



LIVRE BLANC

édito

LE MONDE DU TRANSPORT VOUS INTERPELLE !

Le monde du transport est indispensable à la vie quotidienne des Français. Il est facteur de développements économiques et d'emplois considérables.

Sans mobilité, plus de déplacements en commun de voyageurs, plus de transports sanitaires, plus de transports de fonds et valeurs. Forts de cette évidence, les membres de la Confédération Nationale de la Mobilité (CNM) que sont la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV), la Chambre Nationale des Services d'Ambulances (CNSA) et la Fédération des Entreprises de la Sécurité Fiduciaire (FEDESFI) attirent l'attention de l'ensemble des représentants politiques sur les possibilités d'accompagner ce secteur.

Le présent Livre Blanc présente ainsi leurs propositions communes ou particulières, regroupées selon trois thématiques :

- Social et formation
- Compétitivité des entreprises
- Environnement / sécurité

Afin de faciliter la compréhension des attentes des professionnels, chaque sujet abordé traite successivement et de manière volontairement synthétique, de la problématique, des objectifs visés et des propositions concrètes de mise en œuvre et/ou des dispositions réglementaires ou législatives nationales ou européennes appropriées.

C'est à votre intention que la CNM a construit cet outil qu'elle a voulu le plus opérationnel possible dans le but de vous donner ce qu'elle considère comme les clés du succès du développement et de la pérennité des transports.

Elle vous souhaite bonne lecture. Elle espère vivement que ces propositions vous interpellent et que nous aurons ensemble l'occasion de les affiner et de les concrétiser.



SOMMAIRE

5 PRÉSENTATION DE LA CONFÉDÉRATION NATIONALE DE LA MOBILITÉ (CNM)

PRÉSENTATION DES 3 MEMBRES FONDATEURS

- 6 La Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV)
- 7 La Chambre Nationale des Services d'Ambulances (CNSA)
- 8 La Fédération des entreprises de la sécurité fiduciaire (FEDESFI)

Chapitre 1 – SOCIAL & FORMATION

- 10 Faciliter l'accès au métier de conducteur routier de voyageurs pour favoriser la création d'emploi
- 11 Assurer une meilleure sécurité des salariés du secteur du commerce par une application rigoureuse de la réglementation
- 12 Créer de l'emploi par la valorisation du travail à temps non complet
- 13 Favoriser le développement des emplois dans le transport sanitaire

Chapitre 2 – FAVORISER LA COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

- 15 Étendre le dispositif relatif au suramortissement au secteur des transports
- 16 Réduire la TVA applicable aux transports du quotidien
- 17 Défendre la pérennité de la monnaie fiduciaire
- 18 Adapter le mécanisme d'évaluation tarifaire au coût réel des services rendus par les transports sanitaires
- 19 Supprimer la discrimination aux péages liée au nombre d'essieux pour les autocars
- 20 Instaurer une TVA sur les ambulances et réduire la TVA sur les véhicules sanitaires légers

Chapitre 3 – ENVIRONNEMENT / SÉCURITÉ

- 22 Accompagner la transition énergétique
- 23 Créer des voies réservées pour les transports d'intérêt public

PRÉSENTATION DE LA CONFÉDÉRATION NATIONALE DE LA MOBILITÉ

La Confédération Nationale de la Mobilité (CNM), constituée le 27 octobre 2014, est le fruit de la réunion de trois fédérations afin de défendre les intérêts des entreprises de leur secteur : la FNTV (Fédération Nationale des Transports de Voyageurs), la CNSA (Chambre Nationale des Services d'Ambulances) et la FEDESFI (Fédération des Entreprises de la Sécurité Fiduciaire).



PRÉSENTATION DE LA CNM

La Confédération Nationale de la Mobilité représente près de 2 000 entreprises de la branche et plus de 100 000 salariés.

La présidence de la Confédération est successivement assumée par un représentant de chaque membre actif : FNTV, CNSA et FEDESFI

Son siège est situé au 106 rue d'Amsterdam à Paris (75009).



LES MISSIONS DE LA CNM

La Confédération Nationale de la Mobilité a pour objet de défendre et de représenter les entreprises de la branche relevant de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport afin de procéder à l'étude et à la défense de leurs droits et de leurs intérêts matériels et moraux, tant individuels que collectifs.

Avec cette forme confédérale, la CNM a vocation à assurer :

- la représentation de ses membres dans le cadre du paritarisme et du dialogue social ;
- le resserrement des liens de solidarité entre ses membres ;
- l'étude, la défense et la promotion des intérêts juridiques, économiques, commerciaux, sociaux, institutionnels, financiers et professionnels de ses membres ;
- la défense et la promotion des intérêts de ses membres auprès des pouvoirs publics nationaux, européens ou internationaux, des corps constitués, des associations, d'autres syndicats professionnels et des collectivités territoriales nationales, européennes ou internationales ;
- l'étude, la défense et la promotion des professions représentées au sein de la confédération, dans un cadre national, européen ou international.

La CNM demeure ouverte à l'adhésion des autres organisations patronales relevant de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport.

CNM

CONTACTS

Maryline Jouaillec - Secrétaire générale de la CNM

Courriel : secretariatgeneral.cnm@gmail.com - tél : 01 40 82 62 72

Anne-Marie Pouliquen - Responsable de la communication

Courriel : anne-marie.pouliquen@fntv.fr - tél : 01 40 82 62 78

PRÉSENTATION DES 3 MEMBRES FONDATEURS



Michel SEYT
Président



FÉDÉRATION NATIONALE DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS - FNTV

Créée en 1992, la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) fédère les entreprises adhérentes réparties dans toute la France. De tailles et d'activités variées, ces entreprises réalisent quotidiennement des services scolaires, réguliers, occasionnels, touristiques et librement organisés...

Basée à Paris, elle est l'interlocuteur privilégié des administrations centrales, du Gouvernement et du Parlement. La FNTV s'appuie sur un réseau d'acteurs territoriaux regroupés en union régionales. Ce maillage territorial permet à la Fédération d'être à l'écoute de ses adhérents, et à ceux-ci de se trouver au cœur des réflexions de la Profession.

La FNTV fédère les entreprises de transporteur de voyageurs qui adhèrent à ses engagements, notamment en termes de qualité, de sécurité, d'environnement et de déontologie. Elle accompagne les entreprises dans les mutations économiques, sociales et sociétales et prépare l'avenir de la Profession.



FNTV

CONTACTS

Ingrid MARESCHAL - Déléguée générale

Tél : 01 40 82 62 72

Courriel : ingrid.mareschal@fntv.fr

Site Internet : www.fntv.fr



Dominique HUNAULT
Président



LA CHAMBRE NATIONALE DES SERVICES D'AMBULANCES - CNSA

Créée en 1937, la CNSA Chambre Nationale des Services d'Ambulances (CNSA), présente sur tout le territoire national (métropole, Martinique, Guadeloupe, Réunion et Guyane), est l'organisation professionnelle la plus représentative du transport sanitaire.

La CNSA est l'interlocutrice privilégiée du ministère de la Santé ; du ministère des Transports ; de la Caisse Nationale d'Assurance Maladie (CNAMTS) ; des Agences Régionales de Santé (ARS) ; de SAMU-URGENCES de France.

La CNSA est également un organisme de formation agréé.



CNSA

CONTACTS

Serge NOSSOVITCH - Délégué général

Tél : 01 43 27 56 74

Courriel : serge.nossovitch@cnsa-ambulances.com

Site Internet : www.cnsa-ambulances.com



Didier CHAUDAT
Président



LA FÉDÉRATION DES ENTREPRISES DE LA SÉCURITÉ FIDUCIAIRE - FEDESFI

Créée le 19 décembre 2003, la Fédération des Entreprises de la Sécurité Fiduciaire (FEDESFI) est une organisation professionnelle qui représente les sociétés de transports de fonds et valeurs en France. Elle poursuit trois objectifs définis par ses statuts :

- Représenter la profession auprès des pouvoirs publics, des partenaires sociaux et des différents acteurs du secteur ;
- Défendre les intérêts de la profession ;
- Promouvoir le développement des métiers de la sécurité fiduciaire. Les entreprises qui adhèrent à FEDESFI représentent entre 60 et 65% du secteur.

La Fédération est organisée en quatre divisions :

- Division « plus de 30 000 € », entreprises qui assurent des transports en véhicules blindés avec des hommes armés : Brink's, Prosegur, Temis, ESSE, Corstrans
- Division « moins de 30 000 € », entreprises qui assurent des transports en véhicules banalisés, généralement avec un équipage composé d'un seul convoyeur non armé : BCI-Moneygard, Protecval (groupe Brink's), Les Goëlands (groupe Temis), Vith Connexion
- Division « bijoux et métaux précieux » : HBJO (groupe Temis), BGS (groupe Brink's)
- Division « technologie » : Oberthur Cash protection, Spinnaker, SQS, Tecnove security, Vehixel, Spinnaker.



FEDESFI

CONTACTS

Bernard MOTTIER - Délégué général

Tél : 01 47 66 49 68

Courriel : dg.fedesfi@gmail.com

Site Internet : www.fedesfi.com

Chapitre 1

SOCIAL ET FORMATION



FACILITER L'ACCÈS AU MÉTIER DE CONDUCTEUR ROUTIER DE VOYAGEURS POUR FAVORISER LA CRÉATION D'EMPLOI



PROBLÉMATIQUE

Afin de répondre à la demande croissante de mobilité, la profession s'investit pour recruter et former des conducteurs. Les effets sont réduits en raison d'une réglementation restrictive et de procédures administratives complexes.

- **Une réglementation restrictive** : Seules les personnes âgées d'au moins 24 ans peuvent se présenter à l'examen du permis D. Cet âge est réduit à 21 ans pour les candidats en formation professionnelle de conducteur (titre professionnel).
- **Des procédures administratives complexes** : La profession favorise l'accès au métier par la voie qualifiante d'un titre professionnel. Toutefois, 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 sont de minimum trois semaines et peuvent, selon les préfectures, aller jusqu'à deux mois. Or, dans le cas de l'obtention d'un permis D, un candidat ayant validé son examen peut conduire avec un certificat provisoire (CEPC) durant quatre mois.
 - Les conducteurs obtenant leur permis D via le titre professionnel reconnu par le ministère chargé du travail ne peuvent bénéficier de certificat provisoire malgré le caractère qualifiant et certifiant de cette formation.



OBJECTIFS

- Rendre les métiers attractifs auprès des jeunes candidats et des demandeurs d'emploi dans un secteur où 31% des salariés ont plus de 55 ans* et éviter qu'ils se détournent vers d'autres secteurs.
- Ne pas laisser les candidats sans ressources financières dans l'attente de la réception de leur permis.
- Raccourcir les délais de prise de poste dans un secteur où la réactivité des entreprises aux attentes du public et des autorités organisatrices est primordiale.
- Simplifier et abrégier les procédures afin de favoriser le recrutement des conducteurs et faciliter l'accès au métier dans un secteur confronté à une pénurie récurrente.



PROPOSITIONS

- La CNM-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 et de 21 à 18 ans dans le cadre d'une formation professionnelle qualifiante.
- La CNM-FNTV propose de réviser les dispositifs en place de délivrance des permis par la création d'un certificat de conduite provisoire au bénéfice des conducteurs titulaires du titre professionnel.
- La CNM-FNTV recommande d'autoriser la production de la carte chronotachygraphe et de la carte de qualification conducteur sur la base de ce certificat de conduite provisoire.

* Données OPTL 2015

ASSURER UNE MEILLEURE SÉCURITÉ DES SALARIÉS DU SECTEUR DU COMMERCE PAR UNE APPLICATION RIGOUREUSE DE LA RÉGLEMENTATION

PROBLÉMATIQUE

Des commerçants sont régulièrement victimes d'agressions armées ou non qui se produisent lors du transport d'argent à leur banque. Si tout commerçant/gérant peut lui-même transporter les fonds de son établissement, il a l'obligation de faire appel à une entreprise de transport de fonds agréée s'il n'assure pas personnellement ce transport.

En effet, selon l'article R 613-24 du Code de la sécurité intérieure, le commerçant/gérant ne peut pas confier une telle mission de transport à un collaborateur ou salarié de l'entreprise et ce, dès le 1^{er} Euro. Or, dans la pratique, cette réglementation n'est pas strictement appliquée.

En cas d'agression violente, les conséquences pour le salarié peuvent être parfois importantes tant au plan physique que psychologique. Au delà, la responsabilité du commerçant/gérant pourrait être engagée civilement et pénalement. (Cf. Article L4151-1 du code du travail sur la faute inexcusable).

Avoir recours aux sociétés de transports de fonds, lesquelles investissent des sommes conséquentes dans l'acquisition de moyens de transport adaptés, dans l'achat de technologies de sécurité obligatoires ou encore dans la formation de leurs salariés évite de prendre de tels risques.

PROPOSITIONS DE LA CNM-FEDESFI

- Conduire une campagne d'information nationale à l'attention des commerçants afin qu'ils prennent davantage conscience des risques encourus en cas de non-respect de la réglementation.
- Que les services de l'État compétents veillent davantage au respect de la réglementation par tous les commerçants.
- Que les services de l'État renforcent les contrôles et, le cas échéant, sanctionnent les entreprises qui accomplissent ce type de prestation sans avoir les agréments nécessaires ou sans employer les technologies de sécurité obligatoires.



CRÉER DE L'EMPLOI PAR LA VALORISATION DU TRAVAIL À TEMPS NON COMPLET



PROBLÉMATIQUE

L'activité même des entreprises de transport routier interurbain de voyageurs rend nécessaire l'embauche de salariés à temps non complet en particulier pour les transports scolaires. Souvent perçus comme des contrats de substitution au temps complet, ils devraient au contraire être envisagés comme une forme de travail complémentaire au temps complet.

En France, le temps partiel choisi représente plus des deux tiers des contrats à temps partiel*.



OBJECTIFS

- Sécuriser et simplifier le recours aux formes d'emploi à temps non complet en corrélation à une formation adaptée.
- Faire de ces emplois 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.
- Développer la pluriactivité afin d'augmenter les durées de travail des salariés à temps non complet subi.



PROPOSITIONS

- La CNM-FNTV propose de sécuriser et simplifier les dispositifs juridiques pour le recours à des contrats de travail à temps non complet (contrat de travail intermittent, contrat à temps partiel).
- La CNM-FNTV propose d'encourager le recours aux formes d'activités atypiques choisies notamment sur les deux extrémités de la vie professionnelle et ce, tant pour les hommes que pour les femmes.
- La CNM-FNTV propose une politique de promotion de la pluriactivité et du cumul d'emplois afin de répondre aux attentes de certaines catégories de salariés et également aux besoins du secteur du transport routier de voyageurs.

* Source : Enquêtes Emploi 2010, 2011 et 2012 compilées, Insee. Traitement DES-DGAFP



FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DES EMPLOIS DANS LE TRANSPORT SANITAIRE

PROBLÉMATIQUE

Les ambulanciers exercent une profession de proximité. A court terme, les besoins en transports sanitaires vont s'accroître en raison :

- du vieillissement de la population
- du développement de pathologies nouvelles (Alzheimer...)
- des progrès dans la prise en charge des pathologies lourdes par traitements à long terme.
- du regroupement des plateaux techniques hospitaliers,
- de la politique de maintien à domicile.

Ces besoins croissants vont créer un véritable gisement d'emplois. Par ailleurs, le niveau d'accès sans bac et les débouchés sur la santé en font un réel ascenseur social.

« Les ambulanciers, professionnels de santé, ont vocation à être missionnés, par la régulation médicale du SAMU, pour participer à la prise en charge des urgences vitales, dans l'intérêt du patient. » (Décret du 05 05 2009).

L'urgence est pour les ambulanciers une activité indispensable au maintien de leur qualité de prestation. Le coût d'intervention d'un VSAV (véhicule de secours et d'assistance aux victimes) Pompiers est de 600 € contre 100 € pour l'Ambulance de Secours et de Soins d'Urgence alors que l'appel aux pompiers volontaires détruit des emplois.

OBJECTIFS

Il convient de rééquilibrer le modèle économique en favorisant l'embauche.

Il convient de conforter les ambulanciers dans la chaîne de soins et dans les missions d'urgence.

En appliquant pleinement le dispositif législatif et réglementaire et en publiant un référentiel de compétences.

PROPOSITIONS

Création d'un bac- pro ambulancier comprenant le permis de conduire

Tout en conservant une entrée dans la profession sans bac, l'instauration d'un Bac-pro permet une progression dans l'échelle sociale et une reconnaissance des personnes en situation de fragilité auprès desquelles la profession œuvre.

Publier un référentiel de compétences

Face aux difficultés d'application du Référentiel d'Organisation de la *Réponse Ambulancière à l'Urgence Pré-hospitalière* (Arrêté du 5 mai 2009), la publication du référentiel de compétences ambulanciers est nécessaire pour conforter le rôle des ambulanciers dans le dispositif des URGENCES en permettant l'indispensable maillage territorial.

Chapitre 2

FAVORISER LA COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

ÉTENDRE LE DISPOSITIF RELATIF AU SURAMORTISSEMENT AU SECTEUR DES TRANSPORTS



PROBLÉMATIQUE

L'amortissement supplémentaire sur les investissements industriels permet aux entreprises, qui réalisent des investissements entre le 15 avril 2015 et jusqu'au 31 décembre 2017, un suramortissement de 40% qui se répartit linéairement sur la durée d'utilisation du bien. Les entreprises peuvent donc amortir les biens à hauteur de 140 % de leur valeur, ce qui leur apporte un double avantage en termes de trésorerie et de rendement.

La déduction bénéficie à toutes les entreprises réalisant un investissement productif éligible jusqu'au 31 décembre 2017, sans distinction de secteur (agriculture comme industrie) ou de taille (de la TPE à la grande entreprise), à la seule condition qu'elles soient soumises à l'impôt sur les bénéfices selon un régime réel d'imposition (impôt sur le revenu et impôt sur les sociétés).

Les véhicules de transport routier sont exclus du dispositif, à l'exception de ceux de plus de 3,5 tonnes qui fonctionnent au gaz naturel (GNV), au gaz naturel liquéfié (GNL) et au biométhane carburant (bioGNV et bioGNL).



OBJECTIF

Étendre le dispositif au transport routier

Alors que la réglementation impose des renouvellements de matériel de plus en plus fréquents aux opérateurs du secteur des transports (pour des raisons d'accessibilité ou de normes environnementales), les véhicules Euro VI restent exclus de ce dispositif et les professionnels de la mobilité subissent une discrimination.

Les véhicules à moteur sont les outils de production des entreprises de transport. L'argument selon lequel le coût pour les finances publiques serait trop important n'est pas recevable.

La limitation de la possibilité de suramortissement aux véhicules propulsés au gaz naturel n'est pas pertinente lorsque l'on sait que ces technologies ne sont pas encore opérationnelles pour tous les types de transport et que ces véhicules génèrent un surcoût à l'achat important par rapport à un véhicule à moteur thermique répondant à la norme Euro VI.

La CNM demande à ce que les véhicules répondant à la norme Euro VI soient inclus dans le dispositif existant.



PROPOSITION D'AMENDEMENT

Article 39 decies A du Code général des impôts

Les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu selon un régime réel d'imposition peuvent déduire de leur résultat imposable une somme égale à 40 % de la valeur d'origine des biens, hors frais financiers, affectés à leur activité et qu'elles acquièrent à compter du 1er janvier 2016 et jusqu'au 31 décembre 2017, lorsqu'ils relèvent de la catégorie des véhicules de plus de 3,5 tonnes qui utilisent exclusivement comme énergie le gaz naturel, le biométhane carburant ou des moteurs thermiques répondant à minima à la norme Euro VI.

RÉDUIRE LA TVA APPLICABLE AUX TRANSPORTS DU QUOTIDIEN



PROBLÉMATIQUE

Le taux de TVA applicable aux transports réguliers conventionnés a doublé en l'espace de 4 ans. De 5,5 % au 1^{er} janvier 2012, il est passé à 10 % au 1^{er} janvier 2016.

Le relèvement du taux de TVA contribue à réduire la part des investissements des collectivités dans le domaine des transports et freine le développement de l'utilisation des systèmes de transports collectifs.

Si la plupart des collectivités ont supporté elles-mêmes l'augmentation du taux à 7%, elles se sont vues contraintes de répercuter sur le prix du billet la dernière hausse au taux de 10%. Alors que de nombreuses régions plaident pour une augmentation de la part de l'usager dans le coût du transport public, il est indispensable que les services publics de transport en commun soient reconnus comme des services de première nécessité ce qui permettra de minimiser l'atteinte portée au budget des ménages.



OBJECTIFS

La vocation sociale du transport public de voyageurs est indéniable. Le transport interurbain demeure un service public indispensable à bon nombre de nos concitoyens, notamment dans les zones rurales et péri-urbaines.

Il participe d'un renforcement de l'efficacité énergétique dans le domaine des transports, (un autocar équivaut à 30 voitures particulières), tout en étant économe et conforme à une politique de développement durable.

Acteur central du maintien d'un lien social, 66 000 autocars desservent et mettent en relation quotidiennement tout le territoire comme aucun autre acteur du transport. Aussi les transports devraient bénéficier du taux de TVA le plus réduit, c'est-à-dire d'un taux de TVA à 5,5% afin de ne pas les pénaliser car ils facilitent le déplacement quotidien de milliers de personnes sur l'ensemble de nos territoires.



PROPOSITIONS LÉGISLATIVES

ARTICLE 1^{ER}

I. - Le code général des impôts est ainsi modifié :

1- L'article 278-0 bis est complété par un J ainsi rédigé :
« J. - Les transports publics de voyageurs du quotidien. » ;

2 - Le b quater de l'article 279 est complété par les mots :
« l'exclusion des transports publics de voyageurs du quotidien qui relèvent du taux prévu à l'article 278-0 bis » ;

3 - Au dernier alinéa du 2^o du 1 du I de l'article 297, les références : « , et E à H » sont remplacées par les références : « , E à H et J ».

II. - Le I s'applique aux opérations dont le fait générateur intervient à compter du 1^{er} janvier 2015.

ARTICLE 2

La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.



DÉFENDRE LA PÉRENNITÉ DE LA MONNAIE FIDUCIAIRE



PROBLÉMATIQUE : LE RÊVE D'UNE SOCIÉTÉ SANS CASH

Des études démontrent que 85% des français ne veulent pas que le cash disparaisse, mais 30% pensent qu'il va disparaître ! Car depuis plus d'un an, nous assistons à une offensive déterminée en faveur du paiement dématérialisé, du sans-contact, du click and pay via téléphone mobile... Bref en faveur d'une économie 2.0 à laquelle il serait vertueux de se convertir. Car au-delà de l'image moderne, high-tech de ces nouveaux moyens de paiement, il y a la conviction que l'argent liquide sous-tend une économie parallèle, à la limite du blanchiment, quand il ne sert pas les causes terroristes.

Baisse du plafond des paiements en liquide (pour cause de lutte contre l'hydre du blanchiment et du terrorisme réunis), déferlement médiatique de tous les intervenants du secteur qui rivalisent (banques, GIE carte bleue, GAFA, fabricants de téléphones...), tous les moyens sont bons pour démontrer que l'argent liquide peut être avantageusement remplacé par le tout-dématérialisé. Quitte à oublier au passage de remettre les données en perspective : la croissance exponentielle des transactions sans contact ne concerne en 2015 que 1,1% du total des opérations (235 Millions sur 22 Milliards).



OBJECTIF : UNE COEXISTENCE HARMONIEUSE DES MOYENS DE PAIEMENT

Une décision unilatérale politique irait à l'encontre des vœux du public et ferait disparaître les caractéristiques propres à l'argent liquide : libérateur (dès la transaction effectuée), gratuit, facteur d'inclusion (pour les interdits bancaires) et anonyme (pas de captation de données).

Par ailleurs, le tout-dématérialisé rend le système vulnérable aux attaques cyber (+ 4,4% des fraudes en 2015...) et présente un profil liberticide, obligeant à se doter d'instruments de paiement permettant une traçabilité totale : en ouvrant la possibilité à un marketing direct incessant, on favorise aussi le surendettement. Ultra sollicité, le consommateur n'aura qu'à cliquer ou passer sa carte sur un terminal pour consommer, sans plus avoir l'impression de dépenser.

L'argent liquide est un élément du pouvoir des Etats : en y renonçant, l'Etat transfère le pouvoir aux banques, qui puiseront dans l'épargne, aidées en cela par les taux d'intérêts négatifs. La confiance dans les institutions pourra être fragilisée très rapidement en cas de défaut, si la thésaurisation n'est plus possible.

Il n'est bien évidemment pas question d'aller contre le progrès, mais de permettre aux différents moyens de paiement de coexister, et de laisser le choix au consommateur. Des règles trop contraignantes seront contournées, mais le manque de contrôle des monnaies virtuelles telles que le Bit coin est générateur d'effets tout aussi pervers. Il faut une plus grande liberté, mais contrôlée.



PROPOSITION DE MESURES

- I. Les espèces sont un bien public. Non seulement l'Etat ne doit plus être complice de leur mise à mort comme aujourd'hui, mais il doit s'engager pour défendre SA monnaie face à des groupes et des lobbys dont les intérêts divergent profondément avec les siens.
- II. Supprimer toutes les limites réglementaires à l'usage des espèces et les remplacer par une obligation pour le commerçant de relever l'identité de son client au-delà d'un montant que nous proposons de fixer à 3 000€ (principe du KYC / Know Your Customer). S'assurer également que les données recueillies ne seront pas utilisées n'importe comment. Une symétrie des contrôles (identité / données) doit être mise en place.
- III. Créer une incitation fiscale à l'usage de systèmes automatisés d'encaissement des espèces chez les commerçants. Ceci permettra de sécuriser l'usage du cash, d'en réduire le coût et surtout d'accroître la confiance en traçant l'ensemble des opérations.

ADAPTER LE MÉCANISME D'ÉVALUATION TARIFAIRE AU COÛT RÉEL DES SERVICES RENDUS PAR LES TRANSPORTS SANITAIRES



PROBLÉMATIQUES

LA MAÎTRISE DES COÛTS

Les transports sanitaires font partie intégrante de l'accès aux soins et de la chaîne des soins. Les services de Transports Sanitaires prennent en charge 5 millions de patients par an, effectuant ainsi 40 millions de transports. Le recours à des moyens de transports non sanitaires est plus onéreux. La facturation moyenne des taxis à l'assurance maladie est de 50 € contre 33 € en VSL (source CNAM) pour les mêmes missions. La dépense du transport sanitaire est maîtrisée mais pas celle des autres vecteurs : concernant l'ambulance, malgré l'accroissement des besoins, le nombre de transports s'accroît de façon modérée, concernant le VSL, les dépenses ont été quasi stables depuis 2005. La progression du Taxi, en revanche, n'est pas maîtrisée et atteint entre 7 % et 12 % par an depuis 2005. Or, les transports sanitaires (ambulance et VSL) sont gérés dans une enveloppe englobant également les Taxis, ce qui explique la hausse globale. Ainsi, les ambulances sont pointées du doigt alors qu'elles répondent à un besoin spécifique indispensable à la chaîne des soins.

LA TARIFICATION

L'absence d'une politique de revalorisation tarifaire sur l'ambulance depuis 2008, la hausse générale des charges, la hausse des minima sociaux, l'impact de la fiscalisation des heures supplémentaires et bien d'autres évolutions sociales ont condamné l'équilibre économique, entraînant deux impacts majeurs :

- dépôts de bilan des entreprises, en particulier les plus structurées, plus sensibles aux aléas des obligations sociales
- une restriction des heures de service aux périodes d'activité importante et une offre déficiente sur certains créneaux horaires.
- chaque acte devenant déficitaire, l'accroissement du nombre d'actes ne fait qu'amplifier la perte d'exploitation.



OBJECTIF

Il convient de trouver un mécanisme d'évaluation tarifaire prenant en compte le coût réel des services rendus et d'ouvrir des négociations avec la CNAM.

La CNM-CNSA réclame et propose des mesures concrètes, salvatrices, dans l'intérêt de l'État, du contribuable et du patient.



PROPOSITIONS

LA CRÉATION DE DEUX ENVELOPPES DE DÉPENSES

Depuis plusieurs années, la CNAMTS puise dans l'enveloppe Ambulance pour financer le transport du malade assis. Or il s'agit de deux prestations non comparables. C'est pourquoi deux enveloppes sont nécessaires :

- l'enveloppe gestion de la Prise en Charge en Ambulance,
- l'enveloppe gestion du Transport Assis Professionnalisé regroupant Taxis et VSL.

LA T.V.A à 2,10 % SUR L'AMBULANCE ET LE VSL

L'ambulance n'est pas assujettie à la TVA (loi de finance 1990). Ainsi les entreprises ne récupèrent pas la TVA sur les achats, ce qui est pénalisant et entrave l'investissement.

Un assujettissement à la TVA réduite de 2,10% identique aux médicaments car le transport sanitaire est prescrit ne pénalise pas l'ASSURANCE MALADIE et relance l'investissement or les fournisseurs des entreprises de transport sanitaires sont majoritairement des entreprises françaises.



SUPPRIMER LA DISCRIMINATION AUX PÉAGES LIÉE AU NOMBRE D'ESSIEUX POUR LES AUTOCARS



PROBLÉMATIQUE

Les autocars sont des usagers des concessions autoroutières au même titre que d'autres professionnels. L'utilisation des voiries concédées est notamment indispensable pour les activités touristiques qui représentent 15 % de l'activité des professionnels du secteur et plus de 10 000 autocars. Par ailleurs, la libéralisation du transport routier de voyageurs augmente sensiblement la circulation des véhicules de transport en commun sur les autoroutes.

La grille tarifaire des concessionnaires distingue les véhicules légers des poids lourds. Au sein de la catégorie « poids lourds et autocar », un tarif différent est appliqué aux véhicules selon qu'ils comportent 2 ou 3 essieux. A titre d'exemple, le tarif entre Paris et Le Mans est de 43,5 € pour un autocar double essieux contre 60,6 € pour un autocar triple essieux. En moyenne la différence de tarif est de 33%.



OBJECTIF

Les autocars triple essieux ont un comportement plus sûr sur l'autoroute : ces véhicules sont très souvent affectés aux lignes touristiques et aux services librement organisés.

Les conventions entre l'Etat et les sociétés autoroutières intègrent ces véhicules dans la classe 4 qui est celle des poids lourds. Un autocar de 19 tonnes se voit donc appliquer la même tarification qu'un poids lourd de 44 tonnes ce qui n'est pas justifié, d'autant que les passagers véhiculés par les autocars et la fréquentation des aires d'autoroute sont une source de profits importante pour les concessionnaires.

Par ailleurs, les véhicules de transport en commun permettent de limiter le nombre de voitures particulières sur les routes, l'impact positif sur l'environnement devrait donc être pris en compte.



ACTIONS

Renégociation des contrats de plan entre l'Etat et les concessionnaires d'autoroutes, afin de redéfinir les classes tarifaires sur le modèle suivant :

- classe 2 : véhicules ou ensembles de véhicules de hauteur totale comprise strictement entre 2 mètres et 3 mètres et de poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur ou égal à 3,5 tonnes ;
- classe 3 : véhicules à deux essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes, véhicules de transport en commun de personnes de plus de 3,5 tonnes ;
- classe 4 : véhicules ou ensembles de véhicules à plus de deux essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes, (hors véhicules de transport en commun) ;
- classe 5 : motos.
- Permettre la distinction automatique aux péages entre les véhicules de transport en commun et les poids lourds supérieurs à 19,5 tonnes.



INSTAURER UNE TVA SUR LES AMBULANCES ET RÉDUIRE LA TVA SUR LES VÉHICULES SANITAIRES LÉGERS



PROBLÉMATIQUES

Pour mettre en œuvre la réforme de la structuration de l'offre de soins prévue par la loi « Hôpital, patients, santé et territoires », le ministère de la santé s'appuie sur le réseau des transporteurs sanitaires. Les ambulanciers travaillent en étroite liaison avec les hôpitaux pour optimiser les moyens mobilisés et ainsi contribuer à la maîtrise de l'évolution des dépenses de santé. Les ambulanciers sont également au cœur du dispositif de réponse à l'urgence pré-hospitalière sous l'égide du SAMU. Le dispositif mis en place permet d'assurer une couverture 24h/24.

La profession connaît des difficultés économiques liées à l'accroissement des coûts dans une tarification contrainte.

En l'état actuel, les entreprises de transport sanitaire ne sont pas soumises à la TVA pour leur activité en ambulances. Cela pénalise les entreprises au titre des investissements en matériels mais aussi en les soumettant à la taxe sur les salaires.

En ce qui concerne les VSL le taux de TVA applicable a doublé en l'espace de 4 ans en passant de 5.5 % au 1^{er} janvier 2012 à 10 % au 1^{er} janvier 2016. Cette évolution pénalise tant le patient que l'Assurance Maladie.



OBJECTIF

Le transport en ambulance, au même titre que le médicament remboursable, résulte d'une prescription médicale, aussi l'intérêt du patient et de l'assurance maladie doit être pris en compte tout comme celui des entreprises afin d'alléger le coût global des frais en permettant de :

- réduire le coût du travail (*abandon de la taxe sur les salaires*) ce qui favorise l'emploi ;
- faciliter les capacités d'investissement dans des véhicules récents et dotés d'équipements médicaux de dernière génération.



PROPOSITIONS

- Assujettir le transport sanitaire par ambulance à la TVA.
- Assujettir le transport sanitaire dans toutes ses composantes (*VSL et Ambulances*) à un taux de TVA unique et indépendant des autres secteurs du transport afin de faciliter la gestion des entreprises dans ce domaine.
- Assujettir le transport qui est prescrit à la même TVA que celui du médicament qui relève également d'une prescription, soit un taux de 2.1 %.

Chapitre 3

ENVIRONNEMENT & SÉCURITÉ

ACCOMPAGNER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE



PROBLÉMATIQUE

L'entrée en vigueur de la norme antipollution Euro VI le 1^{er} janvier 2014 a permis de donner naissance à une nouvelle génération de véhicules infiniment plus vertueux que leurs prédécesseurs.

Pourtant, la ville de Paris a amorcé dès 2015 la première phase de son plan anti-pollution, dont l'objectif, très récemment réaffirmé, est la prohibition pure et simple de circulation, à l'horizon 2020, des véhicules diesel.

Le décret du 28 juin 2016, pris en application de l'article 48 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique et consacrant la latitude des collectivités territoriales pour la création de zones à circulation restreinte (ZCR), marque le coup d'envoi de la déclinaison du processus sur tout le territoire, appuyé par le dispositif de délivrance des certificats de qualité de l'air.



OBJECTIF : DÉMOCRATISER L'ACCÈS AUX VÉHICULES VERTUEUX

Les technologies disponibles ne permettent pas de convertir l'ensemble des flottes à l'électrique ou au GNV. Il est donc nécessaire de revoir la politique en matière de classification des véhicules selon leurs émissions de polluants et d'admettre que les moteurs thermiques normes Euro VI figurent bien parmi les véhicules vertueux. Par ailleurs, l'objectif d'assainissement du parc d'autocars et d'élimination (progressive) des véhicules les plus polluants ne pourra être atteint sans mise en œuvre d'un soutien effectif au profit des entreprises de transport, durement éprouvées par le contexte économique.

L'obstacle financier prend a fortiori une dimension accrue dès lors qu'à prestations équivalentes, un autocar GNV induit un surcoût à l'achat de 35/40 % par rapport à son homologue Euro VI.



PROPOSITIONS DE MESURE

- I. Intégration des autocars diesels Euro VI à la catégorie des véhicules de classe 1 au sens de l'arrêté du 21 juin 2016 fixant la nomenclature des véhicules en fonction de leur niveau d'émissions polluantes.
- II. Affectation au renouvellement du parc d'autocars d'une quote-part des recettes perçues par l'AFITF pour le financement des infrastructures routières et ferroviaires.
- III. Extension du subventionnement du rétrofit (dispositif permettant, par l'intervention sur le filtre à particules, d'accéder à une norme Euro supérieure, la norme Euro V constituant le plafond).
- IV. Mise en place d'un système attractif de reprise des véhicules les plus polluants.
- V. Mise en place d'un programme d'aide à l'achat d'autocars neufs à propulsion Euro VI, GNV, électrique, hybride : prime à l'achat cumulable avec les aides locales au financement (exemple de Paris) et ajustable par exemple en fonction de la taille de l'entreprise (prime par véhicule pouvant atteindre 6.000 € en Allemagne).
- VI. Incitations fiscales en faveur des entreprises pratiquant le renouvellement de leur flotte.
- VII. Promotion de l'offre constructeur, par l'octroi de soutiens financiers spécifiques aux constructeurs proposant/développant une gamme complète de véhicules lourds vertueux, et investissant dans la résolution des écueils techniques résiduels (autonomie, encombrement des batteries,...)
- VIII. Mise en place des infrastructures d'avitaillement nécessaires et standardisation des systèmes de recharge (stations GNV, bornes de recharge,...).
- IX. Mise en place, en partenariat avec les sociétés d'exploitation d'autoroutes, d'un système de péage intelligent (mode satellitaire par exemple), tarifant le droit en fonction de la quantité d'émissions polluantes.

CRÉER DES VOIES RÉSERVÉES POUR LES TRANSPORTS D'INTÉRÊT PUBLIC



PROBLÉMATIQUES

Le trafic routier est victime d'une congestion sans cesse croissante. Ce phénomène qui se caractérise lorsque la capacité de l'infrastructure devient insuffisante pour réguler les flux, engendre de nombreuses conséquences économiques, sociétales et environnementales. Citons par exemple le ralentissement des temps de transfert des patients vers les établissements de soins. Outre un mal être des patients, cela représente un surcoût que les entreprises d'ambulance ne peuvent répercuter, travaillant dans le cadre d'un budget national contraint, géré par l'assurance maladie.

L'article 56 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte dispose que le Gouvernement doit remettre un rapport évaluant l'opportunité de la mise en place de voies dédiées au profit des transports en commun. Ce rapport doit évaluer l'impact que de telles mesures sont susceptibles de produire en termes de décongestion des routes selon les heures de la journée. Enfin, le Gouvernement devra proposer dans ce rapport les mesures législatives ou réglementaires permettant de lever les freins au déploiement de solutions innovantes.



OBJECTIF

La congestion du trafic routier est un problème socio-économico-environnemental crucial aux conséquences plurielles : érosion de la productivité causée par les pertes de temps dues aux bouchons, aggravation de la pollution de l'air et de l'eau, augmentation du bruit et dégradation de la qualité de vie. Concernant les ambulanciers, précisons que le regroupement des hôpitaux, la nouvelle organisation des plateaux techniques et la fermeture de certains établissements sont des décisions prioritaires de la politique de santé qu'il convient d'accompagner, sans que cela ne nuise au parcours de soins et au confort des patients. Cela induit un plus grand recours à des transferts inter-hospitalier. La qualité de la chaîne des soins ne doit pas être rompue, le respect du patient, tant sur un plan purement médical que sur le plan du simple confort d'une personne fragilisée, suppose que ce transfert se fasse dans les meilleures conditions en matière de rapidité et de fluidité.

Par ailleurs, cette congestion du trafic routier soulève un problème sécuritaire évident pour les transports de fonds et valeurs.

Afin de gérer les effets directement imputables à ce phénomène, il est nécessaire de rechercher des solutions rapides et efficaces permettant d'assurer durablement la mobilité et les déplacements des personnes.



PROPOSITIONS DE MESURES

- **Création de voies spécialisées partagées sur les autoroutes :** les bandes d'arrêt d'urgence sur une partie des autoroutes pourraient être aménagées afin que les autocars, les transports sanitaires et les transports de fonds et valeurs puissent y circuler en cas d'engorgement du trafic.
 - > Le coût de ces aménagements pourrait être supporté de manière équitable par les Conseils départementaux et les exploitants d'autoroutes.
 - > Cette mesure permettrait d'améliorer significativement la sécurité de ces transports ainsi que la régularité des temps de parcours avec un investissement limité et dans des délais restreints.
- **Utilisation en agglomération des voies de bus par les véhicules de transport d'intérêt public.** Elles sont dans tous les cas accessibles aux taxis dont la plupart sont conventionnés avec l'assurance maladie et il y a là une véritable distorsion de concurrence et une inégalité de traitement envers les patients. Le réseau de voiries urbaines serait alors un atout dans une stratégie de mobilité durable et performante.
 - > Cette mesure n'aurait aucune incidence budgétaire pour les collectivités.
 - > D'un point de vue environnemental et sécuritaire, elle permettrait de favoriser la fluidification du trafic routier et ainsi de réduire les émissions de polluants dans l'atmosphère.



106 rue d'Amsterdam - 75009 Paris

www.confederation-nationale-mobilite.fr

