



Le rapport d'activité 2020-2021 de la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV).

MAI 2021

Directrice de la publication : Ingrid Mareschal Conception et réalisation : Citizen Press, Paris. Rédaction : Anne-Marie Pouliquen, FNTV, Stéphane Boumendil, Bernard Duran, Séverine Vallat. Crédits photos : FNTV, iStock, DR, Shutterstock, alpcat medias. Impression : PrintTeam.

Ce document est imprimé sur un papier

www.fntv.fr











Notre raison d'être :

représenter et défendre les entreprises de transport routier de voyageurs pendant la crise et pour favoriser la reprise. 5

Qui sommes-nous?

Notre identité, nos missions

6

Jean-Sébastien Barrault, président de la FNTV

« Malgré les difficultés, nous avons prouvé que nous sommes une profession responsable »



9

À vos côtés pour préparer la reprise

D'une ampleur inédite, la crise sanitaire a durement touché les entreprises du secteur, quelle que soit leur taille. Pour les aider à traverser cette période, la FNTV a mené un intense travail de lobbying auprès des pouvoirs publics, des banques et des assurances.

14 Chiffres-clés



15

À vos côtés pour adapter les réformes

La loi d'orientation des mobilités, comme le projet de loi « Climat et résilience » ont un impact important sur l'activité des autocaristes. La FNTV se tient aux côtés des entreprises pour leur permettre de se développer dans ce nouveau contexte.



19

À vos côtés pour développer l'emploi dans le secteur

Malgré la crise, la FNTV s'est mobilisée pour le recrutement et la formation. Sans oublier le dialogue social, resté très dynamique dans cette période d'incertitude.



23

À vos côtés pour accélérer les transitions

La FNTV a plaidé auprès des pouvoirs publics pour des calendriers réalistes et viables pour le verdissement du parc de véhicules.



26 Interview

Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué auprès de la ministre de la Transition écologique, chargé des Transports.



30 Grand témoin

Rencontre avec Geoffroy Roux de Bézieux, président du Medef

32

Le Conseil exécutif L'équipe centrale Le réseau territorial

QUI SOMMES-NOUS?

Notre identité

La Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) est une association professionnelle qui rassemble les entreprises de transport routier de voyageurs (TRV) et les acteurs des nouvelles mobilités. Elle représente également le transport sanitaire et le transport de fonds et valeurs dans les négociations sociales de la branche : la Chambre nationale des services d'ambulances (CNSA) et la Fédération des entreprises de la sécurité fiduciaire (Fedesfi) adhèrent à la FNTV. La FNTV représente plus de 1300 entreprises de toutes tailles (TPE, PME, ETI et groupes). Ses adhérents emploient 85 000 salariés. Une équipe pluridisciplinaire et spécialisée est au service des adhérents à Paris. Un maillage territorial et sectoriel organisé en 16 régions est à l'écoute quotidienne des adhérents. La FNTV Nouvelles Mobilités rassemble les services librement organisés (« cars Macron »), les sociétés de covoiturage, les plateformes de mobilité et les activités opérées au moyen de véhicules de moins de 10 places.

Nos missions

- Représenter et défendre les intérêts des entreprises de transport routier de voyageurs auprès des pouvoirs publics (Gouvernement, Parlement, administrations...), des acteurs institutionnels et des organisations syndicales...
- Négocier avec les partenaires sociaux l'évolution de la convention collective nationale et participer à toutes les négociations sociales de la branche du transport routier et du secteur des transports routiers de voyageurs dont elle a la responsabilité.
- Informer régulièrement les entreprises de transport routier de voyageurs des actualités juridiques, sociales et fiscales les concernant et leur apporter une expertise technique. La FNTV et son réseau territorial soutiennent les adhérents au quotidien en leur apportant des réponses précises à leurs questions.
- Rassembler, représenter et fédérer les entreprises de transport routier de voyageurs. Les instances de la FNTV (Conseils exécutifs, conseils des territoires, commissions thématiques nationales et groupes de travail), au sein desquelles est définie la politique professionnelle, sont un lieu d'échange d'expériences et de réflexion sur l'actualité et l'avenir de la profession.
- Communiquer auprès de ses adhérents et partenaires, des médias, des pouvoirs publics et du grand public pour valoriser les activités et réagir aux sujets d'actualité concernant la profession.
- Assurer la promotion des métiers du secteur et du transport routier de voyageurs à travers divers supports et outils auprès des différents publics.

"Malgré les difficultés, nous avons prouvé que nous sommes une profession responsable"



JEAN-SÉBASTIEN BARRAULT

Président de la FNTV

Un peu plus d'un an après le début de la crise sanitaire, où en est le secteur du transport routier de voyageurs?

Jean-Sébastien Barrault :

Il est trop tôt pour dresser un bilan de ce choc sans précédent. Cela d'autant plus que nous n'avons pas encore de réelles perspectives de reprise. La fréquentation du transport collectif conventionné avec les collectivités enregistre une baisse d'environ 30 %, le trafic ayant été totalement stoppé lors du premier confinement du printemps 2020. S'agissant du transport occasionnel et touristique, la perte d'activité atteint 80 %. Même si le nombre de faillites reste limité à ce stade, je crains que le phénomène ne s'amplifie en 2021.

Les aides de l'État décidées pour 2021, vous semblentelles suffisantes?

JSB: Sur l'année 2020, le seul point positif est venu de l'appui des pouvoirs publics, qui ont permis à la très grande majorité des opérateurs de tenir le coup. L'État, grâce au « plan tourisme », comme les collectivités se sont montrés à l'écoute de notre profession et je tiens à saluer leur

engagement. La Fédération entretient avec ces acteurs un dialogue privilégié et permanent qui a permis d'ajuster le soutien à notre activité.

Au printemps 2020, nous avons obtenu de l'État un décalage de six mois de nos remboursements d'emprunts et de crédits-bails. Cette mesure a été reconduite pour six mois, de sorte que nous avions, fin 2020, un dispositif satisfaisant pour nos entreprises les plus fragiles. Nous sommes malheureusement arrivés au terme de cette période. Contraint par les règles de concurrence européenne. l'État est dans l'incapacité d'accorder aux entreprises un différé supplémentaire. Conséquence : alors que l'activité reste au ralenti, de nombreuses entreprises n'ont pas la trésorerie suffisante pour rembourser leurs emprunts bancaires. En clair, elles sont au pied du mur. C'est d'ailleurs à un véritable mur de la dette que risquent de faire face nos entreprises. Pour notre Fédération, il s'agit d'un sujet très préoccupant.

Au-delà de l'État, sur quels autres acteurs le secteur du TRV a-t-il pu compter?

JSB: Les autorités organisatrices de la mobilité, et en particulier les Régions, ont indéniablement été à la hauteur du défi. Elles ont pris en charge les frais fixes des entreprises, y compris pour les services qui n'ont pu être assurés, comme le transport scolaire lors du premier confinement. Les Régions ont également accepté de renégocier les engagements pris en matière d'objectifs de trafic dans le cadre des

66 Les technologies de transition coûtent cher. Elles exigent un soutien fort de l'État et des collectivités."

délégations de service public. Un appui d'autant plus notable qu'elles s'apprêtent elles-mêmes à subir d'importantes baisses de recettes en 2021. Nous avons également sollicité la Fédération française de l'assurance, qui représente un

entreprises. Du côté des banques, nous avons œuvré aux côtés de l'État pour obtenir le report des remboursements d'emprunts. Pour l'instant, nous ne sommes pas parvenus à prolonger ces mesures pour 2021, mais le dialogue se poursuit.



75%

de baisse de sinistralité

en 2020

poste très important dans la structure de charges des entreprises.

Même lorsque les véhicules sont restés à l'arrêt, les primes d'assurance n'ont jamais cessé d'être versées. Dans le même temps, la sinistralité a baissé de 75 % en 2020! AXA, qui assure la quasi-totalité du parc d'autocars, a accepté de faire un geste mais seulement en faveur des plus petites

La pandémie va fortement impacter la confiance des voyageurs dans le transport collectif...

JSB: D'ores et déjà, le niveau de trafic des transports en commun, hors période de confinement, ne représente que 70 % de celui de l'avant-crise. Quel comportement les usagers adopteront-ils demain? Pour l'instant, nous n'en savons rien. Une chose est sûre, nous devrons adapter notre communication pour rassurer sur le respect des règles sanitaires à bord de nos véhicules. C'est l'une des clés pour reconquérir le grand public.

Malgré la crise, le secteur a poursuivi sa marche vers la transition énergétique. Quelles sont les avancées qui retiennent votre attention dans ce domaine?

JSB: Le projet de loi Climat et résilience et l'instauration progressive des zones à faibles émissions font peser une pression très forte sur nos

66 L'État comme les collectivités se sont montrés à l'écoute de notre profession et je tiens à saluer leur engagement."

entreprises. Les calendriers imposés par l'État et les collectivités territoriales ne sont pas réalistes au regard de l'offre industrielle. Fragilisées par la crise, nos entreprises ne disposent pas de marges de manœuvre pour investir dans des technologies de motorisation alternatives. Notre travail de lobbying repose donc sur deux piliers. Premièrement, s'entendre avec les pouvoirs publics sur des échéances réalistes. L'interdiction des véhicules diesel dans les centres-villes dès 2024 n'est pas tenable. Pour autant, un horizon 2035-2040 ne l'est pas davantage, car l'opinion publique et les élus locaux veulent aller plus vite. En revanche, un horizon intermédiaire constitue une

C'est le deuxième pilier de notre action : faire en sorte que notre profession soit aidée financièrement dans la mise en place de technologies innovantes et propres. Nous œuvrons actuellement à la reconnaissance du B100, un biocarburant particulièrement performant, et nous militons pour la généralisation du rétrofit, qui permet de faire

base de discussion raisonnable,

à condition que les solutions

technologiques soient au

rendez-vous.



18

ans

Âge du permis d'autocar

passer un véhicule du diesel à une motorisation au gaz. Mais ces technologies de transition coûtent cher. Elles exigent un soutien fort de l'État et des collectivités.

Le TRV reste confronté à d'importantes difficultés de recrutement. Quelles actions la Fédération conduitelle pour stimuler l'emploi?

JSB: Plusieurs raisons expliquent ces difficultés: une pyramide des âges défavorable, avec de nombreux départs à la retraite, un manque d'attractivité lié au temps partiel et la désaffection d'une partie de nos conducteurs qui, pendant

la crise sanitaire, se sont tournés vers le transport de marchandises. Résultat : lorsque la reprise sera là, nous risquons de manquer de maind'œuvre. L'une des solutions vient de l'abaissement de l'âge du permis autocar à 18 ans. Nous espérons beaucoup de cette mesure, défendue par la Fédération depuis de nombreuses années. Elle suppose de développer, avec nos partenaires, une filière de formation adaptée. Nous devons également travailler à mieux faire connaître notre secteur et à le rendre plus attractif. À cet égard, je tiens à remercier les chefs d'entreprise, qui, malgré la crise, ont poursuivi les négociations avec les organisations syndicales pour revaloriser nos métiers. Un accord très important a été signé par les partenaires sociaux pour réformer le contrat en période scolaire (CPS). Malgré les difficultés, nous avons prouvé que nous sommes une profession responsable.



pour préparer la reprise

D'une ampleur inédite, la crise sanitaire a durement touché les entreprises du secteur, quelle que soit leur taille. Pour les aider à traverser cette période, la FNTV a mené un intense travail de lobbying auprès des pouvoirs publics, des banques et des assurances.

Mobilisation générale pour la survie des entreprises

En mars 2020, la crise sanitaire a interrompu en quelques jours la quasi-totalité des flux touristiques, conduit à la fermeture des écoles et à l'annulation des événements culturels et sportifs. Comme il se devait, la FNTV a immédiatement mené un travail d'information et de concertation avec les pouvoirs publics pour venir en aide aux entreprises.

la mi-mai 2020, le Gouvernement lançait un vaste plan de soutien au secteur touristique, élaboré par le Conseil interministériel du tourisme, couvrant notamment le tourisme par autocar. Activité partielle, fonds de solidarité, exonération de charges sociales pour les TPE et les PME et crédit de cotisations constituent les principales dispositions dont ont bénéficié les entreprises du TRV en 2020. Tout au long de la crise. la Fédération s'est battue pour l'extension des périmètres concernés par les dispositifs de soutien, la prolongation et la diversification des mesures. En août 2020, les pouvoirs publics initiaient le prêt garanti par l'État « saison », prêt plus avantageux que le PGE classique, avec un plafond porté aux trois meilleurs mois de chiffre d'affaires de l'année 2019. En octobre 2020, le Gouvernement annoncait l'adaptation, la prolongation dans le temps et l'extension des dispositifs de soutien. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des Transports, intégrait dans le plan tourisme les entreprises du secteur dont l'activité touristique n'est pas l'activité principale, à l'occasion

Bilan d'un an de crise sanitaire sur les entreprises nationales du secteur du transport routier de voyageurs



-84 %

chiffre d'affaires

pour les transports touristiques (moyenne)

-20%

chiffre d'affaires

pour les transports conventionnés



85 %

ont recours au chômage partiel d'un déplacement à Metz avec le président de la FNTV. En décembre, le critère d'éligibilité au fonds de solidarité relatif au nombre de salariés était déplafonné et porté à 250 salariés contre 50 auparavant.

Agir auprès des banques

La Fédération a aussi mené sa croisade auprès des acteurs de l'assurance et de la banque. Ainsi, les TPE-PME du transport touristique éligibles selon les critères retenus devraient obtenir le remboursement de primes d'assurance pour 2020 et un gel des primes sur le premier trimestre 2021. La FNTV demande toujours aux assureurs l'élargissement de cette mesure, qui ne bénéficie qu'à très peu d'entreprises. Malgré l'arrivée des vaccins début 2021. l'espoir d'une reprise d'activité rapide s'est évanoui. Aussi, la FNTV a demandé aux banques d'accorder de nouveaux reports d'échéances bancaires et de crédits-bails au-delà du moratoire de 12 mois sur les crédits, qui se termine en mars. Une telle mesure, couplée au prolongement des mesures de soutien de l'État, devrait contribuer à la survie de milliers d'entreprises et à la sauvegarde des emplois.

"Une seconde année de crise serait catastrophique"



CLAUDE PONSOT

Président de la commission Tourisme de la FNTV

Comment la crise a-t-elle touché le transport routier touristique?

Claude Ponsot: Très violemment. Bien entendu, l'impact est différent selon les régions. L'Île-de-France, l'Auvergne-Rhône-Alpes et la Normandie, régions très touristiques, sont parmi les plus touchées. Mais les autres aussi sont atteintes. En région PACA, l'aéroport de Nice a été fermé. Le Grand Prix de Monaco, le Festival de Cannes, les escales des bateaux de croisière... tout a été annulé, ce qui a directement mené au chômage technique nos adhérents. En Rhône-Alpes, les stations de ski

n'ont pas ouvert. En Alsace, les marchés de Noël n'ont pas eu lieu. Par ailleurs, les touristes étrangers ne viennent plus en France, les seniors ne peuvent plus partir en excursion. Bref, le tourisme est totalement paralysé.

Comment se profile l'année 2021?

CP: Avec l'annonce des vaccins, nous avons eu un moment l'espoir d'un redémarrage au printemps. Désormais, nous espérons seulement travailler à partir de septembre et peut-être sauver 50 % de l'activité au second semestre. La perte de chiffre

d'affaires pourrait être de 60 à 65 % sur 2021. Cela dit, on sent que la clientèle nationale a un fort appétit pour voyager de nouveau. Du côté de la clientèle étrangère et concernant la tenue d'événements, c'est le grand point d'interrogation.

Comment les entreprises résistent-elles?

CP: Nos adhérents ont réussi à ne pas licencier, grâce au dispositif d'activité partielle, mais aussi parce que chaque entreprise a tenté de maintenir divers revenus ou avantages (complément de salaire, prime, congés payés, mutuelle...). Un effort essentiel pour fidéliser nos collaborateurs. Il faut des années pour former du personnel compétent, on ne peut pas le laisser partir. En 2020, nous avons tenu. Mais une seconde année de crise serait catastrophique. La plupart des entreprises se sont endettées pour acquérir des véhicules aux normes environnementales Euro 6. Le retour à des échéances financières classiques n'est pas viable. D'où notre combat auprès des banques pour obtenir une prolongation de six mois des échéances des crédits-bails. En parallèle, nous demandons à l'État de nous soutenir, avec le maintien de l'activité partielle et du fonds de solidarité pour quelques mois encore. Sans de telles mesures, on s'expose à un risque de taux de faillites de l'ordre de 30 %.

Une crise d'une violence inédite

La pandémie a affecté lourdement les entreprises de transport routier de voyageurs. Ses effets ont pu être mesurés par la Fédération dès le déclenchement de la crise, début 2020.

Perte massive de chiffre d'affaires

Les enquêtes de conioncture menées au printemps 2020 ont révélé une perte moyenne de chiffre d'affaires de l'ordre de 70 % par rapport à une activité normale. Au fil des mois, la violence de la crise s'est confirmée. La perte de chiffre d'affaires sur les activités touristiques et occasionnelles frôle 84 %. La grande majorité des entreprises ont très rapidement déposé des demandes de chômage partiel et de report de charges sociales. L'impact a été fort également pour les transports conventionnés, qui ont subi des pertes moyennes de 20 %.

Le recours à l'activité partielle

En pleine tourmente, les entreprises ont massivement recouru aux différentes mesures de soutien. La plus importante a été celle de l'activité partielle, mécanisme par lequel elles ont pu continuer à verser à leurs salariés une indemnité de 70 % de leur salaire brut pour les heures chômées, et être remboursées par l'État à hauteur de 85 % de l'indemnité versée. Les possibilités d'exonération de charges sociales et les reports d'échéances de prêts bancaires ont également généré un ballon d'oxygène. Une grande



majorité de petites entreprises ont demandé à bénéficier du fonds de solidarité TPE-PME mais toutes n'ont pas été éligibles.

Conséquences sur l'emploi

Malgré la souplesse apportée par les possibilités de chômage partiel, l'emploi a néanmoins commencé à être affecté. Selon l'enquête de conjoncture du mois de septembre, plus de 20 % des entreprises interrogées indiquaient avoir procédé à un licenciement ou une rupture conventionnelle. Marquée par de nouvelles mesures de confinement en France comme à l'étranger, la fin de l'année 2020 a sonné le glas d'une éventualité de reprise courant 2021. Désormais, deux tiers des entreprises sondées (enquête FNTV – février 2021) misent sur un retour à la normale uniquement à l'horizon 2022.

Restaurer la confiance

La reprise d'activité réside dans la capacité des entreprises à garantir la sécurité sanitaire des déplacements.

out au long de l'année 2020, les entreprises de transport routier de voyageurs ont dû mettre en œuvre les mesures sanitaires requises, les adapter aux confinements, déconfinements et couvrefeux successifs, et rassurer les voyageurs. Dans ses échanges

avec les pouvoirs publics et les partenaires sociaux, la FNTV a défendu le principe de règles sanitaires propres au secteur des transports, cohérentes et réalistes. Elle a également œuvré pour stabiliser ces mesures dans le temps.

Dès le début de la crise sanitaire, les salariés ont ainsi été informés des règles de sécurité à suivre

pour eux-mêmes et pour les passagers. Un travail important d'information et de signalétique concernant les gestes barrières a été réalisé. Les mesures prévues dans les transports en commun ont été déployées : mise à disposition de solutions hydroalcooliques, désinfection une fois par jour des surfaces de contact... Le point clé de sécurité était celui de la maîtrise des risques de contamination liés à la proximité physique, avec notamment le port du masque obligatoire pour les personnes de plus de 11 ans. Globalement, on a observé chez les voyageurs une bonne compréhension de la nécessité de porter un masque.



Indemnisation des charges fixes

LES RÉGIONS JOUENT LE JEU

À travers les Unions régionales de la FNTV, les entreprises ont, tout au long de l'année, entretenu un dialogue constant avec leurs autorités organisatrices régionales de mobilité. Objectif : obtenir l'indemnisation des charges fixes des contrats publics. Rappelons que les clauses d'indemnisation ne sont pas uniformes et peuvent varier d'une collectivité à l'autre. Globalement, les Régions ont répondu positivement à ces demandes, tout en exigeant le non-cumul avec les aides prévues au titre de l'activité partielle. Selon les régions, la prise en charge accordée (ou envisagée) se situe entre 70 et 90 % des charges fixes, avec une moyenne de 80 %.

Solliciter les constructeurs

La plus grande distanciation physique possible a été maintenue entre personnes ne voyageant pas ensemble. Les pratiques de distanciation ont été adaptées pour permettre le redémarrage des transports en commun lors du déconfinement, et ne pas créer, dans les zones denses ou en période de pointe, des attroupements et des files d'attente surchargées. En parallèle de cette politique de sécurité, la Fédération a approché les constructeurs pour leur demander, quand ce n'était pas le cas, de mettre en place des équipements adaptés aux exigences sanitaires. Il s'agit par exemple des équipements de renouvellement de l'air entre 80 et 100 %, dotés de filtres, afin d'éliminer toute particule en suspension.

Poids économique



69 050

autocars

au 1er janvier 2020

71 milliards d'euros

de chiffre d'affaires en 2017 pour les entreprises de transport routier interurbain de voyageurs



2 939

entreprises

avec salariés au 31 décembre 2019 (artisans, PME et groupes)

Poids social



101848

salariés, dont 84 % de conducteurs

95 % des salariés sont en CDI



15 190 offres d'emploi déposées à Pôle emploi

Sécurité



О,з %

d'accidents corporels

en autocar en France en 2019

Environnement -

62 %

des autocars

répondent aux normes Euro 5 ou 6 (4 sur 10 en norme Euro 6) au 1er janvier 2020



371

entreprises chartées

et 24 entreprises de TRV labellisées dans le cadre du programme EVE, « Engagements volontaires pour l'environnement » **30**

voitures

de moins sur la route avec 1 autocar

SOURCES : RAPPORT OPTL 2020, CHIFFRES CLÉS DU TRANSPORT- ÉDITION 2020, SDES-RSVERO, OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2019, DATALAB ESSENTIEL, SERVICE STATISTIQUE DU MINISTERE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE





pour adapter les réformes

La loi d'orientation des mobilités comme le projet de loi « Climat et résilience » ont un impact important sur l'activité des autocaristes. La FNTV se tient aux côtés des entreprises pour leur permettre de se développer dans ce nouveau contexte.

"Faire entendre la voix de la profession"

Plus que jamais, la FNTV se mobilise auprès des pouvoirs publics pour donner à entendre les attentes des professionnels de l'autocar dans le cadre de nouvelles réglementations aussi bien au niveau français qu'européen. Elle se place également aux côtés des entreprises pour les aider à mettre en place les réformes.

Quelles seront les priorités des entreprises après la crise sanitaire?

Ingrid Mareschal: Elles devront d'abord rassurer pour faire revenir les voyageurs. Les habitudes ont été modifiées par la crise sanitaire : le télétravail s'est imposé et beaucoup de passagers craignent de prendre les transports en commun. En parallèle, les entreprises devront reprendre, à marche forcée, les investissements en faveur de la transition énergétique. On a constaté plus de 50 % d'annulations ou de reports d'investissements pendant la crise. L'accompagnement de l'État doit s'intensifier pour permettre aux opérateurs d'y faire face. Autre défi à relever : reconstituer les équipes. Beaucoup de conducteurs. surtout dans le tourisme, ont dû se réorienter. Avant la crise, nous étions déjà en situation de pénurie d'effectifs.

La crise a mis à l'arrêt les activités touristiques et occasionnelles. Comment la FNTV s'est-elle organisée pour mieux répondre aux nouvelles attentes des adhérents?

IM: Avant la crise, le secteur des activités touristiques et occasionnelles connaissait un



INGRID MARESCHAL

Déléguée générale de la FNTV

développement régulier. L'arrêt brutal du tourisme et le besoin d'accompagnement des entreprises nous ont conduits à donner un souffle nouveau à la commission Tourisme en désignant à sa tête Claude Ponsot, dirigeant d'une société

d'autocars de tourisme sur la Côte d'Azur. Il a déjà mis en place un référent tourisme par région FNTV afin de faire remonter les problématiques et d'avoir une bonne vision des spécificités locales et de la manière de les traiter.

Comment la FNTV anticipe-telle la mise en œuvre de la LOM et le projet de loi « Climat et résilience »?

IM: La FNTV s'est beaucoup investie sur la loi d'orientation des mobilités (LOM) publiée fin 2019. Nous restons mobilisés pour faire entendre la voix de la profession sur certains sujets, qui doivent encore faire l'objet de décrets et ordonnances : l'emport obligatoire des vélos dans les autocars, les dispositifs de signalement des passages à niveau ou encore la régulation des plateformes d'intermédiation. S'agissant du proiet de loi « Climat et résilience » examiné au Parlement, les dispositions vont plutôt dans le sens d'un développement des transports collectifs. Nous allons toutefois veiller à ce qu'aucun amendement n'étende l'écotaxe poids lourds à nos activités. De la même manière, nous rappellerons que le développement des zones à faibles émissions

66 S'agissant du projet de loi « Climat et résilience » examiné au Parlement, nous allons veiller à ce qu'aucun amendement n'étende l'écotaxe poids lourds à la profession."

doit être coordonné avec la convergence des calendriers entre les interdictions de circuler dans les agglomérations et la disponibilité des motorisations alternatives au diesel.

La FNTV travaille depuis plusieurs années à l'abaissement de l'âge du permis D à 18 ans...

IM: Oui, et nous avons obtenu satisfaction! Un décret vient

d'être publié qui concrétise une revendication de longue date de la FNTV. Pour accompagner cette réforme, nous proposons un tutorat afin de sécuriser la prise de poste des jeunes conducteurs dans le transport scolaire. La FNTV enclenche, par ailleurs, un chantier de création d'une formation avec l'Éducation nationale; en attendant, le permis sera autorisé via le titre professionnel.

Brexit

DEUX ACCORDS POUR LA CONTINUITÉ DU TRANSPORT

Depuis le 1er janvier 2021, l'accord Interbus autorise les services occasionnels de part et d'autre de la Manche, tandis que l'accord entre l'Union européenne et le Royaume-Uni du 30 décembre 2020 organise les services réguliers et services réguliers spéciaux. À terme, l'accord Interbus a vocation à couvrir l'ensemble des activités de transport routier de voyageurs tant pour l'UE que pour le Royaume-Uni. À noter que si le cabotage est proscrit, le transit reste possible sans obligation juridique particulière. Par ailleurs, les titulaires d'une capacité professionnelle britannique et résidant en France doivent demander une équivalence.

Sur quels dossiers européens la FNTV travaille-t-elle en ce moment?

IM: Les travaux ont repris pour la révision de la directive Eurovignette: la FNTV défendra une incitation tarifaire plus intéressante pour le TRV, qui présente une empreinte carbone moins importante que le transport routier de marchandises et les voitures individuelles. Nous sommes, par ailleurs, consultés sur la stratégie européenne pour une mobilité durable et intelligente ainsi que sur la suite du paquet Mobilité européen, mais aussi sur la révision des textes sur les temps de conduite et de repos ainsi que sur la formation professionnelle.

Laissez-vous guider!

n 2020, la FNTV, en partenariat avec Régions de France, a publié un guide sur les contrats publics de transport routier de voyageurs. Objectif: offrir aux entreprises et aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) les éléments leur permettant d'engager un dialogue constructif afin de conclure des marchés plus efficients pour tous les acteurs (opérateurs de transport. donneurs d'ordres et clients). Ce guide analyse chaque étape, de la préparation du contrat à sa rédaction en passant par la consultation des entreprises, l'analyse des offres, l'attribution du marché et l'exécution de la prestation de transport. Autre publication 2020 de la FNTV: la nouvelle version du guide pour la sécurité des transports scolaires réalisée sous l'égide des ministères des Transports, de l'Intérieur et de l'Éducation nationale, et en partenariat avec l'ANATEEP (Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public), le GART (Groupement des autorités responsables de transport) et Régions de France. Au-delà de la mise à jour des références législatives, réglementaires et jurisprudentielles, ce document intègre désormais des recommandations à l'intention des autorités organisatrices ou des transporteurs.

À consulter :

Le guide sur les contrats publics de transport routier de voyageurs : https://cutt.ly/XbAwGAZ

Le guide pour la sécurité des transports scolaires : https://cutt.ly/sbAwBlw



Des vélos à bord des bus

EN PACA, ON TENTE L'EXPÉRIENCE

Depuis le 8 juin 2020 et pendant un an, les voyageurs des lignes 1 et 2 du réseau Ulysse/La Métropole Mobilité (entre les communes de Port-Saint-Louis-du-Rhône. Fos-sur-Mer, Istres, Miramas, Port-de-Bouc et Martigues) peuvent transporter leurs vélos à bord. Deux porte-vélos monoblocs pouvant emporter chacun deux à trois bicyclettes ont été installés dans les bus. Cette expérimentation est menée dans le cadre de la mise en œuvre du Plan vélo métropolitain, et en partenariat avec la FNTV Paca, le collectif d'associations Ramdam¹ et la métropole Aix-Marseille-Provence. Objectif: favoriser l'intermodalité au quotidien et la pratique du cyclotourisme sur le territoire métropolitain. En fonction des résultats de cette expérimentation, le dispositif pourra perdurer et se généraliser sur d'autres lignes du réseau La Métropole Mobilité.

1. Le Rassemblement d'associations pour les modes de déplacement alternatifs dans la métropole Aix-Marseille-Provence (Ramdam) fédère les associations cyclistes et des usagers des modes de déplacement doux, comme les piétons, des principales communes de la métropole.





pour développer l'emploi dans le secteur

Malgré la crise, la FNTV s'est mobilisée pour le recrutement et la formation. Sans oublier le dialogue social, resté très dynamique dans cette période d'incertitude.

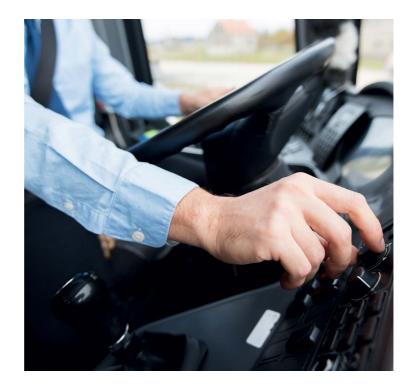
Le permis D dès 18 ans!

Depuis le 2 mai 2021, l'abaissement à 18 ans de l'âge requis pour passer le permis de conduire D pour les véhicules lourds de transport en commun est une réalité. Une mesure en faveur de l'emploi réclamée par la FNTV depuis plusieurs années.

ette réforme est la consécration d'un long travail de la Fédération. L'obiectif : faire en sorte que la France se mette en conformité avec la directive européenne 2003/59/CE. Jusqu'à présent, le schéma de qualification réglementaire exiqeait d'avoir 21 ans pour passer le permis D suite à une formation longue (titre professionnel ou CAP), ou 23 ans suite à une formation courte (permis D + FIMO). Cette règle présentait un lourd inconvénient pour les entreprises du secteur : laisser aux jeunes gens s'engager, dès leur majorité, dans d'autres filières du transport routier, reléguant le métier de conducteur de passagers au statut de voie de reconversion pour une seconde partie de carrière.

Les conditions de mise en place

La réforme abaissant l'âge minimal pour la conduite de véhicules lourds de transport en commun porte uniquement sur les formations longues (titre professionnel ou CAP). Un jeune bénéficiant d'une qualification longue pourra conduire dès 18 ans un véhicule de transport en commun sur le territoire national, dans trois circonstances : pour un service régulier national



sur des parcours inférieurs à 50 kilomètres; sans limitation de distance, s'il ne transporte pas de passagers; pour du transport scolaire s'il est accompagné par un tutorat en entreprise (jusqu'à l'âge de 20 ans). Le tutorat sera mis en œuvre à l'intérieur de l'entreprise et sera à la charge de l'employeur. La réforme concerne donc le titre professionnel « Conducteur transport en commun sur route », qui s'adresse en particulier aux personnes qui souhaitent s'engager dans la vie active. En revanche, elle ne peut pas bénéficier aux candidats au CAP. En effet, le programme du CAP « Agent d'accueil et de conduite routière, transport de voyageurs » n'intègre pas actuellement d'enseignement de la conduite. Le programme devra être mis à jour en y intégrant le passage du permis D, comme c'est déjà le cas pour le CAP « Conducteur routier en transport de marchandises ». Cette actualisation du diplôme va s'engager avec le ministère de l'Éducation nationale dès cette année.

Taux horaire conducteur Un nouvel indice

Les travaux menés par le Comité national routier (CNR) en partenariat avec la FNTV ont abouti à la création d'un indice nommé « taux horaire conducteur transport routier de vovageurs ». À la clé : une mesure des variations mensuelles du taux horaire salarial des conducteurs de TRV prévu dans la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (coefficient 140V, après 5 ans d'ancienneté). Cet indice va fournir une base de données objectives et neutres sur l'évolution des coûts salariaux du transport de voyageurs depuis 2009 à laquelle pourront se référer les entreprises et les autorités organisatrices de la mobilité. Dans un secteur où nombre d'entreprises fonctionnent avec des contrats pluriannuels, ce nouvel indice constitue un outil fiable pour suivre les coûts de revient. Il pourra être utilisé dans les clauses de revalorisation des marchés.

Hauts-de-France

Ambassadeur de l'emploi du transport



Ambassadeur de l'Emploi du Transport et de la Logistique

'entreprise Keolis
Westeel, dans les Hautsde-France, a signé le
16 décembre 2020
la charte « ambassadeurs de
l'emploi du transport ». Pilotée
par l'AFT Transport Logistique¹
en lien étroit avec la FNTV des
Hauts-de-France et les autres

fédérations du transport, cette initiative collective est portée avec les acteurs publics de l'emploi, la Direccte, la Région Hauts-de-France, Pôle emploi et le rectorat. Devenir « ambassadeur de l'emploi », c'est s'engager à mener pendant trois ans des actions concrètes dans trois axes : la découverte des métiers; les bonnes pratiques en matière de recrutement; la valorisation et l'accompagnement des salariés. L'entreprise a annoncé une série d'actions dans ce sens : des partenariats avec des centres de formation, le recours à des spots radio pour recruter ou encore un « Bus'tour » dans les quartiers du bassin minier.

1. L'AFT Transport Logistique est l'organisme de développement de la formation professionnelle transport et logistique.

Bonus-malus

UNE ANNULATION JUSTIFIÉE

Le Conseil d'État a annulé en novembre 2020 le dispositif de bonus-malus sur les contrats de travail courts mis en place par décret en juillet 2019. Dix organisations professionnelles, dont la FNTV, s'étaient opposées à cette mesure injuste et contre-productive. En instaurant un principe de modulation de la contribution patronale appelé « bonus-malus », le dispositif visait à pénaliser le recours aux « contrats courts » et à sanctionner la précarité dans l'emploi. En réalité, la disposition stigmatisait une dizaine de secteurs d'activité, sans tenir compte de leurs spécificités. L'ensemble des organisations professionnelles concernées réaffirment toutefois leur volonté de reprendre une véritable concertation avec le Gouvernement afin de lutter contre la précarité et le chômage.



"Une année de dialogue social riche!"

Le 1er décembre 2020, deux accords de branche sur le temps partiel dans le transport routier de voyageurs ont été signés. Quelles en sont les principales avancées?

Coralie Koeler-Cerutti: Le premier accord révise le contrat intitulé CPS, « conducteur en période scolaire », très répandu en région. Initialement institué afin de régir le statut des conducteurs ne faisant que du transport scolaire, il s'adaptait parfaitement à des collaborateurs en recherche d'un complément de revenus - pour les personnes travaillant à temps partiel ou agriculteurs par exemple. Ce contrat ayant parfois été détourné et étendu à d'autres activités que celles du transport scolaire, il apparaissait primordial de le recentrer sur son objectif premier, tout en créant, dans le même temps, un temps partiel annualisé, permettant de supporter les activités dépassant le cadre des transports purement scolaires. Le nouveau CPS de branche prévoit un seuil minimum de 600 heures par an (contre 550 heures auparavant), avec un maximum de deux avenants par an, hors période scolaire, dans la limite d'un tiers de la durée contractuelle. Le second accord porte sur la mise en place d'un contrat de temps partiel annualisé pour le transport interurbain de voyageurs. Il prévoit un seuil minimum de 800 heures par an, une rémunération lissée mensuellement, et pas



CORALIE KOELERCERUTTI

Présidente de la commission Sociale et formation de la FNTV

de possibilité d'avenant.
La coexistence de ces deux accords permettra de limiter le recours aux contrats CPS pour les seuls transports scolaires et, ainsi, de favoriser les « CPS choisis », pour les collaborateurs ne souhaitant pas un emploi à temps plein.

Le transfert automatique de personnel prévu par la LOM lors d'un changement d'exploitant a par ailleurs été renforcé...

CKC: C'est l'un des accords les plus structurants qui a été signé le 3 juillet 2020 et qui vient renforcer un accord déjà existant depuis le 7 juillet 2009. Sa principale nouveauté réside dans l'automaticité du transfert : le transfert des salariés en cas de perte d'un marché devient donc obligatoire et opposable tant

aux salariés qu'aux employeurs, favorisant ainsi la sauvegarde de l'emploi. Entre autres mesures, cet accord renforce les informations qui doivent être faites aux salariés et étend l'assiette de maintien de la rémunération tout en prévoyant une revalorisation de l'indemnité différentielle sur la même base aue les NAO signées en entreprise. Une annexe à cet accord a été signée spécifiquement dans le cadre de l'ouverture à la concurrence en Île-de-France prévue par Île-de-France Mobilités, compte tenu des spécificités qui y sont liées.

Quels sont les progrès enregistrés en matière d'égalité femmes-hommes?

CKC: Le 4 juin 2020, les partenaires sociaux ont signé un accord qui prévoit un état des lieux de la situation femmes-hommes dans la branche (avec engagement de suivi), un rappel des principes d'égalité et de nondiscrimination, avec divers volets sur les conditions d'accès aux métiers. la lutte contre les stéréotypes, l'accès à la formation, les règles en matière de conditions d'emploi... L'idée est de rappeler le cadre légal, d'indiquer les bonnes pratiques et de permettre aux entreprises de conclure des accords égalité femmes-hommes dans un secteur d'activité qui se féminise. Malgré la crise, 2020 a été riche du point de vue du dialogue social!» •



Avos côtés pour accélérer les transitions

Fidèle à ses combats, la FNTV a plaidé auprès des pouvoirs publics la nécessité de calendriers réalistes et viables pour le déploiement des mesures de verdissement du parc de véhicules. En parallèle, les professionnels se tiennent prêts à accueillir les nouvelles solutions technologiques plus respectueuses de l'environnement et adaptées aux nouveaux usages des transports collectifs.

Avancer avec tous les acteurs

Le respect de l'environnement est une priorité pour les entreprises de transport routier de voyageurs (TRV) depuis de nombreuses années. Cet engagement est également suspendu à l'émergence de solutions technologiques alternatives qui se mettent en place très progressivement.

n 2020, la Convention citovenne pour le climat a rendu ses conclusions qui soulignent notamment la nécessité de développer les modes de transport collectifs. Un constat dont se réjouit la profession. Le TRV fait en effet partie de la solution pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et donc lutter contre le réchauffement climatique. La FNTV a cependant tenu à alerter les pouvoirs publics sur certaines propositions de la Convention qui pourraient être contre-productives

et n'encourageraient pas une reprise rapide. Ainsi, la Fédération a-t-elle obtenu que les propositions relatives à l'écoconduite soient intégrées dans le cycle actuel des formations obligatoires (FIMO-FCO). De même, Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des Transports, a confirmé à la FNTV que le TRV serait exclu des propositions relatives à la taxation du transport routier de marchandises (TRM) - écotaxe poids lourds et baisse du remboursement de TICPE.

Le suramortissement prolongé + un bonus à l'achat

Autre nouvelle positive : le suramortissement pour les véhicules industriels a été prolongé jusqu'au 31 décembre 2024 dans la loi de finances pour 2021. Les véhicules de plus de 2,6 tonnes bénéficient de cette mesure s'ils utilisent les énergies suivantes: le gaz (GNV, GNL, bioGNV, bioGNL), le carburant ED95, l'électricité, l'hydrogène ou le carburant B100 pour les véhicules non réversibles. Pour les autocars, la déduction atteint 40 %. Par ailleurs, afin d'encourager le développement des véhicules lourds zéro émission, le Gouvernement a mis en place en ianvier un bonus de 30 000 euros pour l'achat d'un autocar fonctionnant à l'électricité ou à l'hydrogène. Cette nouvelle aide est cumulable avec le dispositif du suramortissement. Elle n'est valable que jusqu'au 31 décembre 2022 et dans la limite de l'enveloppe des 100 millions d'euros du plan de relance. La FNTV a demandé au Gouvernement d'étendre cette aide aux véhicules GNV et d'augmenter le montant à 50000 euros comme pour les camions. En effet, cette motorisation est davantage développée que l'électrique pour la filière autocar

Publications

LA TRANSITION EN GUIDES



La FNTV, en lien avec la FNTV Paca et en partenariat avec GRDF, a publié en octobre 2020 un guide technique pour accompagner les entreprises de transport par autocar dans leur transition énergétique au GNV/BioGNV. Pour rédiger ce document, la FNTV s'est appuyée sur une expertise acquise depuis plusieurs années grâce à un travail

de fond sur le sujet avec l'Ademe et Régions de France, ainsi que de nombreuses expérimentations menées en région. Paraîtra prochainement la nouvelle version du guide de la FNTV sur les filières énergétiques de l'autocar intégrant les nouvelles réglementations et les innovations technologiques les plus récentes ainsi que de nombreuses initiatives régionales en illustration.

Consultez notre guide sur le GNV: https://cutt.ly/wbAwUdb

(et de surcroît par des constructeurs européens). Elle répond également de manière plus efficace aux contraintes d'exploitation.

Une offre alternative à la peine

Malgré ces aides gouvernementales pour favoriser et accélérer la transition éneraétique du TRV. un problème de fond perdure : si aujourd'hui, 99,4 % des autocars roulent au diesel, c'est au'il n'existe pratiquement pas d'offres alternatives. Sur cinquante modèles d'autocars couvrant toutes les activités (scolaire, lignes régulières, tourisme), on ne compte que quatre modèles GNV, deux modèles électriques de type scolaire et aucune offre d'autocar hydrogène. Le rétrofit - conversion d'un car diesel en car électrique ou hydrogène autorisé en France depuis avril 2020, pourrait être une solution adaptée au secteur. Même si un premier projet est déjà lancé en Occitanie (voir encadré), il faudra du temps pour qu'il se déploie plus largement. Pour faire bouger les lignes, la FNTV a demandé à l'État de créer un comité de filière spécifique à l'autocar. Le ministère de la Transition écologique a répondu en janvier par la mise en place d'une « task force » de la transition énergétique pour la filière des poids lourds. Ainsi, des groupes de travail associent les constructeurs, les énergéticiens et les transporteurs. La FNTV y participe activement dans la perspective de signer un contrat d'objectifs entre les différents participants d'ici l'été actant les scénarios de convergence de calendriers pour une transition énergétique réaliste avec différents ialons entre 2022 et 2050.

Occitanie

RÉTROFIT HYDROGÈNE: UNE PREMIÈRE MONDIALE

Dans le cadre du projet Corridor H₂, la Région Occitanie va développer une flotte de 15 autocars rétrofités à l'hydrogène. Une première française... et mondiale! Cette solution permet d'accéder plus rapidement à l'hydrogène, le constructeur n'ayant qu'à faire homologuer la technologie. Elle représente, par ailleurs, un modèle économique intéressant, le rétrofit étant réalisé sur un véhicule amorti qui bénéficie ainsi d'une seconde vie, même si le coût du rétrofit n'est pas neutre. Une initiative qui a toute sa place en Région Occitanie, qui ambitionne d'être la première région à énergie positive d'ici à 2040.



Programme EVE

Un « Objectif CO₂ » qui séduit



Au 1^{er} décembre 2020, 371 entreprises de TRV avaient signé la charte dans le cadre du programme « Engagements volontaires pour l'environnement » (EVE). Cela concernait 29 283 véhicules et impliquait 31 673 conducteurs. À la même date, on comptait 24 entreprises de TRV labellisées Objectif CO₂, soit 1 391 véhicules concernés et 1 132 conducteurs engagés. Ce label, accessible depuis mars 2020, peut être obtenu si le niveau de performance environnemental est

suffisamment élevé. Il est attribué pour trois ans sous réserve de la mise à jour des données d'activité et de la non-dégradation de la performance de la flotte. À noter qu'en octobre 2020 quelque 400 professionnels ont suivi à distance le « Rendez-vous du transport et de la logistique écoresponsables » organisé dans le cadre du programme EVE.

"La transition énergétique ne se fera pas au détriment des entreprises, mais avec elles"

Durant toute l'année 2020, l'État s'est tenu aux côtés des autocaristes pour les aider à affronter la crise. Au-delà des mesures financières de soutien, les discussions avec la FNTV ont porté sur la transition énergétique du secteur. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des Transports, affiche la volonté du Gouvernement de contribuer à un verdissement réaliste et progressif du TRV.

Au-delà du développement des transports en commun pour réduire l'autosolisme, l'objectif de l'État est d'accélérer le verdissement des véhicules. Comment accompagne-t-il financièrement les entreprises de transport routier de voyageurs pour conduire cette transition énergétique?

Jean-Baptiste Djebbari:

Le verdissement du transport routier est le levier numéro un de la transition écologique des transports. Je pense en premier lieu aux voitures particulières, mais les transports collectifs - autocars et bus - ont également un rôle essentiel à jouer. Pour accompagner leur conversion, nous aidons les entreprises à travers deux types de soutien. Premièrement, nous avons prolongé le dispositif de suramortissement jusqu'au 31 décembre 2024. C'est une aide fiscale significative pour l'achat de véhicules à énergie alternative au gazole, qui peut représenter jusqu'à 17 % de la valeur du véhicule.

Deuxièmement, dans le cadre du plan de relance, nous investissons 100 millions d'euros pour soutenir l'acquisition de véhicules lourds électriques ou à hydrogène. Ce sont des aides importantes, et



JEAN-BAPTISTE DJEBBARI

Ministre délégué chargé des Transports

j'invite les entreprises du secteur à s'en emparer. Bien sûr, je vois combien elles souffrent de la crise sanitaire. Et je sais que, malgré les mesures de soutien exceptionnelles mises en place par le Gouvernement, beaucoup d'entre elles sont fragilisées. Mais je veux leur dire clairement : la transition énergétique ne vise pas à les affaiblir davantage. Elle ne se fera pas à leur détriment, mais avec elles. C'est tout le sens de ces aides. Nous évaluerons leur efficacité et, au besoin, nous les réajusterons.

66 Le transport collectif de voyageurs constitue une alternative à la voiture particulière : il est donc un des leviers de la transition écologique."

Vous avez mis en place une « task force transition énergétique » réunissant tous les acteurs des différentes filières poids lourds (transporteurs, constructeurs, énergéticiens). Pensez-vous que cette méthode favorisera l'émergence d'une véritable filière alternative au diesel pour les autocars?

JBD: Cette « task force » part d'un constat simple : pour convertir leur parc, les entreprises ont besoin de visibilité. L'objectif de ces travaux est de parvenir, d'ici à cet été, à une convention d'objectifs signée par tous les acteurs. Elle tracera une trajectoire progressive, ambitieuse mais réaliste des volumes et calendriers de développement de l'offre de véhicules propres et des points d'avitaillement. en corrélation avec les besoins. Parce qu'elle fait travailler tous les acteurs de la filière ensemble, oui, je crois que cette task force peut contribuer à l'émergence des filières alternatives au diesel. Et pas uniquement pour les autocars, mais pour le transport routier en général. Les autocars font néanmoins l'objet d'une attention particulière compte tenu de leurs spécificités : faibles volumes de véhicules mis sur le marché et grande diversité

d'usages. Ma conviction, c'est que nous réussirons la transition énergétique des transports non par moins de déplacements, mais par plus d'innovation. Cette task force y participe.

L'examen du projet de loi « Climat et résilience » a débuté au Parlement. Il prévoit notamment d'instaurer de nouvelles zones à faibles émissions (ZFE) dans les agglomérations. L'interdiction de circuler dans les centres-villes pour les véhicules diesel à court terme vous paraît-elle compatible avec le calendrier de production d'autocars à motorisations alternatives par les industriels ?

JBD : Les 7FF devraient être très efficaces pour améliorer la qualité de l'air des grandes villes. C'est une question de santé publique. La pollution de l'air tue 48 000 personnes par an en France - dix fois plus que les accidents de la route! En instaurer de nouvelles va nous permettre d'avoir des résultats très concrets, de sauver des vies. Cela doit cependant se faire de façon progressive, adaptée, et pas au détriment des transports collectifs. Ce serait ridicule, alors qu'ils contribuent eux aussi à limiter la pollution dans les centres urbains en réduisant

le flux de voitures particulières! Les ZFE prévoient donc une entrée en viqueur progressive des restrictions de circulation. Elles ne concerneront d'abord que les véhicules très anciens et très polluants. Par ailleurs, le cadre réalementaire actuel prévoit des flexibilités à la main des collectivités. Il pourra par exemple exister des exceptions temporaires (entre 3 et 5 ans) pour les véhicules des services publics de transport en commun. ou des dérogations locales pour certains types de véhicules.

Ce projet de loi fixe également une trajectoire d'augmentation de la fiscalité énergétique pour le transport de marchandises et l'instauration de contributions spécifiques régionales. Pouvez-vous nous confirmer que le transport routier de voyageurs n'est pas concerné par ces dispositions?

JBD: Le Parlement est souverain pour voter le texte de loi définitif. Pour autant, dans le projet de loi présenté par le Gouvernement, je vous confirme que le transport routier de voyageurs n'est pas visé par les dispositions que vous évoquez. Les propositions de la Convention citovenne avaient d'ailleurs été formulées dans cet esprit. Je soutiens cette position, et je crois pouvoir dire que l'ensemble du Gouvernement aussi. D'abord, parce que le transport collectif de voyageurs constitue une alternative à la voiture particulière : il est donc un des leviers de la transition écologique. Ensuite, parce que de telles mesures pourraient avoir un impact négatif sur la mobilité de nos concitoyens. La loi d'orientation des mobilités a fixé un droit à la mobilité pour tous : j'y suis très attaché, et vos entreprises en sont des acteurs essentiels.

Coup d'accélérateur sur l'innovation



DIDIER CAZELLES

Président de la commission Économie, numérique et prospective de la FNTV

Comment la FNTV accompagne-t-elle les entreprises sur la transition numérique?

Didier Cazelles: Dans ce domaine, nos deux chantiers principaux sont, d'une part, l'ouverture des données de transport et, d'autre part, la généralisation des services numériques multimodaux d'information et de vente des titres de transport – également appelés « Mobility as a Service » (ou MaaS, voir encadré). La FNTV accompagne les entreprises en fournissant aux dirigeants

une veille pédagogique sur ces sujets techniques et souvent complexes. Notre but est d'attirer leur vigilance sur les changements majeurs d'écosystèmes induits par ces ruptures technologiques. Nous menons par ailleurs un travail de lobbying afin de favoriser l'émergence de nouvelles formes de mobilité, tout en respectant les opérateurs établis ayant une proposition de valeur pertinente. La FNTV a également participé aux travaux pour la mise en place d'une licence de réutilisation

des données de transport. Elle oblige les réutilisateurs de données, dans une logique de réciprocité, à s'identifier et à contribuer à l'enrichissement collectif en réintroduisant les données modifiées dans « le pot commun ».

Où en est-on sur le véhicule autonome?

DC: Cette solution se développe sur des zones complexes et en bout de lignes en complément d'un réseau de transport plus structurant. Son modèle économique n'est pas encore établi et nous sommes toujours, en France, en phase d'expérimentation, principalement dans des milieux urbains. Ce dossier devant être travaillé dans une logique de filière, la FNTV a échangé en 2020 avec Vedecom et la Macif, qui ont réalisé une enquête sur l'acceptabilité de ce type de véhicules. Il en ressort, notamment, que 70 % des Français expriment une attitude positive et que 50 % estiment que le véhicule autonome est fiable

En quoi la crise sanitaire accélère-t-elle l'innovation dans le secteur du transport de voyageurs?

DC: L'exigence de distanciation physique a en effet favorisé le développement de modes de paiement digitaux (MTicket, Tickets SMS) ou encore les solutions de comptage des voyageurs en temps réel. Mais là où nous allons devoir être

INTERVIEW

le plus innovants, c'est dans la reconquête des clients. Depuis le début de la crise sanitaire. on constate une baisse régulière de 30 % par rapport à l'année précédente de la fréquentation des transports collectifs interurbains au profit de la voiture individuelle, du vélo et de la marche à pied. La commission Économie. numérique et prospective de la FNTV travaille actuellement sur ce suiet : il faut rassurer les passagers sur le caractère irréprochable de l'hygiène à bord de nos véhicules. Il nous faudra également innover dans la conception et l'organisation des transports afin de limiter les regroupements en période de pointe ou dans le cadre du transport scolaire - envisager le décalage des horaires entre collèges et lycées. La FNTV retient, par ailleurs, plusieurs propositions du livre blanc de France Mobilités : la création d'un fonds de solidarité territoriale, l'allocation de ressources pour le financement de la mobilité en zones peu denses, et enfin l'élargissement et la revalorisation du forfait mobilités durables afin d'étoffer le bouquet de services et favoriser l'intermodalité.



Auvergne-Rhône-Alpes

Une navette autonome en milieu rural

Qui est Beti? Une navette autonome électrique, mais pas n'importe laquelle: la première testée en milieu rural sur une route ouverte à la circulation automobile. Cette expérimentation a été lancée en septembre 2020 par plusieurs collectivités de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Elle porte sur un trajet de 9 km aller-retour entre la gare SNCF de Crest et l'Écosite du Val de Drôme, à Eurre. Opérée par Autocars Bertolami, Beti est fournie par Navya. Autre acteur local impliqué, Eurovia, qui a adapté la signalisation pour permettre à la navette de s'orienter correctement. Le véhicule, qui peut accueillir jusqu'à 15 passagers, roule à 25 km/h maximum. Il est guidé par une antenne GNSS, et des capteurs lui permettent de détecter des événements et de réagir par rapport à eux. Un opérateur est présent à bord pour accueillir les voyageurs et s'assurer que tout va bien. En février, on comptait 400 passagers transportés et plus de 2 000 km parcourus. L'expérimentation a été prolongée jusqu'en avril 2021.

Systèmes d'information

LA FNTV, PARTENAIRE DE L'OBSERVATOIRE DU MAAS

Piloté par le Cerema en partenariat avec la FNTV, l'Observatoire du MaaS (pour « Mobility as a Service ») répertorie les différentes initiatives existantes. Il donne à voir sur une carte ces initiatives, qui peuvent être des systèmes d'informations multimodales (SIM), des cartes billettiques interopérables ou des dispositifs de MaaS complets. Chaque système est décrit en détail. Pour aller plus loin et capitaliser sur ces données, quatre groupes de réflexion (« covoiturage », « relations contractuelles », « outils et usages », « mutualisation ») ont été mis en place, auxquels participe la FNTV. Un rapport issu de ces travaux devrait être publié au printemps 2021.

"Les entreprises ont des solutions, expérimentons-les!"

Dès le 23 mars 2020, Geoffroy Roux de Bézieux avait exprimé sa solidarité avec le secteur du tourisme en effectuant un déplacement dans une société d'autocar auprès du président de la FNTV. Aujourd'hui, le président du Medef invite les entreprises à faire preuve d'innovation pour mieux se projeter dans le « monde d'après ».



GEOFFROY ROUX DE BÉZIEUX

Président du Medef

Un an après, où en sont les entreprises françaises et en particulier celles du secteur du tourisme?

Geoffroy Roux de Bézieux:

Cela fait douze mois que les entreprises françaises doivent composer avec la pandémie, ce qu'elles font avec plus ou moins de difficultés selon leur secteur d'activité. Affecté à la fois par les fermetures administratives et par les restrictions de déplacements, le tourisme français a vu ses recettes internationales divisées par deux l'année dernière. Les agences de voyages, les tour-opérateurs, l'hôtellerie, la restauration, le transport, ainsi que toutes les entreprises des secteurs connexes dont l'activité est étroitement liée au tourisme, ont été impactés. Or, l'emploi et l'activité économique de ce secteur sont essentiels pour nos territoires. C'est également une part d'âme de notre pays que nous devons protéger. Rappelons que la France est la première destination touristique au monde.

Le Medef a beaucoup soutenu les entreprises impactées par la crise. Comment jugez-vous les mesures de soutien mises en place par l'État pour venir en aide aux secteurs les plus en difficulté? Selon vous, l'État doit-il aller encore plus loin dans l'accompagnement?

GRdB: On peut le dire, l'État a joué le jeu, avec son triptyque PGE, FSE, activité partielle¹. Mais rappelons également que c'est lui qui a demandé aux entreprises de s'arrêter, pour de bonnes raisons évidemment, des raisons sanitaires. C'est pourquoi il n'était pas illégitime que ce soit lui qui nous aide à repartir. La logique du « quoi qu'il en coûte » était le seul choix responsable pour éviter que la crise ne se transforme en crise sociale et politique.

GRAND TÉMOIN



Mobilisé dès le début de la crise. le Medef a beaucoup plaidé pour qu'aucune entreprise impactée n'échappe aux dispositifs de soutien. Nous avons intensément travaillé avec Bercy sur le PGE et le fonds de solidarité afin d'élargir les critères d'éligibilité. Nous avons obtenu un dispositif de chômage partiel puissant et rapidement mis en place. Avec l'UIMM, nous avons lancé l'idée, reprise ensuite par le Gouvernement, de l'activité partielle de longue durée inspirée du « kurzarbeit » allemand. Nous savons qu'au redémarrage, une partie de l'économie présentielle ne retrouvera pas immédiatement son niveau d'activité d'avant Covid. L'accompagnement devra se poursuivre pour ces secteurs ayant un délai de reprise plus long. Mais nous avons un horizon dans lequel on peut enfin se projeter.

L'urgence est désormais d'accélérer la vaccination : c'est la seule stratégie possible de sortie de crise. Car malgré les dispositifs de soutien qui les maintiennent en vie, les entreprises des secteurs encore fermés ne souhaitent qu'une chose : rouvrir.

Avec les organisations professionnelles membres du Medef, vous préparez la reprise de l'économie dans le cadre du groupe « Destination France » et des « forums de l'économie présentielle ». Quelles sont les pistes de réflexion qui se dégagent pour favoriser la relance de l'économie alors que la crise sanitaire n'est pas terminée ?

GRdB: Face à l'impact de la crise sur les acteurs du tourisme, le Medef s'est très vite engagé à travers une initiative forte, « Destination France », réunissant fédérations et Medef

territoriaux. Les forums de l'économie présentielle ont permis, quant à eux, de mettre en lumière les synergies entre les secteurs (culture, sport, hôtellerie-restauration...) et de travailler sur des propositions communes. Nous pensons en effet qu'il faut apprendre à vivre avec le virus. Il faut changer de paradigme, pas seulement faire du curatif mais inventer de nouveaux modes de travail et de consommation. On a beaucoup parlé du « monde d'après », mais avant il y a le « monde d'avec ». Cela veut dire qu'il faut dès maintenant imaginer des solutions pour que tout le pan de l'activité économique qui est arrêté puisse repartir, même si l'épidémie n'a pas complètement disparu. Les entreprises ont des solutions, expérimentons-les!

1. PGE : PRÊT GARANTI PAR L'ÉTAT ; FSE : FONDS DE SOLIDARITÉ FINANCÉ PAR L'ÉTAT

Le Conseil exécutif

Il conduit la politique syndicale de la FNTV, précise les orientations stratégiques, prend position sur toutes les questions professionnelles, présente ses avis au Conseil des territoires et rend compte de son activité devant l'Assemblée générale.



Le président JEAN-SÉBASTIEN **BARRAULT** Bardhum SAS



Vice-président trésorier **JEAN-BAPTISTE MAISONNEUVE** Autocars Maisonneuve

Les membres -



ALAIN-JEAN BERTHELET Cars Berthelet



ROMAIN BORINI Autocars Borini



BOUTON Keolis



FRANCOIS-XAVIER CASTRIC Groupe Fast



ÉDOUARD HÉNAUT Transdev



KUNEGEL LK Voyages Kunegel



MARC LAMBILLIOTTE Keolis



CHRISTOPHE MALLET Transdev



FRÉDÉRIC PINET Pinet Autocars



PLESSIS Les Courriers Rhodaniens



PIERRE-JEAN SEYT Autocars Seyt



CHRISTOPHE VACHERON RATP Dev

Les commissions thématiques nationales

Six commissions thématiques nationales, ouvertes aux professionnels, traitent des sujets d'actualité et couvrent tous les nouveaux enjeux auxquels le transport routier de voyageurs doit faire face. Un groupe de travail interne pilote la démarche qualité de la FNTV.

Commission Sociale et formation

- Présidente : Coralie KOELER-
- CERUTTI Transdev
 Vice-président chargé de la formation professionnelle : Christophe GAZET - Fontanon Transports

Commission des Affaires juridiques, réglementaires et européennes
• Président : Gilles LEFEBVRE -

Transdev Touraine

Commission Technique, sécurité et environnement

• Président : Patrick SELLIER - Keolis

Commission Économie, numérique et prospective

• Président : Didier CAZELLES - Keolis

Commission Tourisme • Président : Claude PONSOT -

Ponsot Autocars Commission des Véhicules

• Présidente : Laure CHIRON-REDON - RATP Dev

Groupe de travail de la démarche qualité de la FNTV • Président : Philippe BIHAN -

Bihan Cars

L'équipe centrale

Animée par la déléguée générale, une équipe pluridisciplinaire et spécialisée au service de la profession et des adhérents.

INGRID MARESCHAL

Déléguée générale

ANNE-GAËLLE SIMON

Déléguée générale adjointe

CATHERINE CHAPELON

Responsable Droit social

BINETA SY

Responsable Emploi et formation professionnelle

ALEXANDRE VIGOUREUX

Responsable Juridiaue

YANN EVEN

Responsable Technique, sécurité et environnement

CLÉMENCE FAVEREAU

Responsable Tourisme

NOËL THIEFINE

Responsable Économie, numérique et prospective

ANNE-MARIE POULIQUEN

Responsable de la Communication

CÉLINE DJAMA

Responsable de la Communication digitale

CHRISTIANE CODBREUIL

Responsable administratif et comptable

JESSICA FERNANDES

Aide-comptable

ASSINA ATTOUCHE

Assistante de direction

LAURE ROCCHESANI

Secrétariat

RESTONS CONNECTÉS!

La FNTV propose un large éventail d'outils digitaux destinés à ses adhérents.





Le site Internet www.fntv.fr



L'application mobile

Accessible sur IOS et Android, elle comporte notamment un accès à l'annuaire complet des adhérents de la FNTV.



Les newsletters

La newsletter hebdomadaire « L'Essentiel » et les « Flashs info » ponctuels.



Les réseaux sociaux

La FNTV est présente sur Twitter, Facebook, LinkedIn et Instagram.

Le réseau territorial

La FNTV s'appuie sur 16 unions régionales qui participent à la diffusion et à l'animation de l'action fédérale. Au sein de leurs territoires, elles favorisent le dialogue entre les entreprises et les autorités organisatrices de transports.



auvergne-rhone-alpes@fntv.fr 04 72 78 81 81

2 FNTV BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

bourgogne-franchecomte@fntv.fr o3 80 28 52 52

3 FNTV BRETAGNE

fntvbretagne@fntv.fr 02 99 50 60 60

4 FNTV
CENTRE-VAL DE LOIRE

centre-valdeloire@fntv.fr 02 54 44 25 67

5 FNTV CORSE

corse@fntv.fr 04 91 46 64 64



grandest@fntv.fr 03 89 61 74 74 cstr10@wanadoo.fr 03 25 72 12 60 cstr88@wanadoo.fr 03 29 34 33 63

FNTV
HAUTS-DE-FRANCE

aymonin.fntv-hdf@outlook.fr o3 21 71 15 60 picardie@fntv.fr o3 22 92 82 79

OPTILE iledefrance@fntv.fr

9 FNTV TOURISME ÎLE-DE-FRANCE

noel.thiefine@fntv.fr 01 40 82 72 54



10 FNTV NORMANDIE

normandie@fntv.fr 02 35 73 17 38

FNTV
NOUVELLE-AQUITAINE

nouvelle-aquitaine@fntv.fr 05 56 52 06 79

FNTV NOUVELLES MOBILITÉS

secretariat@fntv.fr 01 40 82 62 72

13 FNTV OCCITANIE

midi-pyrenees@fntv.fr 06 08 42 99 91 languedoc-roussillon@fntv.fr 04 67 17 92 85 FNTV
PAYS DE LA LOIRE

paysdelaloire@fntv.fr 02 51 13 30 01

15 FNTV PACA

paca@fntv.fr 04 91 46 64 64

16 FNTV RÉUNION

fntvreunion@fntv.fr o6 93 o1 17 17

La FNTV adhère à









La FNTV est certifiée Quali'Op

























in linkedin.com/company/fntv



