



membre fondateur de la



# ASSISES NATIONALES DE LA MOBILITÉ

**Les apports du  
transport routier interurbain  
de voyageurs**

## Introduction

La Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV) a activement participé aux 6 ateliers d'experts des Assises nationales de la mobilité lancées par le Gouvernement le 19 septembre 2017. Elle a été auditionnée par le Comité d'Orientation des Infrastructures. Ses délégations régionales ont participé, chaque fois que cela était possible, aux nombreux Ateliers des territoires. L'ensemble des commissions nationales de la Fédération ont été chargées de faire émerger des propositions dans leurs domaines de compétences respectifs. Parallèlement, les unions régionales de la FNTV ont formulé leurs contributions (prises en compte dans ce document) traduisant les préoccupations et les réalités du terrain. L'ensemble de ces propositions sont rassemblées dans ce cahier d'acteur de la FNTV remis au Gouvernement.

Les débats de ces Assises ainsi que les dispositions qui composeront le projet de loi d'orientation des mobilités constituent une opportunité historique majeure pour faire évoluer le transport et la mobilité et accompagner les mutations et les innovations du secteur. Dans ce cadre, la FNTV a souhaité porter des mesures structurantes et pragmatiques répondant à l'ensemble des thématiques et questions soulevées relatives à la transition énergétique, au numérique, à l'intermodalité, aux nouvelles mobilités et aux déplacements en zones périurbaines et rurales ainsi qu'en matière de sécurité, d'intermodalité et de gouvernance.

Au-delà de cette contribution, la FNTV s'est associée aux propositions formulées dans le cadre des Etats généraux de la mobilité durable organisées par le GART, l'UTP, la FNTV, TDIE, la FNAUT et Régions de France. Ces propositions ne sont pas reprises dans ce cahier d'acteurs.

La FNTV s'est également associée à GRDF et à l'AFGNV pour porter des propositions concrètes en faveur du développement du GNV en France afin de créer les conditions favorables à la transition énergétique du secteur.

La FNTV se félicite de l'attention portée par le Gouvernement à l'amélioration des transports du quotidien. Le transport routier de voyageurs comporte tous les atouts pour remplir cet objectif : souplesse, adaptabilité, économies. Il démontre chaque jour sa pertinence, quel que soit la distance ou l'activité, pour répondre tant aux besoins de transports quotidiens (transports scolaires, domicile-travail...) qu'aux déplacements de loisirs et de tourisme.

## Sommaire

### **Vers une mobilité plus propre ..... 5**

- Elaborer un calendrier réaliste de sortie du diesel ..... 6
- Etendre le dispositif de suramortissement à tous les véhicules propres..... 7
- Assurer la lisibilité de la fiscalité de tous les carburants et récupération de TICPE ..... 7
- Accélérer le développement des réseaux d’avitaillement : adoption d’un plan de déploiement ambitieux ..... 8
- Favoriser l’implantation de stations d’avitaillement multisectorielles ..... 8
- Renouveler les appels à projet pour financer les stations et les étendre au transport de voyageurs..... 9
- Etendre le label « Charte CO2 » au transport routier de voyageurs ..... 9
- Encadrer le développement des péages urbains..... 10
- L’autocar, acteur central de la mobilité partagée ..... 10
- Encadrer les offres de covoiturage et l’autopartage ..... 11
- Exonérer les professionnels du transport collectif du malus écologique..... 11

### **Vers une mobilité plus solidaire ..... 13**

- Encadrer les offres de covoiturage et l’autopartage ..... 13
- Optimiser l’offre de transport public scolaire ..... 14
- Introduire la possibilité de paiement par CESU des transporteurs ..... 14
- Faciliter l’accès au métier de conducteur routier de voyageurs pour favoriser la création d’emploi ..... 14
- Relayer les initiatives des professionnels en matière de promotion de l’emploi ..... 15
- Créer de l’emploi par la valorisation des postes à temps non complet ..... 15
- Créer une nouvelle catégorie de service public : les services réguliers spécialisés..... 16
- Autoriser les « LOTI occasionnels » dans les agglomérations de moins de 250 000 habitants..... 16

### **Vers une mobilité plus intermodale ..... 18**

- Assurer la concertation des acteurs locaux de la mobilité ..... 18
- Développer les Pôles d’Echanges Multimodaux ..... 19
- Faciliter la circulation des transports publics sur voies réservées ..... 19
- Permettre aux véhicules de transport collectif d’accéder aux destinations touristiques  
20

- Assurer la mise en œuvre d'une billettique intermodale..... 20

## **Vers une mobilité plus connectée .....22**

- Sécuriser l'ouverture des données du transport..... 22
- Ouvrir un droit à l'« expérimentation mobilité » pour les autorités organisatrices ..... 23
- Encadrer les expérimentations concernant le véhicule autonome..... 23
- Réguler l'existence ou la création de plateformes dans le transport routier de voyageurs..... 23

## **Vers une mobilité plus sûre.....25**

- Réviser les normes d'inflammabilité des véhicules..... 25
- Rendre effectif le dispositif d'enquête administrative ..... 26
- Permettre l'accès au casier judiciaire du conducteur ..... 26
- Poursuivre les efforts en matière de sécurité du transport scolaire..... 27
- Sensibiliser les établissements scolaires aux enjeux de la sûreté ..... 27
- Sensibiliser les chefs d'entreprises à la sûreté..... 28
- Prendre en compte des travaux de l'Etat relatifs à la sûreté du transport par autocar. 28
- Mettre en place un numéro d'alerte d'urgence par SMS ..... 29

## **Vers une mobilité plus soutenable .....30**

- Renforcer l'efficacité du transport collectif..... 30
- Favoriser le paiement d'un prix juste par tous les usagers des services publics de transport..... 30
- Affecter une part de la TICPE à l'entretien de la voirie ..... 31
- Limiter la mise en place de redevances à la compensation des coûts externes..... 31
- Modifier la tarification des péages pour les autocars ..... 32
- Améliorer l'efficacité des appels d'offres de transport public ..... 32
- Faciliter le transfert conventionnel de personnel ..... 33
- Intégrer des clauses de reprise du personnel dans les appels d'offres ..... 34
- Etablir un calendrier réaliste d'ouverture à la concurrence de certains transports publics franciliens..... 35

## Vers une mobilité plus propre

Le respect de l'environnement est une priorité pour les entreprises de transport de voyageurs depuis de nombreuses années. La FNTV tient à rappeler les efforts continus de la profession en matière de transition énergétique :

- **Un fort taux de renouvellement des véhicules et leur faible moyenne d'âge** : 8 ans, c'est en 2016 l'âge moyen du parc d'autocars en service.
- **La création d'une charte d'engagement volontaire "CO2, les transporteurs s'engagent"** visant la réduction des gaz à effet de serre (GES) et des consommations d'énergie du transport routier de voyageurs,
- **La mise en place, au niveau européen, des normes Euro qui constituent une avancée majeure pour réduire les émissions polluantes** : 62 % des autocars se situent en norme Euro IV ou mieux dont près de 12 % en norme Euro VI, la plus avancée sur le plan écologique et classée par la loi dans la catégorie des véhicules à faibles émissions.

Cette priorité se poursuit d'autant plus avec la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 qui impose qu'à compter de 2020, la moitié des renouvellements du parc des services conventionnés interurbains devra se faire au moyen de véhicules à faibles émissions. Après 2025, tous les véhicules achetés pour l'exécution de ces services seront concernés. Par ailleurs, de nombreuses collectivités affichent une politique volontariste en intégrant des clauses environnementales dans les appels d'offres ou même, comme la Mairie de Paris, en adoptant une feuille de route prévoyant l'interdiction des motorisations diesel dès 2024.

La Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV), en partenariat avec l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et Régions de France, a publié un état des lieux complet des filières énergétiques existantes et à venir pour les autocars. Le guide « **Quelles filières énergétiques pour les autocars ?** » a été présenté aux membres du groupe de travail relatif aux mobilités plus propres des Assises de la mobilité. Il s'agit d'un recueil pratique qui détaille les atouts et les inconvénients techniques, environnementaux et économiques de chaque solution technologique existante ou à venir : <https://www.fntv.fr/communication/communiqués-de-presse/article/transition-energetique-quelles-filières-pour-les-autocars>

Dans ce cadre, la FNTV tient à faire plusieurs propositions au groupe de travail « mobilités plus propres » des Assises nationales de la Mobilité :

- **Elaborer un calendrier réaliste de sortie du diesel**

A l'heure actuelle, aucune filière énergétique n'est substituable au diesel pour effectuer la totalité des activités du transport routier de voyageurs (transports scolaires, lignes régulières régionales, services librement organisés, tourisme). Il n'existe pas, à ce jour, de filière industrielle mature pour des autocars roulant au GNC, à l'éthanol, hybrides ou électriques et pas de réalité pour des autocars roulant au GNL ou à l'hydrogène. Des autocars roulant au GNC, au bioGNC et à l'éthanol ED95 ont fait l'objet d'expérimentations entre 2015 et 2017. Quelques véhicules GNC ou électriques commencent à circuler sur des marchés très spécifiques.

Dans l'attente de filières matures, les technologies de transition (GTL et HVO) peuvent apporter une réponse immédiate aux problématiques de qualité de l'air en diminuant les émissions polluantes des parcs de véhicules antérieurs à l'Euro VI.

Au-delà du niveau de développement des filières énergétiques, **il apparaît indispensable de poser le mix-énergétique comme un principe incontournable de la transition énergétique pour les autocars.** Même à terme, aucune nouvelle filière ne pourra être exclusive des autres. Toutes les alternatives au diesel ont leur pertinence compte tenu de la variété des activités du transport routier de voyageurs.

Pour remplacer le diesel à moyen terme, le gaz apparaît comme une solution efficace

sur la longue distance bien que l'électrique puisse être utilisé pour des activités périurbaines. A plus long terme, le développement de l'hydrogène apparaît théoriquement comme une solution efficace pour réussir la transition énergétique du secteur des transports à condition que son coût ne soit plus prohibitif.

Quelle que soit la technologie, il convient de **lever l'ensemble des freins au développement de ces filières qu'ils soient de natures économiques, technologiques ou politiques.** Il est indispensable que les constructeurs proposent rapidement aux transporteurs de véritables alternatives. Il est indispensable que les réseaux d'avitaillement se développent sur le territoire. Il est indispensable que les pouvoirs publics accompagnent les entreprises de transport pour réussir ce virage ambitieux sans menacer leur pérennité et leur développement au risque de porter atteinte à l'emploi et au dynamisme économique du secteur qui contribue à la croissance française.

La condition de la réussite de la transition énergétique réside dans le respect d'un **calendrier réaliste et acceptable par tous.** En effet, afin de créer les conditions de sécurité juridique favorables au renouvellement du parc d'autocars vers des véhicules moins émetteurs, il est nécessaire d'encadrer les prérogatives des collectivités en matière de restrictions d'accès aux agglomérations fondées sur les émissions polluantes. Ces restrictions doivent en effet être édictées :

- sur la base d'un calendrier concerté et réaliste au regard de la disponibilité des technologies et de la maturité des filières industrielles ;
- au regard d'une étude d'impact scientifique faisant apparaître les gains environnementaux comparés aux contraintes générées ;
- en intégrant une durée d'amortissement des véhicules de 15 ans.

### • **Etendre le dispositif de suramortissement à tous les véhicules propres**

Parmi les solutions, le Gaz Naturel Comprimé (GNC) représente une alternative intéressante aux carburants traditionnels pour réduire l'impact environnemental et amorcer le processus de décarbonation. Des freins subsistent encore au développement de cette technologie (réseau d'avitaillement insuffisant, coût d'accès à la filière). Des dispositifs d'accompagnement à l'investissement des entreprises peuvent être mis en place comme par exemple en Auvergne-Rhône-Alpes où le Conseil Régional, l'ADEME et GRDF ont alloués une enveloppe de 2,4 millions d'euros pour la prise en charge du surcoût des véhicules, sur 12 stations dans la Région. Enfin, les véhicules roulant au GNV bénéficient d'un suramortissement de 140 % qui devrait être prolongé jusqu'en 2019.

La solution électrique semble intéressante à moyen terme, celle-ci étant aujourd'hui cantonnée à des lignes de courte distance (de 150 à 200 km) et présentant dans

l'immédiat, un surcoût important. **Le dispositif de suramortissement des véhicules industriels** adopté dans le cadre du projet de loi de finances pour 2018 en faveur des véhicules roulant au GNV **doit donc être étendu aux véhicules industriels électriques.**

De même, il serait cohérent d'étendre ce dispositif de suramortissement aux véhicules industriels de plus de 3,5 tonnes qui utilisent la technologie **hybride ou roulant à l'éthanol ED95.**

### • **Assurer la lisibilité de la fiscalité de tous les carburants et récupération de TICPE**

Le développement des filières émergentes des technologies alternatives au diesel requiert une stabilité à long terme du cadre fiscal et réglementaire, sur une période similaire au temps d'amortissement des matériels. Le changement de modèle énergétique ne peut s'opérer qu'à la condition d'une **visibilité sur la fiscalité des carburants alternatifs.**

Ainsi, des mesures d'accompagnement des entreprises à la transition énergétique sont des leviers décisifs pour amorcer la transition énergétique du secteur :

- incitations fiscales en faveur des entreprises qui renouvellent leurs flottes par des véhicules à faibles émissions tels que définis par l'article 37 de la loi relative à la transition énergétique et à la croissance verte ;

- programme d'aide à l'achat d'autocars neufs GNV, électrique ou hybride ;
- mise en place d'un système attractif de reprise des véhicules d'occasion.

- **Accélérer le développement des réseaux d'avitaillement : adoption d'un plan de déploiement ambitieux**

Le développement des énergies alternatives (gaz, électricité) en France constitue un relais de transformation pour les transports du quotidien au cœur des territoires. Si le modèle économique des stations situées près des grands axes routiers est susceptible de se mettre en place aisément du fait de sa rentabilité probable, il est en revanche plus incertain pour les stations qu'il faudra construire dans les zones où la demande est plus faible et plus diffuse.

Ces zones, souvent centrées autour de villes moyennes, font face à une difficulté dans l'agrégation des volumes qui déclenchent les investissements dans les stations. Les collectivités territoriales devront jouer un rôle-clé dans le développement de ces points d'avitaillement ou de recharge en **créant les plateformes locales qui faciliteront les conversions des petites et des moyennes flottes vers les énergies alternatives**, comme par exemple par des appels à manifestation d'intérêt, des mises à disposition de foncier, des mutualisations public-privé pour maximiser les demandes

ou des participations au financement d'infrastructures d'avitaillement via des SEM. Plusieurs syndicats d'énergies comme le SIGEIF en Ile-de-France (10 stations à horizon 2022) ou le SYDEV en Vendée (7 stations à horizon 2025) ont lancé des initiatives en ce sens pour faciliter l'émergence de telles stations en relais des acteurs privés. En Auvergne-Rhône-Alpes, une convention liant l'ADEME, GRDF et la FNTV AURA a été signée dans le but de développer le réseau des stations d'avitaillement et de favoriser l'intérêt des entreprises quant à cette technologie.

À ce titre, **les stations GNV/bioGNV et les bornes de recharge électrique doivent s'intégrer dans les SRADDET** (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires) élaborés par les Régions.

- **Favoriser l'implantation de stations d'avitaillement multisectorielles**

L'accélération du développement des points d'avitaillement nécessite l'émergence de stations multisectorielles adaptées au besoin des utilisateurs. La coordination des deux filières du transport routier (TRM et TRV) peut faire émerger les stations aux endroits stratégiques, et donc minimiser les « hauts le pied », et permettre aux entreprises de transports de convertir leur flotte vers une solution écologique et rentable financièrement.



Pour ce faire, des enveloppes financières pour encourager l'investissement industriel dans les stations sous l'unique condition de disposer du BioGNV à la pompe est un engagement indispensable.

De même, il est nécessaire de réaliser des **concertations locales comprenant les professionnels locaux, les producteurs de biométhane** (agriculteur, Syndicats) **et la filière d'utilisateurs professionnels potentiels** de GNV (TRM, TRV, BOM, BTP) afin d'identifier les emplacements les plus adaptés des stations permettant de répondre au besoin des utilisateurs et combinant une valorisation du biométhane produit localement. Ces concertations locales pourraient avoir lieu dans le cadre de schémas directeurs de stations d'avitaillement en région (sous l'égide des VP énergie/transport des exécutifs régionaux ou des services déconcentrés de l'Etat (Préfet, DREAL)).

- **Renouveler les appels à projet pour financer les stations et les étendre au transport de voyageurs.**

Lancé par l'ADEME et le Commissariat Général à l'Investissement en juillet 2016 l'Appel à Projets GNV a été prolongé jusqu'au 11 septembre 2017.

Les critères d'éligibilité de cet appel à projet ne permettaient pas aux opérateurs de transport de voyageurs de se porter candidat. Pourtant les professionnels du transport par autocar sont confrontés à des exigences règlementaires d'exploitation de

véhicules à faibles émissions, exigences auxquelles ils ne pourront pas satisfaire en l'absence de stations d'avitaillement.

**Il convient donc qu'un nouvel appel à projet soit lancé et qu'il intègre le transport routier de voyageurs.**

- **Etendre le label « Charte CO2 » au transport routier de voyageurs**

Pour prolonger et assoir les effets des normes techniques des véhicules, les entreprises de transport routier de voyageurs se sont engagées dans des démarches environnementales volontaires. C'est notamment le cas de la **démarche « Objectif CO2 » portée par l'ADEME, l'Etat et la FNTV.**

Dans ce contexte, depuis septembre 2011, la charte Objectif CO2 a offert aux professionnels la possibilité de s'inscrire dans une stratégie globale de lutte contre le changement climatique. A travers cette démarche de progrès, les entreprises engagées ont pu réduire de manière significative leurs émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et recueillir de multiples bénéfices notamment en termes d'image.

Depuis 2016, la mise en place d'une démarche complémentaire de performance par la création d'un label permet aux entreprises de transport routier de marchandises d'obtenir une reconnaissance de leur niveau de performance environnementale.

De nombreuses entreprises de TRV arrivent en fin de période de développement des actions de la charte. **Le Label Objectif CO2 serait l'opportunité pour nos entreprises de crédibiliser leur engagement dans une démarche environnementale et de valoriser leurs résultats en matière de maîtrise des émissions de CO2.**

Il convient donc que ce label soit étendu dès 2018 au secteur du transport routier de personnes et fasse l'objet d'expérimentations rapides par les entreprises avant de généraliser la démarche.

- **Encadrer le développement des péages urbains**

Le péage urbain constitue une solution pour lutter contre la pollution et la congestion. Il s'agit d'un mécanisme plus équitable que les mesures générales d'interdiction du diesel.

Aujourd'hui, les textes ne prévoient que la possibilité d'une expérimentation de 3 ans. En pratique, la mise en place d'un péage urbain coûte aux alentours de 100 millions d'euros et nécessite d'être approuvée par le Conseil d'Etat avant sa mise en œuvre.

Dans l'hypothèse où il serait permis aux collectivités de mettre en place des péages urbains plus aisément qu'aujourd'hui, ces derniers devraient être strictement **limités au coût des externalités du mode considéré**. Une vigilance particulière sera nécessaire pour l'accès aux centres urbains afin que les éventuels péages ne se

cumulent pas avec des tarifs de stationnement élevés destinés, eux aussi, à financer les externalités du transport routier. Ces mécanismes devraient être alternatifs.

- **L'autocar, acteur central de la mobilité partagée**

Les performances écologiques et énergétiques du transport par autocar ne cessent de s'améliorer. Le transport routier de voyageurs reste cependant associé au monde routier et aux nuisances qu'il génère. C'est évidemment un contresens au regard de ses qualités intrinsèques, de ses performances actuelles et des mutations à venir.

Le premier levier de la transition énergétique est la modification des comportements de déplacements : **il est indispensable de favoriser le report modal de l'« autosolisme »** (selon l'ADEME, le taux d'occupation des voitures particulières et de 1,2 personne) **vers la mobilité durable et donc les transports en commun**.

Plus de voyageurs dans les autocars, c'est également moins d'émissions polluantes : 83% des déplacements intérieurs se font actuellement en véhicules particuliers contre 15% seulement en transport collectifs ferrés ou routiers (fiche CEREMA juin 2016 Décryptage de la loi sur la transition énergétique).

Pour rappel, **un autocar à pleine capacité peut remplacer jusqu'à 30 voitures** et constitue ainsi une alternative durable à la voiture et à l'avion.

Dans un rapport d'étude rendu public le 23 mars 2017 sur l'évaluation de l'impact environnemental du développement du transport par autocar, l'ADEME observe que ledit impact est très dépendant du taux d'occupation moyen des autocars : **« le bilan environnemental du transport par autocar devient positif à la fois pour les émissions de gaz à effet de serre et de polluants à partir d'un taux d'occupation de 38% »**. Le rapport précise que *« l'impact sur les émissions de NOx est à l'avantage du transport par autocar à partir du moment où le taux d'occupation dépasse 23%. En ce qui concerne les particules fines, pour que le bilan du transport par autocar soit positif, le taux d'occupation doit être d'au moins 7% »*.

L'un des objectifs des Assises de la Mobilité doit donc être d'identifier toutes les mesures susceptibles de rendre ce taux d'occupation le plus élevé possible. Les mobilités partagées sont un élément important en faveur d'une mobilité plus propre et plus solidaire. Il convient dans ce cadre de considérer l'autocar comme un mode de covoiturage doté d'une capacité supérieure à un véhicule particulier qui aura par conséquent des impacts bénéfiques plus élevés que le covoiturage particulier.

- **Encadrer les offres de covoiturage et l'autopartage**

Le covoiturage et l'autopartage sont appelés à jouer un rôle actif dans la mobilité de demain. Pour autant, face au foisonnement d'innovations proposées dont le modèle économique ne présente, pour certaines, que peu de probabilité de

pérennité (autopartage, covoiturage, voiturage solidaire, autostop organisé), le gouvernement et les autorités organisatrices de transport devront **veiller à ce que les mesures visant à favoriser ou à accompagner ces diverses initiatives n'aient pas pour effet de bouleverser les équilibres économiques des territoires.**

Il est nécessaire de s'assurer que les éléments tarifaires de ces offres s'inscrivent comme un **partage de frais et non comme une rémunération**. Les offres de covoiturage ne peuvent devenir une source de revenu pour les conducteurs, déconnectée de leurs trajets quotidiens habituel. Les nouvelles mobilités ne doivent pas favoriser un dumping social à outrance préjudiciable aux conducteurs de taxis, de VTC et aux transporteurs traditionnels.

Aussi serait-il nécessaire de limiter réglementairement le montant de l'indemnité exigible au titre du partage de frais à l'indemnité kilométrique légale divisée par le nombre de passager. Une indemnité kilométrique propre au covoiturage pourra être créée. De même, un montant forfaitaire pourrait être établi en cas de covoiturage organisé par une AOT sur le trajet domicile-travail du conducteur.

- **Exonérer les professionnels du transport collectif du malus écologique**

Les opérateurs de transport de voyageurs au moyen de véhicules de moins de 10 places doivent s'acquitter du malus écologique prévu à l'article 1011 bis du Code des transports. Cette disposition vise

tous les véhicules particuliers, dont font partie les véhicules pouvant accueillir 8 passagers en plus du conducteur. Elle vise à inciter les particuliers et entreprises à acquérir des flottes de véhicules plus vertueuses. Les revenus tirés de ce dispositif permettent de financer le bonus écologique.

Ce malus représente une somme importante pour les professionnels du transport de voyageurs alors même **qu'il s'agit de leur outil de travail et que le transport collectif est bénéfique pour l'environnement** dès lors qu'il permet de réduire le nombre de voitures particulières en circulation.

Les professionnels qui opèrent au moyen de véhicules de moins de 10 places sont particulièrement pénalisés car ils ne sont pas éligibles au remboursement d'une fraction de la TICPE comme le sont d'autres

professionnels tels que les taxis. **Les véhicules utilitaires professionnels ne font quant à eux l'objet d'aucun malus.**

Leur activité de transport en commun de personnes nécessite l'achat de véhicules comportant entre 6 et 8 places passagers, véhicules qui, par définition, ont des émissions de CO2 supérieures aux berlines ou aux voitures familiales. La loi prévoit par ailleurs que les familles nombreuses, à partir de 3 enfants, peuvent bénéficier d'une réduction des émissions de 20g/km par enfant. Un véhicule de 9 places qui émet 160 g de CO2 par Km est aujourd'hui taxé à hauteur de 2773 €, ce qui représente 10 % du prix du véhicule.

Par conséquent, il convient d'exclure les professionnels du transport routier de voyageurs du dispositif ou de les faire bénéficier du dispositif de réduction applicable aux familles nombreuses.

## Vers une mobilité plus solidaire

Le transport routier de voyageurs est, de par sa souplesse et son faible coût, un mode de transport collectif adapté aux territoires peu denses et à la prise en charge des publics les plus vulnérables. Il apporte des solutions de mobilité multiples : TER conventionnés, services pour les personnes à mobilité réduite, lignes longues distances, transport à la demande, lignes scolaires... et permet de développer l'accès aux zones d'emplois et aux lieux publics dans les centres urbains ou en dehors de ceux-ci.

Les territoires peu denses, ruraux ou périurbains, sont irrigués par un nombre important d'entreprises de tailles variables. Parmi elles, des entreprises de transport de personnes dont la viabilité économique est souvent assurée dans des conditions difficiles, et qui, par leur présence, évitent la désertification et maintiennent des emplois non délocalisables sur ces territoires.

Les conducteurs, encadrés et formés à la prise en charge de ces publics, constituent un relais social essentiel sur le terrain.

**La mobilité de demain ne pourra être solidaire que grâce au maintien d'un service public de transport de qualité, à destination de tous les publics, y compris les plus vulnérables et les plus isolés. Les solutions de mobilités alternatives (covoiturage, mobilités actives, autopartage) ne peuvent être que des compléments et ne doivent pas se substituer au service public,** ni justifier le désengagement des collectivités envers une part importante de la population.

La FNTV est favorable à l'extension de la compétence des Régions à toutes les mobilités en « zones blanches » avec des relais territoriaux. Par ailleurs, l'élaboration des SRADDET doivent être l'occasion de faire émerger des échanges positifs permettant la continuité de la chaîne de transport.

Afin d'ancrer davantage encore le transport collectif dans une mobilité plus solidaire, la FNTV émet les préconisations suivantes :

- **Encadrer les offres de covoiturage et l'autopartage**

Le covoiturage et l'autopartage sont appelés à jouer un rôle actif dans la mobilité de demain. Pour autant, face au foisonnement d'innovations proposées dont le modèle économique ne présente, pour certaines, que peu de probabilité de

pérennité (autopartage, covoiturage, voiturage solidaire, autostop organisé), le gouvernement et les autorités organisatrices de transport devront veiller à ce que les mesures visant à favoriser ou à accompagner ces diverses initiatives n'aient pas pour effet de bouleverser les équilibres économiques des territoires.

Il est nécessaire de s'assurer que les éléments tarifaires de ces offres s'inscrivent

comme un partage de frais et non comme une rémunération. Les offres de covoiturage ne peuvent devenir une source de revenu pour les conducteurs, déconnectée de leurs trajets quotidiens habituel. Les nouvelles mobilités ne doivent pas favoriser un dumping social à outrance préjudiciable aux conducteurs de taxis, de VTC et aux transporteurs traditionnels.

Aussi serait-il nécessaire de limiter règlementairement le montant de l'indemnité exigible au titre du partage de frais à l'indemnité kilométrique légale divisée par le nombre de passager. Une indemnité kilométrique propre au covoiturage pourra être créée. De même, un montant forfaitaire pourrait être établi en cas de covoiturage organisé par une AOT sur le trajet domicile-travail du conducteur.

- **Optimiser l'offre de transport public scolaire**

L'organisation des transports scolaires revêt une importance particulière dans les territoires peu denses. **Afin de mieux desservir ces territoires et d'éviter de saturer les lieux de rabattement ou les centres villes de destination, il pourrait être judicieux de redéfinir de l'offre de transport scolaire par un étalement des horaires d'entrées et sorties des établissements** scolaires. Ce qui permettrait pour une meilleure utilisation des véhicules et offrirait un volume de travail plus important pour les salariés (problèmes importants de recrutement qui risquent de s'accroître).

Par ailleurs, l'ouverture plus large des lignes scolaires au grand public offrirait une

possibilité plus grande de mobilité aux populations de ces territoires.

- **Introduire la possibilité de paiement par CESU des transporteurs**

Afin de favoriser la mobilité des personnes les plus vulnérables, l'utilisation du Chèque Emploi Service Universel « Prestation sociale » est permise pour le règlement d'une course de taxi depuis 2010.

**La diversification des solutions de mobilité pour les personnes âgées ou à mobilité réduite nécessite que cette disposition ne soit pas limitée aux seuls transports par taxi.**

La FNTV propose de modifier l'article L.1271-1 du Code du travail afin que le CESU préfinancé permette d'acquitter tout ou partie « des prestations de transport de voyageurs, autres que les lignes régulières, financées par les prestations sociales destinées spécifiquement aux personnes âgées ou à mobilité réduite ».

- **Faciliter l'accès au métier de conducteur routier de voyageurs pour favoriser la création d'emploi**

En zones peu denses, rurales ou périurbaines, les taux de chômage sont généralement plus élevés que la moyenne nationale. Face à cette situation, les métiers du transport de voyageurs sont des métiers en tension qui rencontrent des freins à l'embauche. **Afin de répondre à la demande croissante de mobilité, la**

**profession s'investit pour recruter et former des conducteurs.**

Pourtant les difficultés de recrutement s'amplifient en raison, notamment, d'une réglementation restrictive et de procédures administratives complexes.

Il est nécessaire de **rendre les métiers attractifs** auprès des jeunes candidats dans un secteur où 31% des salariés ont plus de 55 ans et éviter qu'ils ne se détournent vers d'autres secteurs.

A ce jour, seules les personnes âgées d'au moins 24 ans peuvent se présenter à l'examen du permis D. Cette entrée tardive dans la profession est un frein au recrutement. **La FNTV propose d'aligner l'âge d'accès au permis D sur celui du permis C** en prévoyant que l'âge d'accès au permis passe de 24 ans à 21. Il passerait également de 21 à 18 ans dans le cadre d'une formation professionnelle qualifiante (limité aux lignes régulières inférieures à 50 km).

Par ailleurs, depuis la réforme des permis de conduire du 16 septembre 2013, il n'est plus possible de conduire avant la réception du permis sécurisé. Les délais d'obtention de ce titre peuvent, selon les préfectures, aller jusqu'à trois mois sans possibilité de conduire avec un certificat provisoire (CEPC) malgré le caractère qualifiant et certifiant de la formation.

La FNTV propose de **réviser les dispositifs de délivrance des permis par la création d'un certificat de conduite provisoire au bénéfice des conducteurs titulaires du titre professionnel**. La FNTV recommande d'autoriser la production de la carte chronotachygraphe et de la carte de qualification de conducteur sur la base de ce certificat de conduite provisoire.

- **Relayer les initiatives des professionnels en matière de promotion de l'emploi**

Face aux difficultés de recrutement rencontrées par les entreprises de transport, la FNTV, en association avec les autres organisations patronales de la branche (FNTR, TLF, CSD), a lancé dès cet été l'initiative **TREMLIN** (TRansport EMPloi INnovation), **grande mobilisation en faveur de l'emploi, du recrutement et de l'attractivité dans le transport routier** de marchandises, de voyageurs, de la logistique et du déménagement.

L'objectif est d'apporter une réponse rapide et concrète aux difficultés d'embauche du secteur et impliquer le secteur dans la lutte contre le chômage en offrant des emplois pérennes, de tous niveaux de compétence pour tous les profils, des moins qualifiés aux plus diplômés.

L'initiative TREMLIN est impulsée et coordonnée au niveau national par la FNTV et sera déployée, en région, par ses représentants locaux.

Il est nécessaire qu'elle soit **relayée et soutenue largement par l'Etat** compte tenu de la contribution à la création d'emplois dont elle est porteuse et des besoins de financement de formations professionnelles spécifiques au secteur.

- **Créer de l'emploi par la valorisation des postes à temps non complet**

L'activité des entreprises de transport routier interurbain de voyageurs rend nécessaire l'embauche de salariés à temps

non complet. Souvent perçus comme des contrats de substitution aux temps complets, ils devraient au contraire être envisagés comme une forme de travail complémentaire. En effet, le développement de l'autoentreprise et des nouvelles formes de travail indépendant permettent une certaine souplesse et deviennent compatibles avec le travail à temps partiel qui attirait peu jusqu'à présent.

Néanmoins, il est nécessaire de **sécuriser et de simplifier le recours aux formes d'emploi à temps non complets en corrélation avec une formation adaptée**. Ces emplois sont un moyen pour les jeunes de s'insérer plus tôt et plus facilement sur le marché du travail. Pour les seniors, ils permettraient une sortie plus tardive et progressive du marché du travail. De même, il convient de développer la pluriactivité afin d'augmenter les durées de travail des salariés en temps non complet subi.

- **Créer une nouvelle catégorie de service public : les services réguliers spécialisés**

La réglementation relative aux services privés de transport de voyageurs a été modifiée en profondeur et met en péril une part non négligeable des activités des transporteurs.

**Ces services de transport organisés par une collectivité publique, une entreprise ou un établissement médico-social pour leurs besoins habituels de fonctionnement**, étaient jusqu'à présent réservés aux entreprises inscrites au registre des transports routiers de voyageurs. La

réforme du transport particulier de personnes avait pour objectif d'ouvrir ces services aux taxis et VTC et d'encadrer ce segment d'activité.

En effet, depuis le décret du 6 avril 2017, ces services sont considérés comme des services publics collectifs occasionnels. Pourtant, cette classification est incohérente avec le type de service réalisés qui sont le plus souvent réguliers (transport de personnel pour une entreprise, transport de personnes accueillies par une association...).

L'inquiétude est d'autant plus prégnante chez les opérateurs qui effectuent des prestations de transport au moyen de véhicules légers, souvent à destination de personnes handicapées accueillies par des établissements médico-sociaux et avec des conducteurs spécialement formés à la prise en charge du handicap. En effet, les textes prévoient que les services occasionnels réalisés au moyen de véhicules de moins de 10 places doivent être réalisés sous le statut VTC avec des conducteurs titulaires de la carte professionnelle, statut incompatible avec l'activité considérée.

C'est pourquoi, nous demandons la **création d'une nouvelle catégorie de transport public collectif qui serait dénommée « services réguliers spécialisés », activité qui serait encadrée et réservée aux professionnels du transport public**.

- **Autoriser les « LOTI occasionnels » dans les agglomérations de moins de 250 000 habitants**



L'interdiction du transport occasionnel sous statut « LOTI » au moyen de véhicules légers dans le ressort des autorités organisatrices soumises à l'élaboration d'un plan de déplacements urbains obligatoire (100 000 habitants) concerne 61 agglomérations et leurs communes associées (Dijon, Limoges, Caen...)

La FNTV estime que **cette mesure devrait être limitée aux agglomérations dans lesquelles il existe une tension sur le marché du transport**, c'est-à-dire les **agglomérations supérieures à 250 000 habitants** (au nombre de 25), tout en prévoyant la possibilité de désigner d'autres agglomérations, quelle que soit leur taille, dans lesquelles la coexistence des deux statuts (VTC et « LOTI ») serait problématique.

En effet, les entreprises de transport de personnes « LOTI » sont dans l'obligation d'obtenir une double inscription aux registres VTC et transport afin de pouvoir

continuer à combiner une activité de transport régulier de type scolaire ou PMR et une activité de transport occasionnel qui peut être en zone urbaine.

Pour ce faire, elles devront investir dans des véhicules conformes aux exigences des VTC quand bien même il s'agit pour elles d'une activité complémentaire et accessoire.

Enfin, pour les mêmes raisons, les entreprises ne pourront plus embaucher de jeunes qui ne seraient pas titulaires de l'examen VTC car elles ne pourront plus leur proposer de missions de transport occasionnel afin de compléter une activité de transport régulier qui implique structurellement un temps partiel.

Etant donné l'impact de cette mesure sur l'activité des entreprises et sur l'emploi, il est nécessaire de la circonscrire aux agglomérations dans lesquelles elle se révèle indispensable.

## Vers une mobilité plus intermodale

L'intermodalité est la clef de voute d'une mobilité réussie. Il appartient aujourd'hui aux collectivités et aux opérateurs de proposer des solutions innovantes afin de satisfaire à tous les besoins de mobilités, les trajets longues distances, les trajets du quotidien, professionnels ou de loisirs.

La lisibilité et la simplicité de l'offre de transport collectif sont indispensables afin de permettre aux usagers de se l'approprier. C'est pourquoi la construction de l'offre de transport doit faire l'objet d'une analyse approfondie des besoins de mobilité. Cette offre devra veiller à éviter les ruptures de charge si elle veut réellement s'imposer comme une alternative pérenne et suffisante à la voiture particulière.

Les professionnels du transport routier de voyageurs, grâce à la variété de leurs activités (lignes régulières, scolaires, à la demande, transport de personnes à mobilité réduites, circuits touristiques), sont susceptibles de répondre à tous les besoins de mobilité.

Afin d'améliorer encore l'efficacité des transports collectifs de passagers, la FNTV a identifié un certain nombre de mesures favorisant l'intermodalité.

- **Assurer la concertation des acteurs locaux de la mobilité**

Le récent transfert de la compétence transport aux Régions devrait permettre d'améliorer l'offre de service de mobilité sur les territoires. Afin d'être pleinement efficace, ce transfert doit être accompagné d'un **mécanisme de concertation régulière des différents acteurs afin de recenser les besoins et de définir une offre de mobilité adaptée** (collectivités, employeurs, associations d'usagers, services déconcentrés de l'éducation nationale et transporteurs).

La coordination de l'offre de transport public collectif, notamment aux heures de pointes, est une nécessité et un enjeu majeur. Favoriser cette coordination des services, qu'il s'agisse de services réguliers,

scolaires ou à destination du personnel d'une entreprise, constitue une mesure simple mais dont les bénéfices pour les usagers et les retombées économiques peuvent être importants.

Une telle articulation de l'offre de transport **permettrait le ré-enchaînement des services, et par conséquent le partage du coût** de l'amortissement des véhicules, mais, surtout, elle permettrait d'offrir une possibilité de transport à un plus grand nombre d'utilisateurs et de sécuriser les emplois.

La Profession fait face à une véritable pénurie de conducteurs et l'attractivité du métier est rendue compliquée par les nombreux temps partiels nécessaires à l'exécution de services concomitants sans possibilité de réemplois sur le reste de la journée. Une meilleure articulation des services permettrait **d'offrir des contrats**

**de travail d'une durée supérieure aux salariés du secteur** et de recruter dans de meilleures conditions. Une telle mesure aurait donc des impacts positifs à la fois en termes de mobilité mais aussi sur le plan économique et social.

- **Développer les Pôles d'Echanges Multimodaux**

La France n'a pas la même culture du transport par autocar que certains de ses voisins européens dans lesquels ce mode souple et adaptable a structuré l'ensemble des pôles d'échanges multimodaux.

**Les aménagements de transport routier demeurent aujourd'hui insuffisants et/ou inadaptés à la demande.** Ce constat est vrai pour les services des nouvelles lignes libéralisées mais également pour les lignes conventionnées.

La FNTV avait, dès 2012, émis un certain nombre de préconisations sur les services minimum à attendre d'une gare routière (hors voirie, salle d'attente, toilettes, quais affectés, signalisation). Pourtant, les récentes adaptations du code des transports n'ont pas favorisé la création de nouveaux aménagements, ni l'amélioration des infrastructures existantes.

Afin de rattraper le retard français en la matière et permettre au transport routier de voyageurs d'atteindre ses objectifs en matière de report modal et de démocratisation de l'accès au transport, il est nécessaire que des gares routières soient aménagées ou rénovées.

La FNTV propose d'intégrer dans le Code Général des Collectivités Territoriales **l'obligation pour les collectivités locales**

**de se doter de Pôles d'échanges multimodaux** en fonction de critères prédéterminés (seuil de population...) Ceux-ci devraient être **dimensionnés aux flux de passagers qu'ils accueillent. Tous les services publics de transports** (y compris le transport par autocar) **seraient obligatoirement intégrés.**

La FNTV propose par ailleurs que les sociétés **concessionnaires d'autoroutes**, pour lesquelles la création des services réguliers librement organisés (« cars Macron ») a constitué une nouvelle source de revenus importante et non prévue dans les contrats initiaux (de l'ordre d'une dizaine de millions d'euros par an), **participent au financement de ces infrastructures.**

En effet, les contrats de concession ne peuvent être déséquilibrés au profit des concessionnaires sans que soit instaurée une contrepartie. Un premier mécanisme de compensation avait au préalable été négocié par le ministère des Finances, sous forme d'une réduction tarifaire pour les services librement organisés pendant les 6 premiers mois d'exploitation. Cependant, les sociétés concessionnaires n'ont jamais respecté cet engagement.

- **Faciliter la circulation des transports publics sur voies réservées**

Les voies dédiées aux transports publics collectifs (bandes d'arrêt d'urgence, couloirs de bus) présentent un bénéfice environnemental, permettent de générer des gains de productivité importants et de répondre à une demande de mobilité en rejoignant plus rapidement des pôles

d'échanges multimodaux, qu'ils soient situés en périphérie ou dans les villes.

Afin de permettre le développement de cet outil, il est notamment nécessaire de modifier la réglementation des bandes d'arrêt d'urgence et d'envisager l'adossement aux contrats autoroutiers lorsqu'il est nécessaire de réaliser des investissements.

Par ailleurs, l'accès à ce type de voies dédiées à des transports publics particuliers (taxis, VTC, covoiturage...) doit être étendu au **transport public collectif** (conventionné ou non) **qui contribue de manière plus importante à décongestionner les entrées de villes en période de pointe** (exemple de l'A1).

Le gouvernement pourra utilement s'appuyer sur le rapport conjoint du ministère de l'intérieur et du ministère de l'écologie et du développement durable de juillet 2014 intitulé « Les nouveaux usages de la route » qui liste précisément les mesures de nature réglementaires qui doivent être adoptées.

En outre, il s'agira également de mettre en œuvre **l'aménagement des voies réservées pour les autocars sur les autoroutes desservant les grandes aires métropolitaines**.

Des bénéfices environnementaux ainsi qu'en termes de vitesse commerciale, de régularité et de ponctualité de l'offre ont été démontrés (voir les LER Aix-Marseille en région PACA) permettant d'aboutir à une fiabilité de l'offre comparable aux performances des TCSP (transports collectifs en site propre).

La FNTV propose également **d'ouvrir les couloirs de bus aux autocars en période**

**creuse** afin d'optimiser le transport public collectif.

- **Permettre aux véhicules de transport collectif d'accéder aux destinations touristiques**

**La mobilité touristique est un des facteurs de développement de nos territoires.** Par conséquent, il est nécessaire de développer les modes collectifs pour améliorer le report modal et ainsi réduire l'empreinte environnementale du transport.

**Le dispositif « Crit'air » adopté en 2016 permet de réglementer l'accès aux zones urbaines des véhicules les plus polluants afin d'améliorer la qualité de l'air.**

Toutefois, certaines collectivités en font un outil légitimant une politique d'interdiction générale de circulation sans que les alternatives existent s'agissant du transport touristique par autocar.

Aussi, il nous paraît nécessaire de modifier la réglementation du dispositif « Crit'Air » afin qu'il soit, au contraire, **un outil permettant de faciliter l'accès et la circulation des transports collectifs aux zones urbaines**.

- **Assurer la mise en œuvre d'une billettique intermodale**

Le développement des transports collectifs nécessite de faciliter le parcours des voyageurs. Outre la mise en cohérence des réseaux de transport, il est indispensable

que le voyageur puise indifféremment utiliser tous les modes de transports avec un seul support (matériel ou digital).

La question de l'harmonisation tarifaire devra également être posée. En matière d'interopérabilité et de système multimodal, la Région Auvergne-Rhône-Alpes bénéficie du dispositif Oûra (allez où vous voulez en Rhône-Alpes) qui fonctionne aujourd'hui sur le territoire rhônalpin de la nouvelle Région Auvergne - Rhône-Alpes. Ce système, qui trouve son prolongement sur un site internet dédié, réunit les 25 Autorités Organisatrices du territoire rhônalpin et 30 réseaux de

transport collectif. Il permet un service d'information aux usagers qui a été prolongé par un système de vente des titres à distance.

En Bretagne, une tarification régionale multimodale a été mise en place et le support billettique interopérable existant (carte Korrigo) est en cours de déploiement.

A l'image de ces dispositifs, il est capital pour développer le transport public, **d'intégrer de la fluidité et de la simplicité pour l'achat des titres de transport (billet unique pour tous les transports).**

## Vers une mobilité plus connectée

La technologie bouleverse la mobilité et ses usages. Les attentes des usagers évoluent et les opérateurs comme les autorités organisatrices cherchent à s'adapter le plus rapidement possible à ces mutations.

Dans ce contexte, il est nécessaire que les acteurs du transport anticipent ce que pourraient être le transport de demain. Dans ce cadre, la FNTV souhaite proposer des pistes de réflexions sur ces sujets, notamment sur le développement des véhicules autonomes, l'utilisation de données et la création des plateformes.

### • Sécuriser l'ouverture des données du transport

La « data », c'est à dire les données et informations récupérées par les entreprises, représente un enjeu important pour les entreprises comme pour les Autorités Organisatrices afin de mieux comprendre les comportements des voyageurs et ainsi les prédire et mieux répondre à leurs attentes. En complément, les réseaux sociaux constituent également un levier intéressant de compréhension des facteurs qui influencent les intentions des voyageurs via une approche prédictive des comportements (« *digital listening* »).

La nature des données collectées impacte également, dans la mesure où il convient de pouvoir cibler parmi un éventail infini d'informations disponibles pour les entreprises (big data), celles qui seront pertinentes et matériellement accessibles pour être utilisées avec efficacité (*smart data*).

L'article 4 de la « loi Macron » prévoit que « **les données des services réguliers de transport public de personnes et des services de mobilité sont diffusées**

**librement, immédiatement et gratuitement en vue d'informer les usagers et de fournir le meilleur service, notamment en permettant l'organisation optimale des services de mobilité et des modes de transport ».**

Si l'ouverture des données est de nature à favoriser le développement de la mobilité et des plateformes, il convient cependant de l'encadrer de plusieurs précautions et notamment :

- de **préciser plus clairement les règles de communication de données** entre personnes en charge d'une mission de service public et collectivités contractantes ;
- de délimiter précisément le champ des données à ouvrir à des fins de réutilisation, en lien avec la question du **secret industriel** ;
- de **respecter les règles relatives à la propriété industrielle et intellectuelle** et au droit commercial ;
- d'**évaluer les coûts** des nombreuses mesures prévues qui seront à la charge des opérateurs et des collectivités publiques ;

Enfin, le levier numérique est à envisager sous ses multiples implications, celles-ci pouvant être extérieures à la mobilité. Ainsi, il convient d'utiliser le numérique et les

réseaux sociaux pour valoriser le transport routier de voyageurs et ses entreprises ou répondre à certaines de ses problématiques entrepreneuriales.

Une expérimentation a récemment été menée dans le Département du Rhône pour recruter des conducteurs d'autocars en les « sourçant » sur les réseaux sociaux. Cette méthode plus communément utilisée pour les campagnes publicitaires est un moyen complémentaire aux autres, de toucher les demandeurs d'emplois en élargissant les publics cibles (personne en reconversion, cumul d'activités...).

- **Ouvrir un droit à l'« expérimentation mobilité » pour les autorités organisatrices**

L'apprentissage par l'expérimentation doit être encouragé. Qu'elles soient autorités organisatrices des transports ou de la mobilité, **il est nécessaire que les collectivités puissent recourir plus facilement à la possibilité d'expérimenter des solutions innovantes sur leur territoire**, sous réserve de définir les objectifs, les attentes, la temporalité et les conditions de réalisations. Par suite, il est également indispensable de faciliter considérablement le passage d'une phase expérimentale à une phase opérationnelle.

- **Encadrer les expérimentations concernant le véhicule autonome**

L'arrivée des véhicules autonomes va s'écrire à plus ou moins court terme en fonction de la densité du milieu dans lequel il sera amené à évoluer. Les entreprises de transports de voyageurs françaises, leaders mondiaux dans leur secteur, disposent d'une expertise forte en la matière.

C'est pourquoi la FNTV **s'oppose à la création d'une nouvelle catégorie de licence dérogatoire en cas d'expérimentation** de véhicules à délégation de conduite totale ou partielle.

Les entreprises qui développeront les véhicules autonomes seront amenées à faire du transport public et se verront délivrer des licences intérieures. Par conséquent, **elles devraient satisfaire aux mêmes exigences que les entreprises traditionnelles de transport**. Sachant que la FNTV milite pour la **responsabilisation et le professionnalisme des transporteurs**, la connaissance et la maîtrise des règles applicables au transport public apparaissent nécessaires afin de développer une technologie répondant aux exigences du transport de personnes.

Les exigences de capacité professionnelle et de garantie financière ne semblent pas de nature à freiner les innovations en matière de transport autonome.

- **Réguler l'existence ou la création de plateformes dans le transport routier de voyageurs**

Des plateformes de mise en relation entre les voyageurs et les professionnels du transport se développent depuis plusieurs mois dans le transport routier interurbain

de voyageurs. Il convient de réguler ce type d'activité afin de garantir la sécurité des passagers transportés.

En effet, il s'agit principalement de l'établissement de devis en ligne qui sont réalisés par des non-professionnels qui sous-estiment souvent le coût d'une prestation de transport offrant toutes les garanties de sécurité. La très forte concurrence dans le secteur du transport conduit parfois certaines entreprises à baisser considérablement leurs prix pour obtenir ces marchés.

Ce système est susceptible d'inciter les entreprises à commettre des infractions aux temps de conduite et de repos, aux conditions d'inscriptions au registre des transports ou aux formations obligatoires requises pour ce type de transport. Elles font donc courir des risques importants en termes de sécurité routière tant à leurs

passagers qu'aux autres usagers de la route.

A l'instar du statut créé pour les activités de mise en relation dans le secteur du transport public particulier, il est nécessaire **de créer un statut pour définir le cadre légal de ces nouvelles activités nécessaires à la protection des voyageurs**. Ce statut doit notamment permettre :

- de **responsabiliser** ces nouveaux intermédiaires ;
- de **contrôler le respect de leurs obligations règlementaires et sociales** par les transporteurs sélectionnés,
- de donner un cadre légal au contrat de transport,
- de **protéger les voyageurs** en leur garantissant la responsabilité des différents intervenants.



## Vers une mobilité plus sûre

A la faveur de conducteurs professionnels et formés, de véhicules bien équipés et d'une réglementation stricte et contrôlée, l'autocar reste à ce jour le mode de déplacement terrestre le plus sûr. En France, en 2014, tous modes confondus, le taux d'accident corporel en autocar était de 0,18%.

La formation initiale des conducteurs est complétée par une formation continue obligatoire réalisée tous les 5 ans. La réglementation française sur les temps de conduite et de repos est plus stricte que la réglementation européenne ce qui contribue à rendre le transport par autocar plus sûr.

Par ailleurs, les véhicules font l'objet de nombreuses réglementations afin d'assurer aux passagers une sécurité maximale : éthylotests anti-démarrage, ceintures de sécurité, limiteurs de vitesse, ralentisseurs, chronotachygraphes, ABS, ESP, ASR, coupe-batterie, extincteurs, marteau pic, boîte de premiers secours, lampe autonome, éclairage des accès...

Compte tenu de toutes ces dispositions, il convient de s'assurer que toute nouvelle mesure visant à améliorer la sécurité du transport collectif ne s'accompagne pas d'un transfert de responsabilité sur les opérateurs de transport. De même, les éventuels dispositifs de sécurité qui pourraient équiper les véhicules doivent être anticipés selon un calendrier réaliste qui ne nécessite pas d'aménagement coûteux pour les autocars déjà en circulation.

La FNTV estime que la sécurité et la sûreté des transports de voyageurs par autocar peut encore être améliorée au travers de plusieurs dispositifs peu contraignants.

- **Réviser les normes d'inflammabilité des véhicules**

Le 23 octobre 2015 à Puisseguin (33), un ensemble routier composé d'un tracteur et d'une semi-remorque, avec deux personnes à bord, percute un autocar avec 49 personnes à bord qui circulait en sens inverse. Un incendie se déclare rapidement après le choc, embrasant l'autocar et le tracteur routier. Cet accident dramatique coûtera la vie à 43 personnes, 41 passagers de l'autocar et les deux occupants de l'ensemble routier, et occasionnera des blessures à huit personnes ayant pu

évacuer l'autocar, le conducteur et sept passagers.

En réaction à ce tragique événement, la FNTV, soucieuse d'améliorer continuellement la sécurité à bord des autocars, demande au gouvernement, conformément à la recommandation R2 formulée par le BEA-TT dans son rapport d'enquête technique, de proposer de renforcer, dans le cadre de la révision du règlement CEE-ONU n°118, les **exigences concernant la tenue au feu des matériaux utilisés dans la construction des nouveaux autocars** et d'introduire de nouvelles exigences en matière de toxicité des gaz dégagés par la combustion de ces matériaux.

La FNTV précise par ailleurs que la recommandation du BEA-TT relative à l'ajout d'une troisième porte sur les autocars doit faire l'objet de travaux de réflexion approfondis afin d'éviter de généraliser une mesure dont les effets pourraient être strictement inverses à l'objectif recherché.

En effet, il n'apparaît pas qu'une troisième porte permette de gagner en sécurité compte tenu de l'aménagement des véhicules et de l'analyse des départs de feu.

En revanche, une des pistes avancées serait de déplacer la place de la porte centrale vers l'arrière. De manière générale, toute mesure en la matière ne peut valoir que pour les futurs véhicules et ne doit pas impacter le parc en circulation.

- **Rendre effectif le dispositif d'enquête administrative**

La « loi Savary », complétée par la loi sur la Sécurité publique, introduit un dispositif permettant aux employeurs d'une entreprise de transport public de personnes de faire précéder le recrutement et l'affectation des conducteurs d'une enquête administrative visant à vérifier qu'il n'existe pas d'incompatibilité entre le comportement de la personne et la fonction envisagée.

Cette possibilité est également prévue pour les personnels en fonction et dont le changement de comportement laisserait apparaître des doutes sur la compatibilité avec leurs fonctions.

**Lorsque le résultat d'une enquête fait apparaître que le comportement du**

**salarié est incompatible avec l'exercice de ses missions** et en cas d'impossibilité de reclassement ou de refus du salarié, **l'employeur est tenu d'engager une procédure de licenciement**. Le motif du licenciement n'étant pas disciplinaire, l'employeur doit assumer le coût financier et le risque de contentieux lié à une procédure de licenciement.

Au regard de ce coût, les entreprises et notamment les PME, font le choix de ne pas entamer les démarches de demande d'enquête ce qui **rend inopérant le dispositif mis en place par la loi**.

**La rupture du contrat de travail issue d'une enquête administrative ne doit pas entrer dans le cadre légal du licenciement**. L'entreprise n'a pas à supporter le coût de la décision administrative ni les risques de contentieux afférents.

- **Permettre l'accès au casier judiciaire du conducteur**

Les entreprises de transport de voyageurs ne bénéficient d'aucune disposition légale ou réglementaire leur autorisant l'accès aux informations figurant au bulletin n°2 du casier judiciaire des conducteurs qu'elles emploient, contrairement à d'autres professions.

Or, les conducteurs sont en contact régulier et direct avec des publics fragiles : enfants et personnes handicapées.

En effet, l'article D 571-4 du code de procédure pénale fixe la liste des dirigeants des personnes morales de droit privé ou public gestionnaires d'établissements,

services ou lieux d'accueil auxquels la transmission du bulletin n°2 du casier judiciaire est possible, lorsqu'il ne comporte aucune condamnation et pour les seules nécessités liées au recrutement d'une personne.

Par ailleurs, la Convention du Conseil de l'Europe sur la protection des enfants contre l'exploitation et les abus sexuels préconise notamment que « les conditions d'accès aux professions dont l'exercice comporte de manière habituelle des contacts avec les enfants permettent de s'assurer que les candidats à ces professions n'ont pas été condamnés pour des actes d'exploitation ou d'abus sexuels concernant des enfants ».

Par conséquent, la FNTV demande, dans une logique de **prévention et au regard des contacts réguliers entre les conducteurs et les enfants ou personnes en situation de handicap**, la possibilité de communication à l'employeur du bulletin n°2 du casier judiciaire lors du recrutement et lors de l'exercice des fonctions du conducteur.

## • Poursuivre les efforts en matière de sécurité du transport scolaire

Afin d'accroître la sécurité du transport scolaire, la FNTV propose les mesures suivantes :

- Aménager et pré-signaliser à 150 mètres, à l'attention des autres utilisateurs de la voirie, les points d'arrêt de lignes et services réguliers de voyageurs en zone non urbaine.

- Accroître la formation et la sensibilisation des jeunes à la sécurité dans les transports dès les premières classes.
- Aménager des parkings sécurisés pour la dépose et la reprise des enfants à proximité des écoles jusqu'au collège (par exemple sans marche arrière).
- Favoriser les accompagnants pour le transport des plus jeunes.
- Réaliser tous les transports périscolaires en milieu urbain avec des véhicules permettant le transport des enfants assis.

## • Sensibiliser les établissements scolaires aux enjeux de la sûreté

Chaque année, l'Association Nationale pour les Transports Educatifs de l'Enseignement Public (ANATEEP) organise une campagne nationale d'éducation à la sécurité et à la citoyenneté relayée par la FNTV. Plus de 200 000 élèves des écoles, collèges et lycées bénéficient de séquences d'éducation à la sécurité dans les transports collectifs.

La FNTV propose que les services de la Police Nationale et de la Gendarmerie Nationale travaillent en partenariat avec l'ANATEEP afin de réfléchir à la manière dont un volet « sûreté » pourrait être intégré à cette démarche de sensibilisation.

L'objectif serait d'aboutir, lors d'exercices et d'entraînements progressifs et réguliers, à une connaissance de la conduite à tenir lorsqu'un fait de sûreté se produit (réaction à une attaque terroriste, test d'évacuation...).

## • Sensibiliser les chefs d'entreprises à la sûreté

Dans le cadre de la prévention de la radicalisation et de la protection contre le risque terroriste, l'entreprise a un rôle à jouer au regard des dangers particuliers attachés à l'exercice d'une activité de transport routier de personnes.

En effet, les salariés du secteur des transports, du fait de leur accès aux véhicules de transport en commun, doivent faire l'objet d'un contrôle attentif.

Dans cette perspective, la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs propose que des actions de sensibilisation soient organisées en partenariat avec les forces de l'ordre afin d'accompagner les chefs d'entreprises dans leurs démarches de prévention de la radicalisation.

Ces actions de sensibilisation pourraient notamment permettre d'informer les chefs d'entreprises sur :

- les risques métier existants.
- les dispositions existantes dans la « loi Savary » du 22 mars 2016 et dans la loi relative à la sécurité publique du 28 février 2017 qui autorisent la réalisation d'enquêtes administratives portant sur les conducteurs à la demande de l'employeur (art. L114-2 du code de la sécurité intérieure) ainsi que sur les conditions dans lesquelles cette enquête administrative peut être réalisée.
- les outils de prévention mis à disposition par le Ministère de l'intérieur (plaquette d'information sur la radicalisation à afficher en entreprise / note explicative sur les indicateurs de

basculement dans la radicalisation et synthèse des indicateurs de basculement).

## • Prendre en compte des travaux de l'Etat relatifs à la sûreté du transport par autocar

La Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) travaille actuellement à la réalisation d'un guide méthodologique intitulé « sûreté du transport par autocar ».

La vocation des travaux de la DGITM relève de l'accompagnement, notamment méthodologique, des acteurs des différents modes de transports terrestres adaptés au contexte et aux enjeux de chaque mode.

Ce guide relatif à la sûreté du transport par autocar (et autres modes de transports terrestres) n'aura pas de valeur prescriptive. Il mettra à disposition des acteurs des recommandations et des exemples de bonnes pratiques. Ces recommandations seront « graduables » et adaptables à la taille de l'entreprise. Le document devrait être finalisé d'ici la fin de l'année.

Les résultats de ces travaux, élaborés en partenariat avec tous les acteurs devront être pris en compte dans le cadre des Assises de la Mobilité. Il serait particulièrement inquiétant que les assises de la mobilité débouchent sur des obligations contraignantes là où la concertation qui a eu lieu dans le cadre du comité de pilotage de la DGITM préconise des recommandations sans valeur contraignante.

- **Mettre en place un numéro d'alerte d'urgence par SMS**

Les entreprises de transport routier de voyageurs ne sont pas favorables à la généralisation dans les autocars d'un dispositif d'alerte (bouton d'alerte terroriste) accessible uniquement au conducteur.

L'installation d'un tel dispositif dans les autocars pourrait se révéler très coûteux pour les entreprises (environ 2000 euros

par véhicule pour l'achat du dispositif et son installation).

Ce dispositif n'est pas adapté à la taille de la majorité des entreprises du secteur (TPE et PME) qui ne disposent pas de personnels affectés à la gestion d'un poste de sécurité pour la réception et le traitement des appels d'urgence qui seraient émis.

En lieu et place, la FNTV suggère **l'instauration d'un numéro d'alerte d'urgence par SMS accessible à tous les passagers** (et non au seul conducteur) depuis leur smartphone à l'instar du service de messagerie pour malentendants (114).

## Vers une mobilité plus soutenable

Le transport de voyageurs par autocar est un mode de transport collectif souple, pertinent et peu onéreux.

L'usage de voiries partagées pour lesquelles les professionnels du transport contribuent fortement au travers de la TICPE, des taxes sur les immatriculations ou sur les assurances, permet à ce mode de transport d'être aujourd'hui très compétitif.

Par ailleurs, les services routiers de transport collectif permettent de desservir de manière optimisée des territoires peu denses dans les lieux où le maintien des gares ferroviaires est remis en cause ou là où les infrastructures lourdes sont inexistantes.

La FNTV estime que la performance, l'efficacité et la qualité du service rendu du transport interurbain de voyageurs peuvent être améliorées au travers de plusieurs dispositifs peu contraignants.

### • Renforcer l'efficience du transport collectif

La coordination de l'offre de transport public collectif, grâce à une adaptation des horaires (rentrées des classes des Lycées, Collèges, Primaires) notamment aux heures de pointes, est une nécessité.

**Une telle articulation de l'offre de transport permettrait le ré-enchaînement des services**, et permettrait de répondre aux enjeux :

- **Financiers** pour les collectivités organisatrices de mobilité ;
- **Économiques**, pour les opérateurs, par une utilisation plus efficace des véhicules
- **Sociaux**, pour les salariés conducteurs, en réduisant la précarité et en développant la durée du travail.

La Profession fait face à une véritable pénurie de conducteurs, l'attractivité du métier est rendue compliquée par les nombreux temps partiels nécessaires à

l'exécution de services concomitants sans possibilité de réemplois sur le reste de la journée. Une meilleure articulation des services permettrait **d'offrir des contrats de travail d'une durée supérieure aux salariés du secteur** et de recruter dans de meilleures conditions.

**Une telle mesure aurait donc des impacts positifs à la fois en termes de mobilité mais aussi sur les plans économique et social.**

### • Favoriser le paiement d'un prix juste par tous les usagers des services publics de transport

**La FNTV s'oppose à toute mesure de gratuité dans les transports publics.**

Outre l'impact négatif qu'elle comporte pour les finances des collectivités, la gratuité des transports est contre-productive et leurre le grand public sur le coût réel du transport. Alors que le constat de l'insuffisance de la couverture du coût des transports par l'utilisateur est partagé, les mesures de gratuité desservent la performance attendue. Aussi, il est nécessaire **d'accroître la transparence et l'information du public sur les coûts de leurs services publics et de favoriser les tarifs sociaux plutôt que des mesures générales de gratuité.**

Par ailleurs, la **mise en place de services gratuits**, notamment dans les transports scolaires, **gènèrent des difficultés organisationnelles importantes pour les transporteurs.** En effet, le nombre d'inscrits augmente sans qu'il soit corrélé aux besoins réels des familles. Le nombre d'utilisateurs occasionnels de ces lignes régulières rend difficile le dimensionnement des flottes et accroît le risque de transport debout pour les élèves.

- **Limiter la mise en place de redevances à la compensation des coûts externes**

### • Affecter une part de la TICPE à l'entretien de la voirie

L'entretien de l'infrastructure routière, patrimoine de l'Etat et des collectivités locales, est indispensable. La route ne peut continuer à être considérée comme une rente fiscale sans que sa pérennité ne soit préservée.

**Les opérateurs de transport interurbain contribuent déjà largement pour toutes les externalités du mode sans que le niveau de service qu'ils sont en droit**

**d'attendre en contrepartie soit à la hauteur de leur contribution.**

Il est nécessaire que des mécanismes soient mis en place afin **d'affecter de manière pérenne une part significative des recettes de la TICPE à l'AFITF.**

Par ailleurs, l'entretien et la réhabilitation des voiries ne devraient pas être traités différemment d'un investissement pour ces mêmes infrastructures. Il est nécessaire de permettre aux collectivités locales de récupérer la TVA sur les travaux d'entretien, à défaut ces dernières continueront d'investir dans des projets moins pertinents du point de vue de la sécurité et à laisser se dégrader les infrastructures.

- **Limiter la mise en place de redevances à la compensation des coûts externes**

La FNTV s'oppose à ce que le transport public collectif de voyageurs soit visé par une nouvelle taxe alors que les recettes tirées de la route sont majoritairement utilisées pour financer d'autres politiques publiques.

A cet égard, il est nécessaire que la France **s'oppose à la proposition de la Commission européenne d'inclure les autobus et autocars dans le champ d'application du projet de directive « Eurovignette ».** Dans le cadre du transport de voyageurs, il n'est pas possible de répercuter le coût d'une telle taxe sur les consommateurs finaux qui contribuent déjà faiblement au coût du transport public. Une telle taxe aurait pour effet de grever

inutilement le budget des autorités organisatrices de transport.

Au contraire, il appartient à l'Etat de permettre aux entreprises de transport de voyageurs de continuer à proposer des prix bas afin de décourager l'usage de la voiture particulière et de permettre aux citoyens qui n'ont pas les moyens de se déplacer en train ou en avion d'avoir accès au transport.

Dans l'hypothèse où il serait permis aux collectivités de mettre en place des **péages urbains, ces derniers devraient être strictement limités au coût des externalités du mode considéré**. Une vigilance particulière sera nécessaire pour l'accès aux centres urbains afin que les éventuels péages ne se cumulent pas avec des tarifs de stationnement élevés destinés, eux aussi, à financer les externalités du transport routier. Ces mécanismes devraient être alternatifs.

Par ailleurs, la FNTV s'oppose à ce que le transport par autocar, transport collectif qui permet de diminuer le nombre de véhicules sur les routes, puisse être redevable d'une taxe de « congestion » dont la pertinence reste discutable.

## • Modifier la tarification des péages pour les autocars

La tarification des poids lourds sur le réseau concédé est fondée sur le nombre d'essieux du véhicule.

La FNTV estime que le tarif actuel ne prend pas en compte la réalité du transport de voyageurs. Il conduit à surfacturer les transporteurs sans lien avec l'usage réel des infrastructures et a des répercussions

négligentes en termes de sécurité routière. Cela alors même que le transport collectif routier participe à la diminution du nombre de véhicules sur les routes.

Le nombre d'essieux des poids lourds est fixé en fonction du poids total du véhicule (PTAC). Un véhicule à triple essieux permettra un PTAC supérieur (jusqu'à 26 tonnes contre 19 tonnes actuellement pour un autocar double essieux), mais surtout une meilleure répartition de la charge.

Actuellement, les autocars doubles essieux sont généralement utilisés jusqu'au maximum de leur capacité. A l'inverse, les autocars triples essieux, même s'ils sont plus longs de 1,5 mètre, n'utilisent pas toute la charge utile ce qui rend leur **comportement plus sûr**.

La tarification aujourd'hui applicable au transport de voyageurs sur le réseau autoroutier n'est pas justifiée car elle majore très nettement le tarif des véhicules au-delà de 3 essieux sans faire de distinction supplémentaire. **Un autocar comportant 3 essieux paye un tarif identique à celui d'un semi-remorque de 44 tonnes.**

## • Améliorer l'efficacité des appels d'offres de transport public

Les conditions actuelles de passation des appels d'offres de transport public pénalisent lourdement les entreprises de transport routier de voyageurs et notamment les PME.

Outre la complexité des procédures imaginées par les AMO qui doivent justifier leur expertise auprès des donneurs



d'ordres, les conventionnements actuels sont révélateurs d'une profonde méconnaissance du secteur.

Il faut souligner que la concurrence dans le secteur est importante. Pour autant, les conditions actuelles des marchés conduisent à une disparition progressive des PME familiales ou à leur fragilisation alors qu'elles représentent près de la moitié du tissu économique du secteur.

Dans un contexte où la réglementation a déjà imposé de nombreux investissements aux opérateurs (véhicules accessibles, à faibles émissions, équipés d'éthylotests anti-démarrage...), il est nécessaire de **revoir les durées minimales des contrats** afin qu'ils prennent en compte le temps nécessaire à l'amortissement des véhicules.

Il faut notamment permettre aux collectivités de contractualiser au-delà de 4 ans lorsqu'elles demandent aux opérateurs d'investir dans des technologies à faibles émissions (électriques, GNV...) qui impliquent un surcoût important par rapport aux véhicules thermiques.

Il convient également d'interdire aux collectivités la possibilité de conclure des marchés sans minimum de commande dès lors que les besoins sont certains. Au contraire des services opérés dans le cadre d'une concession, **les opérateurs de transports n'ont pas à supporter les risques découlant de positionnements politiques dans le cadre de marchés publics.**

Il ne doit pas être possible pour des AOT de conclure des marchés annuels pour des besoins récurrents comme le transport scolaire et, de manière générale, **les délégations de service public devraient être encouragées.** La sécurisation de ces

marchés permettrait aux entreprises de réaliser leurs investissements plus sereinement, de pérenniser les contrats de travail de leurs salariés et d'offrir une meilleure qualité de service. En outre, la DSP permet aux entreprises de rechercher les solutions d'optimisation de l'offre permettant de générer des économies que le marché public ne permet pas.

A ce titre, **les services de transport routier interurbain de voyageur pourraient faire l'objet d'un guide par les groupes permanents d'étude des marchés publics (GPEM) établi sous l'égide du ministère de l'économie et des finances.** Il est indispensable qu'une place plus importante soit accordée aux critères techniques de l'offre, permettant ainsi d'améliorer les qualités techniques, sociales et environnementales des services.

## • Faciliter le transfert conventionnel de personnel

En principe, la loi organise le transfert automatique des contrats de travail entre deux entreprises lorsque survient une modification dans la situation juridique de l'employeur, notamment par succession, vente, fusion, transformation du fonds, mise en société de l'entreprise (article 1224-1 du code du travail).

Cependant, la perte d'un marché ou d'un contrat de transport au profit d'une autre entreprise ne répond pas aux modifications juridiques évoquées ci-dessus. Afin de pallier cette situation et de protéger l'emploi des salariés du secteur, les partenaires sociaux ont conclu le 7 juillet 2009 un accord de branche organisant la garantie d'emploi des salariés.

Dès lors, lorsqu'une entreprise perd un marché, les salariés sont transférés au sein de la nouvelle entreprise récupérant ce marché. Le salarié bénéficie par ailleurs du maintien de sa rémunération, de son ancienneté et de sa qualification.

Cependant, ce **transfert de contrat n'est pas automatique et nécessite l'accord du salarié qui peut le refuser**. Dans le cas d'un tel refus, le salarié reste donc à la charge de l'entreprise qui perd le marché. Cette dernière doit donc assumer financièrement la perte du marché mais également le coût de la rupture du contrat du salarié. En effet, le refus de transfert, alors même que le salarié conserve son lieu de travail et sa rémunération n'est pas fautif et ne s'analyse pas en une démission. Dès lors, **l'entreprise ne peut envisager que le licenciement économique incluant une procédure complexe et un coût significatif alors même qu'elle se retrouve en difficulté suite à la perte du marché**.

Dans le cadre d'un transfert « légal » de contrat de travail issu de l'application de l'article L. 1224-1, le contrat en cours au jour de la modification subsiste entre le nouvel employeur et le salarié. Dès lors, la jurisprudence, considère que le refus du salarié de voir son contrat transféré en application de l'article L. 1224-1 produit les effets d'une démission (Cass. soc. 10 oct. 2006, no 04-40.325).

La FNTV souhaite que le code du travail précise **qu'un dispositif de transfert « conventionnel » de contrat de travail engage les mêmes conséquences qu'un transfert « légal » en cas de refus de transfert par le salarié, dès lors que le dispositif conventionnel offre les mêmes garanties** (maintien de l'ancienneté, de la

qualification et de la rémunération) pour le salarié.

- **Intégrer des clauses de reprise du personnel dans les appels d'offres**

Lorsque, dans le cadre du renouvellement d'un marché public, le nouvel attributaire est susceptible de reprendre une partie du personnel en application d'une convention collective, il appartient au pouvoir adjudicateur de communiquer aux candidats le coût de la masse salariale. Toutefois, **les marchés de transport de personnes peuvent être attribués à des entreprises non soumises à la convention collective nationale du transport routier** (taxi, entreprise de transport sanitaire, associations...) et donc non soumises à l'obligation de reprise du personnel.

Dès lors, les entreprises soumises à l'obligation de reprise se retrouvent en situation de **concurrence déloyale**. Il s'ensuit des **problématiques sociales lourdes tant pour l'entreprise qui perd le marché et ses salariés (licenciements économiques)** que pour le nouveau prestataire qui n'est, in fine, pas à même de réaliser les services au niveau de qualité demandée.

Dans un souci d'équité et de protection sociale, la FNTV demande **l'introduction systématique, dans les cahiers des charges des marchés publics, de clauses d'application du dispositif de reprise de personnel** dans les appels d'offres.

- **Etablir un calendrier réaliste d'ouverture à la concurrence de certains transports publics franciliens**

Les conditions d'ouverture envisagées actuellement ne sont pas satisfaisantes et portent de nombreux risques.

Que cette ouverture se fasse en une vague (2024) ou en deux vagues successives (2020 et 2024), ces deux solutions posent de nombreuses questions d'efficacité, d'équité et même de faisabilité. Pour sortir de cette impasse, il nous semble préférable de trouver, en concertation avec l'ensemble des transporteurs, une solution d'ouverture progressive, équitable et efficace.

- Progressive : Une solution optimisée et gérable pratiquement semble possible sur une période allant de 2022 à 2026.
- Equitable : il faut qu'une ouverture progressive soit faite avec, pour chaque vague, un équilibre entre les opérateurs.
- Efficace : en définissant les vagues en tenant compte à la fois des ouvertures des nouvelles lignes de métro, des réorganisations nécessaires des réseaux permettant de passer d'une logique d'opérateur à une logique de bassin de vie, des événements internationaux qui seront organisés par la France et en particulier des JO de 2024.