

Dominique BUSSEREAU
Secrétaire d'Etat chargé des Transports

**Allocution à l'occasion de la signature de l'Association pour la
Promotion des acteurs de la mobilité**

Paris, lundi 18 mai 2009

Messieurs les Présidents (Michel SEYT, Michel CORNIL),
Messieurs les présidents, (Guillaume PEPY, Pierre MONGIN, Cyrille du PELLOUX,
Michel BLEITRACH, Joël LEBRETON)
Mesdames, Messieurs,

C'est avec plaisir que je participe à la signature des statuts de cette nouvelle association pour la promotion des acteurs de la mobilité (APAM) pour laquelle vos deux fédérations, l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) et la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV) ont décidé de mettre en commun certaines de leurs compétences.

L'un des principaux objectifs de cette association est de promouvoir le transport collectif de voyageurs. Comment ? En améliorant l'efficacité de votre action au service des entreprises, en réalisant des études conjointes, en organisant des manifestations communes ou encore en établissant des positions partagées, sur des questions européennes notamment.

Cette initiative me semble particulièrement judicieuse. En effet, vos champs d'intervention sont complémentaires : la FNTV regroupe 1500 adhérents qui transportent 2,5 millions d'élèves chaque jour et plus d'un milliard de voyageurs chaque année sur l'ensemble du territoire. L'importance du réseau routier que couvre votre Fédération me semble fondamentale: le transport routier de voyageur est en effet une composante essentielle de l'aménagement du territoire. L'UTP, syndicat professionnel, avec 170 entreprises dont la SNCF et la RATP, fédère des entreprises importantes du transport public urbain et interurbain de voyageurs ainsi que les entreprises de fret ferroviaire. L'UTP a un rôle particulièrement important dans les négociations sociales et la gestion de la convention collective de branche, et au-delà, dans la promotion d'une approche multimodale.

Je suis donc très heureux de la naissance de cette association. Elle va apporter un nouveau souffle à un secteur appelé à d'importants développements au cours des prochaines années. En effet, nos concitoyens se tournent de plus en plus vers des modes de transports autres que la voiture individuelle. Je rappelle ainsi qu'en 2008, le recours au véhicule individuel a baissé de 1,5% alors que l'usage des transports collectifs routiers augmentait de près de 5%. Cette tendance se poursuit d'ailleurs cette année, ce qui permet au secteur de ne pas être touché par les effets de la crise économique.

J'ai eu l'occasion de souligner à plusieurs reprises, à la suite du Grenelle de l'Environnement, la nécessité de développer nos transports collectifs. C'est l'une des priorités de l'action gouvernementale qui assigne aux transports de voyageurs l'objectif « de diminuer l'utilisation des hydrocarbures, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions atmosphériques et autres nuisances et d'accroître l'efficacité énergétique, en organisant un système de transports intégré et multimodal ».

Nous voulons promouvoir le plus possible l'intermodalité. Dans cette perspective, il convient de repenser les gares et les pôles d'échange en facilitant leur accès, en améliorant l'information et l'intégration des titres de transport, en rendant plus aisés

« Seul le prononcé fait foi ».

les correspondances et les déplacements piétonniers, en renforçant l'accessibilité de tous les modes de transport.

Je me réjouis d'ailleurs de l'implication de la SNCF et de la RATP dans vos travaux : celle-ci est déterminante pour la réussite de ces actions.

Le secteur du transport par autobus et par autocar se développe et évolue. Je souhaiterais évoquer quelques unes de ces évolutions et m'arrêter sur quelques dossiers d'actualité.

Au niveau européen est actuellement examiné un règlement visant à renforcer les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar. La France est favorable au principe qui sous-tend ce règlement – protéger les droits des passagers –, mais elle reste très attentive à son champ d'application. En effet, la proposition actuelle n'opère pas de distinction suffisante entre les transports urbains, suburbains et régionaux organisés par des autorités organisatrices et les transports longue distance. Si l'on doit prendre en compte l'éventualité de retards de plusieurs heures sur une liaison routière internationale, cette notion n'a pas de sens en matière de transport urbain.

Les services publics réguliers locaux ont des caractéristiques très différentes du transport longue distance, par leur durée, leur fréquence, le nombre d'arrêts, la possibilité de réservation, l'importance des bagages... Aussi de nombreux pays, dont la France, ont demandé de limiter le champ d'application du règlement sur les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar aux seuls services réguliers, internationaux et nationaux. Nous aurons l'occasion de travailler en liaison avec vos fédérations sur ces sujets au cours des prochaines semaines.

Ensuite, je vous confirme que je suis favorable au développement des services réguliers sur longue distance par autocars. Cela permettra à nombre de nos concitoyens de laisser leur voiture au garage pour se déplacer dans des conditions de transport sûres, économiques et efficaces.

Aussi, j'ai demandé à mes services qu'ils préparent un amendement autorisant les autocars à effectuer, à l'occasion de trajets internationaux, des services réguliers pour des liaisons d'intérêt national. Le principe est simple : un autocar pourra prendre et déposer des voyageurs à des arrêts situés en France sur un trajet international. Plusieurs conditions devront toutefois être respectées : en particulier, ces dessertes intérieures de cabotage ne devront constituer qu'une part accessoire de l'ensemble du trajet effectué.

Cet amendement sera discuté dans les prochaines semaines à l'Assemblée nationale à l'occasion de l'examen du projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires. Bien sûr, il sera nécessaire de s'assurer au préalable, grâce à la consultation des collectivités concernées, que ces services ne modifient pas l'équilibre économique d'un contrat de service public de transport de personnes. Nous aurons ainsi un mécanisme d'autorisation bien connu des transporteurs, et cohérent avec ce qui est prévu pour le cabotage dans le cadre des liaisons internationales ferroviaires.

« Seul le prononcé fait foi ».

L'ouverture des services réguliers intérieurs, hors cabotage, est un sujet plus vaste qui nécessite une concertation appropriée avec les autorités organisatrices, les entreprises et les organisations professionnelles de transporteurs. Il s'agit en effet de bien apprécier les conditions économiques et environnementales dans laquelle cette mesure peut être mise en œuvre. J'ai demandé au Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer de piloter cette démarche.

Dans le domaine de la sécurité routière, nous menons plusieurs actions conjointement, ce dont je me réjouis. Vos Fédérations sont, je le sais, particulièrement impliquées en faveur de cette priorité nationale. Elle se concrétisera prochainement dans le cadre d'une charte de partenariat entre l'Etat et la profession du transport routier de voyageurs. Cette charte transcrira notre volonté commune de développer un mode de déplacement qui s'inscrit résolument dans une perspective d'avenir, de fiabilité, de respect de l'environnement.

A ce propos, je voudrais revenir sur les situations très rares, mais inadmissibles, de conducteurs d'autocars scolaires présentant, lors de contrôles, des taux d'alcoolémie élevés. Ces situations ont conduit le Comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 13 février 2008 à décider d'équiper les autocars affectés au transport d'enfants d'éthylotests anti-démarrage à compter de la rentrée 2009.

Les réunions de travail organisées avec la profession ont permis de préciser les conditions de mise en œuvre de cette mesure de manière pragmatique, en tenant compte de ses implications pour les entreprises et les salariés. Ainsi l'équipement en éthylotest anti-démarrage (EAD) débutera dès la rentrée prochaine par une phase expérimentale de 4 mois avec des entreprises volontaires. Cette expérimentation permettra de préparer la généralisation obligatoire de ces dispositifs sur les autocars neufs qui interviendra le 1^{er} janvier prochain. L'objectif d'équipement de l'ensemble du parc, qui représente environ 60.000 véhicules, sera fixé à 2015. A cette date, l'ensemble des véhicules devront également être équipés de ceintures de sécurité, comme le sont tous les véhicules neuf depuis 1999.

Nous avons engagé la consultation de la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (CNIL) sur un projet d'arrêté qui interviendra dans le courant de l'été.

Il m'est apparu indispensable de replacer ces mesures, prises par le CISR, dans un cadre plus large recouvrant l'ensemble des questions d'addictions. J'ai donc demandé à Monsieur Yves BONDUELLE, inspecteur général de l'Equipement, d'animer un groupe de travail élargi, dans le cadre du Conseil National des Transports. Celui-ci devra préciser les conditions d'utilisation de l'éthylotest anti-démarrage par les entreprises et les conducteurs et formuler des propositions constructives.

Ces propositions porteront notamment sur les modalités d'installation des éthylotests anti-démarrage, sur l'approche globale de prévention induite par cette mesure, sur les clauses à insérer dans les règlements intérieurs des entreprises et sur le suivi médical des conducteurs.

« Seul le prononcé fait foi ».

Le rapport de M. BONDUELLE me sera remis le mois prochain. Il a été approuvé à l'unanimité le 13 mai dernier par le groupe de travail élargi. Je tiens à saluer, cher Michel SEYT, l'implication de la FNTV sur ce dossier.

Enfin, nous avons modifié le code de la route, par décret du 30 juillet 2008, afin d'abaisser à 70 km/h la vitesse des autobus et des autocars pouvant transporter des passagers debout. Nous venons de modifier l'arrêté du 2 juillet 1982, relatif au transport en commun de personnes, afin de préciser les conditions de circulation des autocars et des autobus à l'intérieur des périmètres de transports urbains (PTU) et des agglomérations. Nous voulons en effet permettre un usage plus rationnel des véhicules et tenir compte des préoccupations exprimées par les autorités organisatrices. Je rappelle que figure dans ce même arrêté l'obligation d'établir des listes de passagers pour les trajets non locaux.

Toutes ces mesures visent à inscrire le transport routier de voyageurs dans une perspective d'avenir, de développement, et de sécurité. Le transport routier de voyageurs figure déjà parmi les modes de transports les plus sûrs. Il s'inscrit comme l'un des moyens de lutter contre l'insécurité routière qui peut nous permettre de concrétiser notre volonté de passer sous la barre des 3000 morts d'ici 2012.

Cette politique de transports durables appelle la mobilisation de tous ainsi que la concertation de l'ensemble des acteurs du transport public, des autorités organisatrices comme des opérateurs, des représentants des clients, et des représentants des transporteurs, à l'instar de la FNTV et l'UTP.

Je vous remercie de votre attention.