assemblage. Je suis fier de travailler avec la Chine. DCG paie ses impôts en France et le partenariat est propre » a-t-il affirmé avec des accents de sincérité qui ont semblé convaincre les professionnels. Une manière intéressante de répondre à la question du patriotisme économique, et une preuve supplémentaire que l'heure mercredi dernier à la Maison de la Chimie était plus à l'opportunisme qu'à l'idéologie.

Une pédagogie des solutions propres de motorisations



La FNTV, en partenariat avec l'ADEME et Régions de France, a réalisé un document : «*Quelles filières énergétiques pour les autocars ?* ». Marie-Christine Prémartin, Directrice exécutive des Programmes de l'ADEME et Ingrid Mareschal, Déléguée générale de la FNTV, ont présenté ce projet commun, qui prend la double forme d'une animation vidéo et d'un document papier.



Le congrès l'a confirmé : la conscience écologique grandit, non seulement chez les citoyens ou les autorités organisatrices (AO), mais aussi au sein de la filière transport. La FNTV a donc souhaité mettre à la disposition des entreprises du secteur mais aussi des AO un outil concret, permettant de saisir les enjeux de la transition écologique et de se projeter dans un futur proche, comme l'a expliqué Ingrid Mareschal. La décarbonation, la baisse de l'autosolisme et la production de véhicules propres répondent à des enjeux environnementaux et de santé publique. Aborder de manière concrète les questions du remplacement des véhicules, des stations de recharge ou encore de la formation professionnelle, peut permettre aux professionnels d'être mieux préparés à ces défis.

L'ADEME a réalisé une étude sur l'impact environnemental des « cars Macron » depuis 2015. Les « cars Macron » sont la démonstration, rappelle Marie-Christine Prémartin, de ce que l'on peut tenir ensemble deux exigences : accroître la mobilité de nos concitoyens et réduire les émissions de gaz à effet de serre en s'appuyant sur de bons taux de remplissage (38 à 40%). L'ADEME soutient ces expérimentations intéressantes. Un appel à projet fait apparaître que l'on pourrait créer 87 stations GNV : « Cela n'est pas fait, et il faudra prendre garde au maillage, mais c'est de bonne augure », a affirmé Mme Prémartin, s'inscrivant dans la tonalité plutôt optimiste du congrès.

Vers les grands événements : le pari de l'autocar La place du car en ville : après la crise, l'apaisement

Jean-François Martins est Maire-Adjoint à la Ville de Paris en charge du sport et du tourisme ; il connaît bien la FNTV, et pour cause : ils se rencontrent souvent pour évoquer l'accueil des cars dans la ville, sujet ô combien électrique (sans jeu de mots) depuis deux ans, émaillé par une manifestation inédite de 300 autocars en 2016. Le dialogue est meilleur aujourd'hui qu'hier, même si le débat a fait apparaître autant de questions que de réponses. Deux sujets ont été clairement posés : celui de la pollution et celui de l'insertion du véhicule dans la ville. La Mairie de Paris a récemment accédé à la demande de la FNTV en repoussant les délais de sortie du diesel de 2020 à 2024. Les autocars ne sont pas plus polluants que les autres types de véhicules, mais ils participent à une pollution qu'il est impératif de réduire. La Mairie de Paris a donc pris conscience que l'incertitude réglementaire d'ici 2020 était trop forte pour les transporteurs, mais maintient la nécessité de sortir du diesel et de diminuer la voiture dans Paris. Ce nouveau délai sera-t-il suffisant ?



De gauche à droite : **Jean-François Martins**, Maire-Adjoint à la Ville de Paris en charge du sport et du tourisme, **Timothy Jackson**, Directeur général Grande Bretagne, Irlande et Afrique du Sud RATP Dev, **Antony Piqueras**, Directeur technique de Paris2024, et **Jean-Pierre Mas**, Président des Entreprises du Voyage et co-fondateur de la Confédération des Acteurs du Tourisme

Timothy Jackson, Directeur général Grande-Bretagne, Irlande et Afrique du Sud de RATP Dev, s'est montré réservé sur le calendrier avancé par Jean-François Martins de sept ans pour mener à bien le remplacement des matériels. Le taux d'amortissement des cars à Londres est plutôt de 12 à 15 ans. Comment tenir la date de 2024 ? Toute la question est celle de l'arbitrage entre le coût et la pollution. Politiquement, il est inconcevable aujourd'hui de ne pas investir dans des véhicules propres. Il faut à la fois tenir compte des contraintes environnementales, et ne pas rajouter de surcoût au client...

Reste la difficile question de la place du car dans la ville. Le dialogue avec la Mairie de Paris sur la question du stationnement est ouvert. Les difficultés en la matière sont accrues du fait que l'on a 30 % d'espace de voirie en moins. La Mairie a mis en place le Pass Autocar pour réguler le stationnement intra-muros et en appelle... à l'autorégulation des conducteurs. « C'est un peu court » objecte Jean-Pierre Mas, au nom de la Confédération de Acteurs du Tourisme. « On ne peut pas opposer aux autocaristes et aux voyageurs que les lignes de métro suffisent à Paris, opposer la ligne 14 au car. Que fait-on des groupes qui ne font qu'une halte touristique au Sacré-Cœur ? »

Paris2024, un accélérateur de mobilités ?

De l'avis général, les JO sont une opportunité pour la France et pour les mobilités franciliennes. Une consultation réalisée au cours du congrès le confirme à 88 %.

La Mairie de Paris et les acteurs du tourisme y voient un accélérateur de la mobilité du quotidien en Ile-de-France. Jean-François Martins a rappelé que ce sont les grands événements comme les expositions universelles ou les Jeux Olympiques qui ont fait la ville. Anthony Piqueras, directeur technique de Paris2024, a présenté la carte des sites : une vaste zone autour de la Cité du Cinéma et du village olympique sur L'Île-Saint-Denis, une zone dans Paris intra-muros et quelques épreuves à Versailles et Saclay. En matière de transport, le projet est connu : l'ensemble des spectateurs se rendront sur les sites en transports en commun, tandis que les personnes accréditées – athlètes et familles olympiques, organisateurs, presse, sponsors – utiliseront des véhicules de contenance variable, plus souples, et propres. C'est à l'évidence là que l'autocar a toute sa place.

Le témoignage de Timothy Jackson, présent aux JO de Londres, est à nouveau instructif. A Londres, en 2012, on annonçait « les jeux des transports en commun ». De fait, « on a fait avec l'existant, et on a essayé de convaincre les usagers de libérer les transports en commun durant la période des Jeux. Ça a tellement bien fonctionné qu'on a réduit de 35 % le trafic dans le métro. On avait prévu à Londres 10 % de transports par cars et à l'arrivée on était plutôt à 5 %. En tout cas, les améliorations générées ont profité à Londres au-delà des JO. »

Mais Paris n'est pas Londres. Les Français sont un peu moins civiques et disciplinés que les Anglais... et la probable confirmation prochaine qu'une grande partie du nouveau réseau Grand Paris Express ne sera pas prêt en 2024 devrait obliger à pas mal de réalisme. A charge pour les professionnels du secteur d'être prêts pour prendre leur place, sur une très courte période. Car au-delà du business généré, « les grands événements sont une belle vitrine pour la Profession » a rappelé Jean-Sébastien Barrault, directeur du congrès et candidat à la succession de Michel Seyt.

Merci Président !

Jean-Sébastien Barrault a clos la matinée par un discours et par un hommage appuyé à Michel Seyt qui quittera ses fonctions en décembre. Un grand nombre de personnes ayant collaboré avec lui durant les neuf années de sa présidence ont tenu à témoigner de l'engagement de Michel Seyt dans la défense des intérêts de la Profession et, au-delà, de la mobilité. Hommage à son sens politique aiguisé, à sa loyauté, à son sens de l'humain. Selon Guillaume Pepy, on doit à Michel Seyt la revalorisation de l'image de l'autocar. Tandis que Dominique Bussereau, ancien ministre des transports, a salué en lui un honnête homme au sens du XVIIIe siècle. Tout le monde lui a reconnu un talent singulier pour trouver un consensus conforme à l'intérêt général, sans compromission. Michel Seyt, très ému de la reconnaissance partagée de l'action menée durant ses trois mandats, s'est dit fier d'avoir réussi à changer la place de la Fédération dans le paysage de la mobilité.



De gauche à droite : **Jean-Sébastien Barrault**, Directeur du 25^{ème} Congrès de la FNTV, **Michel Seyt**, Président de la FNTV, **les personnalités institutionnelles du secteur et les membres du Conseil exécutif de la FNTV** rendant hommage aux neuf années de présidence de Michel Seyt.

Nouvelles mobilités régionales

L'immense défi

Le car a trouvé sa place dans le paysage des mobilités. Démonstration faite, de manière assez inattendue, par Guillaume Pepy, Président du directoire du groupe SNCF et PDG de SNCF Mobilités, interviewé par Gilles Dansart en ouverture de la table ronde phare du congrès, consacrée aux nouvelles mobilités régionales. « Si l'on ajoute le TER assuré par le car – soit 10 % de l'offre TER – les Services Librement Organisés et Keolis, on ne peut que reconnaître que l'autocar a changé de dimension dans le groupe SNCF. » Dans le contexte du transfert de la compétence transport aux régions et de l'augmentation de l'offre et de la demande de mobilité, se pose nécessairement la question de la régulation. Guillaume Pepy souhaite travailler en bonne intelligence à la complémentarité des modes et des entreprises. Faire du conventionné quand l'offre répond à la demande. Faire du car quand c'est plus rationnel.



Il faut raisonner désormais en fonction des besoins et non de l'offre, et mesurer en voyageurs/km. Le Président de la SNCF sait surprendre : « La SNCF a l'ambition que le TER par car soit meilleur que ce que le train peut faire ». Et de défendre l'obligation que les villes garantissent l'accès au car intra-muros.

Guillaume Pepy opte donc pour un changement de paradigme. Et pour que les énergies de tous se concentrent sur la réalisation de l'intermodalité : « il faut arrêter d'en parler. Maintenant il faut la faire. Entre le rien et le tout, il y a un moyen terme ». De manière conséquente, il se dit prêt à signer des conventions multimodales avec les régions ou les métropoles, si cela sert les voyageurs et la rationalité des mobilités. Mieux vaudrait que les acteurs parviennent à travailler ensemble sans avoir besoin d'une contrainte légale. Guillaume Pepy minimise les frottements possibles, et nie la possibilité d'une concurrence interne au sein de la SNCF.



La table ronde entre élus, opérateurs et régulateur pouvait alors commencer. Bernard Roman, Président de l'Arafer, a beau, lui aussi minimiser les frottements, il y en a quelques-uns qui pèsent quand même au niveau régional. Philippe Tabarot, Vice-Président chargé des transports de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, évoque la ligne Nice-Marseille. La Région fait appel à l'Arafer qui, semble-t-il, ne parvient pas à contraindre les acteurs. Alors pour résoudre le problème, la Région PACA mise sur l'ouverture à la concurrence ferroviaire, dont l'échéance de 2023 lui paraît trop lointaine. « Que Philippe Tabarot se rassure, répond Bernard Roman, la lecture que fait de la loi l'autorité de régulation autorise la concurrence dès 2019 ». Une bonne nouvelle pour le Vice-Président Transports, visiblement aussi fatigué que les usagers par la situation du TER en PACA.



De gauche à droite : **Bernard Roman**, Président de l'ARAFER, **Gérard Lahellec**, Vice-Président chargé des transports de la Région Bretagne et **Philippe Tabarot**, Vice-Président chargé des transports de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Plus globalement, la table ronde a fait apparaître l'immensité et la complexité de la tâche pour les régions, mais aussi leur détermination à prendre à bras le corps la mission qui leur est désormais confiée. Les professionnels ont de bonnes raisons d'être inquiets – les trois quarts d'entre eux sont soucieux des impacts du transfert de compétence à la région – car les régions ont effectivement fort à faire et reconnaissent les difficultés : garantir une égale accessibilité des territoires, accompagner les entreprises dans cette mutation, faciliter la lisibilité de l'offre, mettre enfin en place l'intermodalité, et surtout... organiser l'offre en fonction des usagers et des usages. Passer outre les tensions entre agglomérations, métropoles et région pour ne penser qu'aux demandes de déplacement. Mais le volontarisme et l'optimisme qui animent aussi bien Gérard Lahellec, Vice-Président en charge des Transports de la Région Bretagne, que Philippe Tabarot, sont à la mesure de la tâche. Gérard Lahellec le dit clairement : « Les moyens n'arrivent pas spontanément. Le contexte nous contraint à modifier nos pratiques. Nous sommes prêts. Il faut faire confiance aux intelligences régionales ».

Chacun semble convaincu que c'est bien à l'échelon régional que les mobilités doivent être pensées et construites. Sans opposer le car au train, il faut proposer une offre rationnelle qui réponde à la demande précise des usagers, et dans laquelle tous les opérateurs vont pouvoir s'inscrire. Les régions doivent déterminer la part modale entre le ferroviaire et le car, organiser la concurrence entre les modes par le moyen de l'allotissement. Elles ont notamment deux gros chantiers devant elles : une billettique unique et des gares routières de qualité et en nombre suffisant. Côté billettique, la Région Bretagne a instauré par exemple le KorriGo, carte unique de déplacement. Quant aux gares routières, elles sont une préoccupation majeure. Comment parler sérieusement d'intermodalité sans gares dignes de ce nom, sûres et accueillantes ? La Région PACA a une réponse simple : elle n'instruit tout simplement pas les dossiers qui n'incluent pas une gare routière. Avec ces deux outils, les régions peuvent espérer accroître la fluidité et la facilité de l'accès à la mobilité, mais aussi la lisibilité d'un réseau qui ne doit exclure personne. L'accès à tous les territoires est une exigence forte : « Les villes sont les enfants gâtés de la mobilité. Il faut se mobiliser pour le rural et le péri-rural » résume Jean-Pierre Farandou, Président-Directeur général de Keolis, dont l'entreprise s'est dotée depuis plusieurs années d'un bon outil de connaissances des mobilités et des besoins : Keoscopie.

En amont, les régions doivent avoir une feuille de route, claire et lisible. Michel Seyt, au nom de la FNTV, réclame cette clarification. Thierry Mallet, PDG de Transdev et Président de l'UTP, demande lui aussi que l'ambition des régions soit tracée et connue. En retour, celles-ci devraient avoir un regard plus important sur les Services Librement Organisés (SLO), car le car est un moyen souple, sûr et ponctuel sans lequel on ne peut bâtir une offre adaptée aux besoins. Un des leviers à la disposition des régions est sans aucun doute la plateforme régionale de transport, bon outil pour mettre en musique les différents opérateurs. L'Arafer va publier un rapport sur le ferroviaire en France qui montrera, région par région, la fréquentation des lignes TER, TGV et SLO, qui devrait être un bon outil pour les régions. Quant aux opérateurs, il leur faut aussi accéder aux données nécessaires à la confection de l'offre. La SNCF, la RATP, Transdev et Blablacar travaillent en ce moment à la réalisation d'une plateforme, un entrepôt de données où chaque

opérateur pourra aller puiser l'information nécessaire à son activité. « Il y a urgence, sinon les GAFA nous mettront tous d'accord » prévient Jean-Pierre Farandou. Mieux instruits, les autorités organisatrices et les opérateurs devraient parvenir à être plus en prise avec la demande des usagers.



De gauche à droite : **Michel Seyt**, Président de la FNTV, **Thierry Mallet**, Président-Directeur général de Transdev, **Jean-Pierre Farandou**, Président-Directeur général de Keolis.

Elisabeth Borne veut accélérer sur les gares routières

La Ministre des Transports a clôturé le 25^e congrès de la FNTV. Elle a rappelé deux axes majeurs des politiques d'Etat - sécurité et transition énergétique - tout en insistant sur un sujet qui lui est cher, les plateformes d'intermédiation numérique, et une lacune de plus en plus criante : des gares routières de qualité. « Les gares routières sont encore trop souvent un angle mort de nos politiques des mobilités » a regretté Elisabeth Borne. « Je souhaite que les prochains mois soient l'occasion de réfléchir à une évolution de la gouvernance qui permettrait de donner à nos gares routières le même coup d'accélérateur qu'ont connu les gares ferroviaires depuis quelques années. Je serai à l'écoute de toutes les propositions qui pourront être faites, et particulièrement des vôtres car vous êtes en première ligne ! »



Les partenaires du 25^e Congrès de la FNTV :



et le soutien de :
EDITIONS CELSE - GOEURO - NATIXIS LEASE