



RAPPORT
D'ACTIVITÉ
2022 - 2023

Avancer **ENSEMBLE**

A silhouette of a bus is shown against a sunset sky. The bus is dark against the bright orange and yellow light of the setting sun. The background shows a dark horizon line with some trees and a tall pole.

La FNTV à vos côtés

4

Qui sommes-nous ?

En chiffres, nos raisons d'être



5

«L'autocar est promis à un bel avenir»

Rencontre avec Jean-Sébastien Barrault, président de la FNTV

8

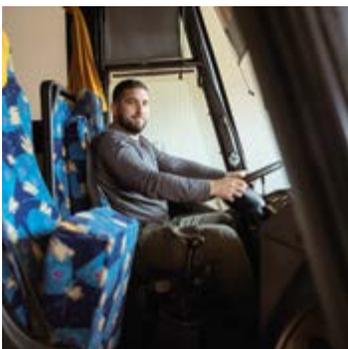
Le transport de voyageurs en chiffres



10

Clément Beaune,

Ministre délégué chargé des Transports



16 INNOVER POUR L'EMPLOI

Faire face à une crise de recrutement inédite dans le secteur du transport routier de voyageurs



17

«Les tensions dans le recrutement sont toujours fortes»

Rencontre avec Ingrid Mareschal, déléguée générale de la FNTV

18

Quand la FNTV part en campagne



24 ACCÉLÉRER LA TRANSITION

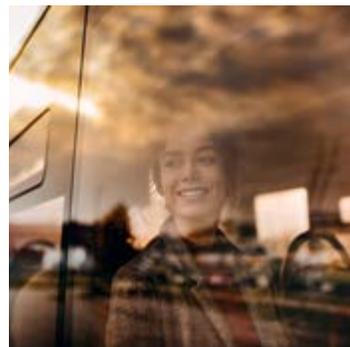
Accompagner ses entreprises adhérentes dans la transition énergétique

26

Feuilles de route de décarbonation des véhicules lourds

28

Agir pour préserver l'environnement



30 MODERNISER LES TRANSPORTS PUBLICS

Accompagner les entreprises dans leur évolution



31

Interview

Didier Cazelles, président de la Commission économie, numérique et prospective de la FNTV

32

Indices et révisions des contrats publics de transport

33

Les unions régionales de la FNTV en action

38

La gouvernance de la FNTV

Le conseil exécutif, les commissions thématiques nationales et l'équipe centrale

QUI SOMMES-NOUS ?

La Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) rassemble les entreprises du transport routier de voyageurs (TRV) et les acteurs des nouvelles mobilités. Elle représente également le transport sanitaire et le transport de fonds et valeurs dans les négociations sociales de la branche. La Chambre nationale des services d'ambulances (CNSA) et la Fédération des entreprises de la sécurité fiduciaire (Fedesfi) adhèrent à la FNTV. La FNTV Nouvelles Mobilités rassemble les services librement organisés (« cars Macron »), les sociétés de covoiturage, les plateformes de mobilités et les activités opérées au moyen de véhicules de moins de 10 places.

En chiffres

- **Représenter et défendre les intérêts des entreprises** du transport routier de voyageurs auprès des pouvoirs publics (Gouvernement, Parlement, administrations, collectivités...), des acteurs institutionnels et des organisations syndicales.
- **1 300 entreprises de toutes tailles (TPE, PME et groupes).**
- **2/3 du parc d'autocars français sont possédés par nos adhérents.**
- **85 000 salariés employés par nos adhérents.**
- **1 équipe pluridisciplinaire et spécialisée au service des adhérents à Paris.**
- **16 unions régionales à l'écoute quotidienne de ses adhérents.**

Nos raisons d'être

- **Partout où l'on parle de transport routier de voyageurs, la FNTV est présente.** La FNTV rassemble et fédère ses entreprises sur l'actualité et l'avenir de la profession.
- **La FNTV représente la profession** auprès des pouvoirs publics européens, nationaux et locaux pour faire évoluer les règles applicables au secteur.
- **La FNTV valorise la profession et les activités auprès des médias professionnels et grand public.** La Fédération réagit et prend parti sur les sujets d'actualité concernant le secteur.
- **La FNTV est l'une des quatre organisations professionnelles représentatives de la branche des transports routiers** et négocie les évolutions de la convention collective pour les salariés du secteur.
- **La FNTV et son réseau territorial accompagnent et informent les adhérents** au quotidien en leur apportant des réponses précises de toute nature.

« MALGRÉ LES OBSTACLES, LE TRANSPORT COLLECTIF EST PROMIS À UN BEL Avenir »

Fragilisées par la pandémie et par la crise énergétique, les entreprises du transport routier de voyageurs font également face à des difficultés structurelles sur le front de l'emploi. À quelques mois de la fin de son second mandat, le président de la FNTV, Jean-Sébastien Barrault, porte un regard lucide, parfois inquiet, sur la situation actuelle du secteur. Tout en restant fondamentalement optimiste face à l'avenir.

Alors que la crise sanitaire semble derrière nous, dans quelle situation les entreprises du TRV se trouvent-elles aujourd'hui ?

Jean-Sébastien Barrault :

Grâce à la mobilisation des entreprises et de la FNTV, grâce aux aides de l'État et des Régions, la résilience de notre secteur a été forte. Globalement, les entreprises ont traversé cette crise sanitaire. Mais elles se trouvent aujourd'hui fragilisées notamment par le poids de la dette consécutive à la souscription des prêts garantis par l'État (PGE). La crise énergétique qui a éclaté en 2022 à la suite de la guerre en Ukraine ainsi que les difficultés liées à l'emploi et au recrutement entravent la reprise dont nous avons besoin. À l'heure qu'il est,



JEAN-SÉBASTIEN BARRAULT

Président de la FNTV

beaucoup d'entreprises luttent pour leur survie. Cela crée un climat anxiogène.

Pendant l'été 2022, vous tiriez la sonnette d'alarme sur la pénurie de conducteurs dans le transport scolaire. Où en est-on aujourd'hui ? Le plan d'action gouvernemental

est-il de nature à faire évoluer la situation ?

J.-S. B. : La FNTV a anticipé très tôt les difficultés de recrutement qui arriveraient inmanquablement avec la sortie de la crise de la Covid. Dès la rentrée 2021, nous avons élaboré une liste de recommandations qui

« L'ÉTAT PEUT ET DOIT MIEUX FAIRE POUR ACCOMPAGNER NOS ENTREPRISES DANS LE CADRE DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE. »

a servi de socle au plan gouvernemental présenté en septembre 2022 (voir article page 18). Ce plan comprend une trentaine de mesures qui entrent en vigueur progressivement. La Fédération reste fortement mobilisée sur la réduction du délai de délivrance du permis de conduire. Une mesure cruciale car elle aurait un effet bénéfique rapide, dès la rentrée prochaine, pour les entreprises. Actuellement, il s'écoule souvent plus de trois mois entre la fin des formations et la délivrance des permis. Cela signifie que les stagiaires qui terminent leur formation en juin-juillet ne peuvent exercer dès la rentrée scolaire. Nous poussons fortement pour lever les barrières administratives responsables de ces délais bien trop longs. Une chose est sûre : le plan gouvernemental peut, ponctuellement, apporter des améliorations à la situation de l'emploi. Mais il ne résoudra pas tout. Le transport routier de voyageurs rencontre, comme d'autres secteurs de l'économie française, des difficultés structurelles face auxquelles il n'existe pas de recette miracle...

La profession dispose aussi de ses propres leviers d'action...

J.-S. B. : Nous devons en effet continuer à travailler sur l'attractivité du métier de conducteur. Cela passe notamment par l'intensification

du dialogue social. Un effort substantiel a été réalisé sur les salaires, qui ont été réévalués en 2022 et en 2023. Nous négocions également, avec les syndicats, la réforme du contrat en période scolaire (CPS). Ce CPS a beaucoup apporté aux entreprises en matière de flexibilité. Mais il est aussi responsable de la mauvaise image du métier de conducteur scolaire auprès des salariés. Nous devons faire en sorte que ce CPS ne soit plus « subi » mais « choisi ». Enfin, la FNTV a mené, en 2022, une grande campagne de communication (voir article p. 16) et travaille à l'élaboration d'une marque employeur sectorielle. Autant d'initiatives de nature à valoriser nos métiers, à faciliter l'accès à l'emploi et à séduire de nouveaux talents.

Estimez-vous que le soutien apporté par l'État au TRV est à la hauteur ?

J.-S. B. : Présent à nos côtés pendant la crise sanitaire, le Gouvernement a également aidé les entreprises face à la flambée des prix du gazole avec une aide de 1 000 euros par

autocar. En revanche, l'État peut et doit mieux faire pour accompagner nos entreprises dans le cadre de la transition énergétique.

À ce sujet, les zones à faibles émissions (ZFE) dans les villes de plus de 150 000 habitants cristallisent les craintes de la profession.

Pour quelles raisons ?

J.-S. B. : Envisager d'interdire la circulation des véhicules diesel dans les grandes villes à l'horizon 2025 est totalement irréaliste. D'ici à cette date, nous ne disposerons pas de technologies alternatives au diesel matures et disponibles. Par ailleurs, il existe pratiquement autant de règles de circulation que de futures zones à faibles émissions ! Un travail d'harmonisation, de mise en cohérence s'avère indispensable. Cela dit, je sens apparaître, ces dernières semaines, un peu plus de pragmatisme et de réalisme. Une prise de conscience semble émerger parmi les décideurs publics, face aux conséquences économiques néfastes des ZFE et à leur acceptabilité sociale. En tout état de cause, si ces dispositifs devaient être déployés dans les calendriers envisagés actuellement, la FNTV se battraient pour obtenir des dérogations en faveur des autocars.

Le partenariat entre les entreprises du transport routier de voyageurs

« IL FAUT RÉINVENTER NOS MODES D'INVESTISSEMENT, DE NÉGOCIATION, DE RECRUTEMENT. »



et les Régions figurait parmi les grands sujets abordés lors du dernier congrès de la FNTV. Comment qualifiez-vous ces relations ?

J.-S. B. : Dans l'ensemble, les partenariats avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) sont fructueux. Entre la crise sanitaire, la crise énergétique et les difficultés de recrutement, nous les avons beaucoup sollicités ces dernières années et, à chaque fois, elles ont répondu présentes. L'adaptation des contrats publics aux enjeux économiques et sociaux actuels reste un point de tension entre transporteurs et AOM. Si les nouveaux appels d'offres prennent en compte nos revendications, en matière d'indexation des coûts par exemple, il faudrait qu'il en soit de même pour les contrats

en cours. Nous recherchons des solutions en ce sens, en lien avec le ministère des Transports et la Direction des affaires juridiques de Bercy.

Alors que la FNTV vient de fêter ses 30 ans, êtes-vous optimiste ?

J.-S. B. : Malgré les obstacles de toute sorte, ma conviction reste que le transport collectif est promis à un bel avenir. L'autocar est une réponse efficace aux problématiques de desserte des territoires enclavés, de fracture sociale et au défi climatique : un autocar remplace

30 à 40 voitures en circulation ! Il reste que l'environnement de nos entreprises se transforme à vitesse grand V. Il faut réinventer nos modes d'investissement, de négociation, de recrutement. Ce changement de modèle inquiète forcément les entreprises. À nous, la FNTV, d'accompagner nos adhérents pour écrire, à leurs côtés, la feuille de route de l'autocar pour les vingt prochaines années. Si nous parvenons à prendre ce virage dans les trois à quatre ans à venir, nous en sortirons collectivement plus forts !

« NOUS DEVONS CONTINUER À TRAVAILLER SUR L'ATTRACTIVITÉ DU MÉTIER DE CONDUCTEUR. »

Le transport de voyageurs en chiffres



Emploi



97762

salariés

au 31 décembre 2021



83 %

de conducteurs

dont 25 % de femmes

Environnement

Un autocar,
c'est

30

voitures

de moins sur la route



66 596

autocars
en circulation

en France au 1^{er} janvier 2022
dont 1 247 autocars GNV

80 %

des autocars

répondent aux normes
Euro 5 ou 6 (la moitié du
parc en norme Euro 6) au
1^{er} janvier 2022.

72 %

des Français

considèrent le car comme une solution à développer
dans le cadre d'une transition écologique

Transport routier librement organisé (cars Macron)



392
départs
quotidiens

TOP 3
des liaisons
les plus fréquentées

- Lille-Paris
- Paris-Rouen
- Grenoble-Lyon



299 KM
parcourus
par passager

Sécurité

L'autocar est un mode
de transport très sûr

0,2 %
d'accidents corporels
en autocar
en France en 2021



Tourisme

49 %
des Français

utilisent l'autocar pour leurs déplacements
occasionnels en France (loisirs, vacances)

Covoiturage

Plus de
300 000 personnes

ont effectué du covoiturage
par plateforme en 2022 (comme
conducteur ou passager).



8582
aires de covoiturage

« L'ÉTAT SERA PRÉSENT DANS LA DURÉE AUPRÈS DES PROFESSIONNELS »

Monsieur le Ministre, dès votre arrivée au ministère des Transports, vous vous êtes préoccupé de la crise du recrutement que vivaient les entreprises du transport routier de voyageurs. Dès août 2022, vous avez présenté un plan interministériel d'action pour faire face à la pénurie de conducteurs dans le transport scolaire. Pouvez-vous faire un premier bilan de ce plan d'action ?

Clément Beaune : Le renforcement de l'attractivité des métiers du transport est l'une de mes priorités depuis mon arrivée au ministère des Transports. Si les difficultés de recrutement de conducteurs ne sont pas nouvelles, elles ont pris de l'ampleur, notamment dans le transport de voyageurs. S'agissant du transport scolaire, avec Olivier Dussopt et Pap Ndiaye, j'ai réuni les organisations professionnelles, les Régions et les autorités responsables de transports pour aider les collectivités à assurer le transport des élèves. À l'été 2022, cette mobilisation collective a abouti à des mesures d'urgence qui ont permis de diminuer la pression pour la rentrée. Je remercie une nouvelle fois la FNTV pour son engagement, qui a permis de limiter très fermement le nombre de services non



CLÉMENT BEAUNE

Ministre délégué chargé des Transports

assurés. Pour aller plus loin, il était nécessaire de disposer d'un cadre plus adapté, pour l'ensemble des acteurs concernés. C'est l'objet du plan d'action que le Gouvernement a présenté en août 2022. J'en tire aujourd'hui un premier bilan positif. Les travaux sur le

renforcement de l'attractivité des marchés sont engagés. Ceux sur la réduction des délais de délivrance des documents de conduite ont permis d'identifier des leviers d'amélioration qui pourront être rapidement mobilisés. Le nouveau CAP de conducteur de transport routier de voyageurs

sera opérationnel dès la rentrée prochaine. Il devrait permettre d'attirer davantage de jeunes vers le métier et de développer l'apprentissage. Je sais enfin que, conformément au plan d'action, les travaux paritaires s'agissant des conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs en période scolaire ont débuté, ce qui est essentiel. Nous sommes sur le pont pour préparer la prochaine rentrée scolaire et assurer le meilleur service. J'y veillerai personnellement.

Le plan d'action en faveur des transports scolaires prévoit de renforcer l'attractivité des marchés publics de transports scolaires, notamment en édictant des bonnes pratiques de contractualisation.

Où en sont les travaux engagés sur le sujet avec les représentants des autorités organisatrices de la mobilité et des transporteurs ? Qu'en attendez-vous ?

C. B. : Les événements de la rentrée 2022 ont témoigné de la nécessité de mettre en œuvre des solutions concrètes pour les marchés publics des transports scolaires. C'est l'objet du groupe de travail « Transport scolaire et marchés publics » que j'ai lancé, réunissant les représentants des

organisations patronales, des autorités organisatrices de la mobilité, et l'État. Le groupe de travail a d'abord permis de montrer que les pratiques évoluaient dans le bon sens, avec l'abandon progressif des marchés à bons de commande, et d'identifier des montages intéressants comme celui de la procédure de marché négocié de la région Grand Est. Il a également permis de partager les travaux du Comité national routier sur les indices relatifs au transport de voyageurs, en particulier sur les coûts du personnel de conduite. Le sujet des critères sociaux est désormais bien pris en compte par tous, et c'est indispensable. Les travaux devraient donner lieu à un guide, et je souhaite que les organisations patronales et les autorités organisatrices de la mobilité renforcent leur engagement sur ce volet.

Ce plan comporte deux actions très attendues par les professionnels : l'expérimentation de décalage des entrées et sorties scolaires et la réduction des délais de délivrance des permis et documents de conduite. Pouvez-vous nous indiquer si ces mesures vont permettre d'améliorer concrètement les

difficultés de recrutement, notamment dans la perspective de la prochaine rentrée scolaire ?

C. B. : Le décalage des horaires scolaires est un sujet aussi sensible que complexe. La Région Grand Est s'est engagée avec les services de l'Éducation nationale dans une expérimentation. Je suivrai avec attention les adaptations pour la rentrée 2023. Plus globalement, je suis très attentif au renforcement du dialogue entre les autorités organisatrices et l'Éducation nationale. S'agissant de la délivrance des permis et documents de conduite, les travaux menés par la mission de l'Inspection générale de l'administration et de l'Inspection générale des affaires sociales avancent. Je soutiendrai toutes les propositions qui permettront enfin de réduire des délais qui sont aujourd'hui inacceptables. Je pense notamment à une demande ancienne de la FNTV comme la délivrance, pour les personnes en titre professionnel, d'un certificat provisoire de conduite ou permettant la demande anticipée du permis de conduire.

Le transport routier de voyageurs joue un rôle important aussi bien en faveur de la transition écologique que de la cohésion des territoires, pour reprendre les deux missions de votre ministère. À quelles conditions, selon vous, le report modal des automobilistes vers les transports collectifs constitue une solution crédible de décarbonation des mobilités ?

C. B. : La route ne doit pas être le grand impensé de la

« JE REMERCIE UNE NOUVELLE FOIS LA FNTV POUR SON ENGAGEMENT, QUI A PERMIS DE LIMITER TRÈS FERMEMENT LE NOMBRE DE SERVICES NON ASSURÉS. »

décarbonation des transports. 85% de nos déplacements s'effectuent encore par ce biais et toutes les projections, même les plus ambitieuses, montrent que cela sera toujours le cas dans les décennies à venir. Nous devons donc avoir une politique concrète pour la transition écologique de la route. En particulier, favoriser le report de la voiture particulière vers les transports collectifs constitue un enjeu majeur en matière de décarbonation des mobilités. Sa réussite reposera sur plusieurs exigences, notamment sur notre capacité à proposer une offre de transports soutenue sur le plan quantitatif (fréquences, densité du réseau) et qualitatif (qualité de service).

Dans le cadre de l'élaboration de la feuille de route de décarbonation des véhicules lourds, vous avez confié la présidence du groupe de travail sur le transport routier de voyageurs à la FNTV. Ces travaux montrent que les trajectoires pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 sont extrêmement ambitieuses pour l'ensemble des acteurs de la filière (constructeurs, énergéticiens, transporteurs, donneurs d'ordre). Quelles sont, selon vous, les conditions de la réussite de cet objectif de décarbonation ? L'État est-il prêt à contribuer aux investissements colossaux que cette transition implique, afin de partager les efforts entre les différents acteurs ?

C. B. : La réussite de la transition écologique nécessite la synchronisation de nombreux acteurs (constructeurs, énergéticiens, transporteurs...). Des groupes de travail ont donc été mis en place pour

rassembler ces parties prenantes et tenter d'identifier les freins au développement des motorisations alternatives au diesel, de quantifier les besoins en investissements et de proposer des leviers d'action en vue d'une déclinaison opérationnelle. Comme toute phase de transition, la décarbonation du transport routier va impliquer, pour l'ensemble des acteurs, un fort investissement et une transformation des organisations. L'État sera présent dans la durée auprès des professionnels. La remise de cette feuille de route n'est qu'une étape. Je suis favorable à la mise en place d'un processus permanent de suivi en commun de ces travaux, de leur actualisation et de leur mise en œuvre opérationnelle.

En parallèle de l'objectif de décarbonation des transports, les agglomérations préparent la mise en place des zones à faibles émissions (ZFE), avec des calendriers d'interdiction des véhicules diesel à des dates où les autocars alternatifs n'auront pas atteint le niveau de maturité suffisant pour remplacer tous les véhicules. Comment concilier les besoins de déplacements avec les impératifs d'amélioration de la qualité de l'air, en particulier à l'approche de grands événements comme les JO ?

C. B. : Si la loi impose la définition de ZFE-m dans 43 agglomérations d'ici 2025, les collectivités territoriales ont une autonomie complète pour définir les paramètres dans leur territoire, en fonction de la qualité de l'air de l'agglomération, des caractéristiques locales de mobilité et de l'impact des mesures envisagées. Je sais combien leur déploiement soulève de nombreuses questions et inquiétudes, que ce soit pour les modalités de mise en œuvre, le calendrier des restrictions ou encore pour l'accompagnement mis en place. C'est pourquoi, dès le 25 octobre dernier, avec Christophe Béchu, nous avons tenu le 1^{er} comité de suivi des ZFE et avons annoncé la mise en place d'une concertation nationale sur leur mise en œuvre, en association étroite avec France urbaine et les parties prenantes concernées. Neuf ateliers de concertation vont se tenir d'ici début juillet.

Au cours des dernières années, les entreprises de transport routier de voyageurs ont investi dans des autocars GNV, seule alternative réellement mature pour remplacer les véhicules diesel. Dans le contexte actuel de crise énergétique, la filière gaz souffre de son absence de compétitivité face à la filière

« LA ROUTE NE DOIT PAS ÊTRE LE GRAND IMPENSÉ DE LA DÉCARBONATION DES TRANSPORTS. »



Clément Beaune était l'invité du Congrès de la FNTV qui s'est tenu à Paris en novembre 2022.

diesel. Jusqu'à présent, l'État a choisi d'accompagner financièrement les véhicules électriques et hydrogènes. Un accompagnement conjoncturel de la filière gaz est-il envisageable à court terme, en attendant la maturité des solutions « zéro émission » ?

C. B. : Jusque très récemment, la motorisation GNV et le développement du biogaz apparaissaient comme un vecteur essentiel de transition dans la décarbonation du parc de véhicules lourds. Disposant de motorisations opérationnelles répondant à la quasi-totalité des usages, il constituait une étape avant l'électrification des flottes et la maturité de cette technologie. Outre sa maturité technologique et sa souplesse, le GNV présentait d'autres atouts comme un coût total de

possession à peine supérieur à celui du véhicule diesel et l'existence d'un réseau de distribution maillant efficacement le territoire. La reprise de l'économie mondiale suite à la crise sanitaire et le conflit ukrainien ont abouti à une explosion du prix du GNV. Ces événements ont non seulement porté un coup d'arrêt à l'essor du GNV, mais aussi mis en difficulté des transporteurs ayant initié une transition énergétique de leur parc. De nombreux véhicules ont dû rester à l'arrêt, leur coût d'exploitation étant incompatible avec les prix du marché. Face à ces difficultés, l'État a pris ses responsabilités. D'avril à décembre 2022, le GNV a bénéficié comme le gazole d'une aide à la consommation, qui a limité l'accroissement de l'écart de

compétitivité entre les deux carburants. Les transporteurs ont également bénéficié de l'aide forfaitaire au véhicule mise en place par le décret d'avril 2022. Le montant de cette aide s'est élevé à 1.000 € par autocar. Si l'envolée des cours du gaz a été particulièrement brutale et de grande ampleur au cours des second et troisième trimestres 2022, on observe néanmoins depuis quelques mois un retour à des niveaux plus acceptables. Le Gouvernement demeure très attentif à l'évolution de la situation du secteur. Dans un contexte économique incertain, il assure un suivi régulier de la situation de la profession en relation étroite avec les organisations professionnelles, pour prendre des mesures appropriées.

Quand les entreprises donnent leur avis

À l'automne 2022, Xerfi Spécific a mené, à la demande de la FNTV, une grande enquête auprès des entreprises du transport routier de voyageurs. Objectif : connaître leur avis sur l'attractivité de la profession, les enjeux liés à la transition énergétique et les relations contractuelles avec les donneurs d'ordres publics. Zoom sur les principaux résultats.

Attractivité : une profession en tension

97 % des chefs d'entreprise déplorent une pénurie de conducteurs. Pour les trois quarts d'entre eux, les salaires insuffisants sont en cause. 69 % pointent les conditions de travail difficiles et 53 % notent l'emploi à temps partiel. Ainsi, 72 % des chefs d'entreprise interrogés estiment que les principales solutions passent par l'augmentation des salaires et la possibilité du cumul d'activités. Parmi les autres leviers d'action cités : l'augmentation du temps de travail des conducteurs à temps partiel, l'allègement des formations au permis D,

l'action sur les amplitudes de travail et le ciblage des formations sur les publics jeunes et retraités.

Transition énergétique : priorité aux biocarburants

En matière d'énergies alternatives, les entreprises plébiscitent, à court terme, le biocarburant B100 (41 %), le gaz (36 %) puis le HVO (24 %). Au-delà de 2030, l'hydrogène leur apparaît comme la meilleure option (80 %), suivie par l'électricité (23 %) et le gaz (13 %). Dans un contexte de crise énergétique, leurs inquiétudes portent sur le financement des surcoûts (42 %), l'interdiction

En actions

Et les relations avec la FNTV ?

94 %

des entreprises

interrogées se déclarent satisfaites de la qualité de leurs échanges avec la FNTV, dont 48 % très satisfaites

86 %

sont satisfaites

de la capacité de la Fédération à porter la parole des adhérents auprès des élus et des pouvoirs publics

37 %

estiment que les enjeux RH nécessitent un accompagnement

supplémentaire de la part de la FNTV, 34 % pour la transition énergétique et 29 % pour les relations contractuelles





de circuler dans les ZFE (42 %), la pérennité des solutions envisagées (33 %), la valeur du parc actuel et l'évolution de la fiscalité. Parmi les mesures attendues dans le cadre des futures ZFE : l'obtention des dérogations de circulation pour les transports collectifs (36 %), le report des interdictions de circuler tant que les infrastructures ne sont pas disponibles (35 %), la reconnaissance des biocarburants dans les vignettes Crit'Air (22 %) et, enfin, l'harmonisation des calendriers des différentes ZFE (7 %).

Relations avec les donneurs d'ordres publics : renouer le dialogue

39 % des entreprises interrogées font état d'une dégradation de leurs relations

« 140 RÉPONSES D'ADHÉRENTS DE LA FNTV ONT ALIMENTÉ CETTE ENQUÊTE. CELA NOUS A PERMIS D'ABOUTIR À DES RÉSULTATS TRÈS SATISFAISANTS. »

Laurent Frelat, *Vice-président Xerfi Spécific*

avec les donneurs d'ordres publics. Trois sources principales d'insatisfaction apparaissent : la perte de dialogue, le manque de soutien et les lourdeurs administratives.

Dans ce contexte, les attentes formulées par les acteurs de la mobilité révèlent bien les difficultés qu'ils rencontrent. Une entreprise sur deux souhaite une meilleure

indexation des contrats sur les coûts. Elles sont une sur trois à attendre une plus grande cohérence entre le cahier des charges des appels d'offres et la réalité du terrain. Enfin, et dans les mêmes proportions, les entreprises escomptent un meilleur calendrier avec une révision pluriannuelle des contrats afin de mieux s'ajuster aux évolutions conjoncturelles. ●



75 %

**des entreprises
de transport
routier**

déclarent avoir des
postes vacants de
conducteurs
(source : Baromètre
FNTV)



INNOVER POUR L'EMPLOI

Pour faire face à une crise du recrutement inédite dans le secteur du transport routier de voyageurs, fin août 2022, trois ministres (Transports, Travail, Éducation nationale) ont présenté les grandes lignes du « plan d'action transports scolaires » porté par le Gouvernement, qui reprend de nombreuses propositions du plan d'urgence en faveur du recrutement élaboré par la FNTV.

Recrutement : où en est-on ?

Ingrid Mareschal, déléguée générale de la FNTV, dresse un état des lieux de l'emploi dans le secteur du transport routier de voyageurs et des difficultés que rencontrent les entreprises pour recruter.



**INGRID
MARESCHAL**

Déléguée générale
de la FNTV

Quels sont les chiffres de l'emploi pour le secteur ?

Ingrid Mareschal :

Les entreprises de transport routier de voyageurs emploient 97 762 salariés au 31 décembre 2021, dont 83 % de conducteurs (soit 81 600 conducteurs). Le nombre de salariés est en recul de 0,2 % par rapport à 2020. 55 % des salariés sont à temps complet. En 2021, 12 790 offres d'emplois ont été déposées à Pôle emploi contre 9 770 en 2020.

Quels sont les postes les plus en tension ?

I. M. : Les tensions dans le recrutement sont toujours

fortes, notamment dans les métiers de la conduite. 79 % des entreprises rencontrent des difficultés à recruter des conducteurs et cela a particulièrement été le cas pour la rentrée scolaire 2022. En moyenne, le pourcentage de postes de conducteurs vacants est de 9 %. 44 % des entreprises rencontrent des difficultés de recrutement pour les métiers de la maintenance et 13 % pour les métiers administratifs.

Quel est l'impact de la crise sanitaire ?

I. M. : Tous les professionnels confirment qu'elle a aggravé la pénurie vécue par la profession depuis de nombreuses années. Pendant la crise, les entreprises ont été contraintes de placer leurs salariés en activité partielle. D'autre part, les départs en retraite ont été particulièrement nombreux compte tenu du risque de contracter la Covid avec l'âge - la moyenne d'âge de nos conducteurs étant de 50 ans. Et ces départs n'ont pas été compensés par des embauches, du fait de l'arrêt de l'activité dans les transports scolaires et touristiques. Enfin, bon nombre d'entre eux ont quitté le transport routier de voyageurs pour se diriger vers

d'autres métiers de conduite ou vers des professions complètement différentes, où l'activité économique n'avait pas subi d'arrêt.

Et depuis, la situation ne s'est donc pas améliorée ?

I. M. : En sortie de crise, nous avons 5 000 conducteurs supplémentaires à recruter en plus des 10 000 recrutés chaque année habituellement. Ce retard dans les recrutements n'est toujours pas comblé aujourd'hui. En 2022, les entreprises prévoient l'embauche de plus de 13 000 salariés. ●

En actions

81 %

des recrutements de conducteurs routiers de voyageurs étaient jugés difficiles par les entreprises souhaitant embaucher en 2022 (Source : Pôle emploi)

80 %

d'emplois perdus dans le secteur touristique en 2020 (Source : OPTL)



Quand la FNTV part en campagne

Afin de valoriser les métiers du transport routier de voyageurs, faciliter l'accès à l'emploi et attirer de nouveaux talents, la FNTV a lancé le 26 septembre 2022 une grande campagne de communication. Prolongée en 2023, cette opération affiche déjà de bons résultats.

Les entreprises du transport routier de voyageurs vivent une crise de l'emploi sans précédent. Afin d'y apporter des solutions, la FNTV a élaboré, en septembre 2021, un plan d'urgence en faveur du recrutement (voir pages 18 à 20) et alerté les pouvoirs publics sur les difficultés rencontrées. Dans la continuité de ces actions, la Fédération a lancé en septembre 2022 une campagne de communication nationale en faveur des métiers du transport routier de voyageurs et plus particulièrement sur celui de conducteur d'autocars.

Une campagne tous azimuts

Cette campagne est diffusée sur l'ensemble des réseaux sociaux et plateformes communautaires, sur les sites d'emploi et de recrutement ainsi que dans la presse

En actions

Jobboard de la FNTV

129 entreprises adhérentes
2 600 offres d'emploi
2 869 candidatures
(au 28/02/2023)

TeePy Job

push personnalisé
auprès de 82 000 candidats qualifiés

Seniors

à votre service :
mailing vers 48 000 candidats âgés de 45 à 65 ans

spécialisée dans la reconversion professionnelle. Elle met en avant une nouvelle plateforme de mise en relation entre recruteurs et candidats, reliée aux offres de Pôle emploi : jobboard.fntv.fr (lire encadré). Une vidéo présentant le métier de conducteur routier de voyageurs (transport scolaire, lignes régulières, de tourisme) rappelle l'importance des besoins de la profession. Enfin, une déclinaison de visuels accompagnés d'un message fédérateur : « Certains sourires vous font aller plus loin. » s'adresse à différentes cibles : les femmes, les candidats en reconversion, les jeunes retraités, les personnes à la recherche d'un emploi stable ou d'un complément de revenus.

Un focus sur les seniors

Bénéficiant d'une grande expérience et d'un sens

de l'autonomie, les seniors représentent un profil de candidat particulièrement recherché par les entreprises. Ils peuvent devenir conducteurs à temps plein ou à temps partiel, pour bénéficier d'un complément de revenus ou de retraite. S'ils disposent déjà de tous les prérequis pour être conducteurs d'autocars, il leur suffit de postuler sur le Jobboard de la FNTV ou sur l'une des deux plateformes partenaires spécialisées dans l'emploi des seniors (lire encadré). Sinon, les seniors postulants peuvent au préalable suivre une formation qualifiante qui peut être prise en charge par Pôle emploi, les Régions ou encore les entreprises.

Un premier bilan positif

La campagne a généré plus de 630 000 impressions sur quatre mois. Un résultat qui se décline en 30 100 clics sur les annonces d'emploi de la FNTV automatiquement sponsorisées sur les plateformes RH (Talent, Adzuna, JobiJoba, etc.) pour 1 948 candidatures déposées. La plus grande partie des clics (606 000) a été enregistrée par les réseaux sociaux. On constate que les trois réseaux de communication les plus performants sont, par ordre d'importance, Facebook, Instagram et Snapchat. Les profils ont été préqualifiés et redirigés sur les annonces du jobboard FNTV. 3 000 candidatures ont été déposées par ce biais. ●



UN JOBBOARD CRÉÉ PAR LA FNTV ET DEUX PARTENARIATS AVEC DES PLATEFORMES DE RECRUTEMENT DE SENIORS

En septembre 2022, la FNTV a lancé une plateforme de mise en relation entre recruteurs et candidats dédiée au secteur du transport routier de voyageurs : jobboard.fntv.fr. Ce jobboard permet aux adhérents de la FNTV de déposer leurs offres d'emploi et aux candidats leur CV. Il intègre également les offres d'emploi diffusées sur Pôle emploi et récupère les annonces présentes sur les plateformes RH des adhérents. Autre spécificité : les offres des adhérents sont dirigées vers deux plateformes de recrutement pour les seniors. La FNTV souhaite ainsi attirer des profils seniors. C'est pour cela qu'elle a signé en novembre 2022 des partenariats avec TeePy Job, la plateforme de recrutement pour les 50 ans et plus, et Seniors à votre service, une plateforme dédiée au recrutement de seniors actifs. Avec TeePy Job, la FNTV bénéficie de la publication illimitée d'offres d'emploi des adhérents pendant un an sur leur plateforme, d'une campagne de push personnalisée, d'un article sur leur blog, de publications sur les réseaux sociaux et d'une mise en avant dans les newsletters candidats de TeePy Job. Avec Seniors à votre service, la Fédération peut publier en illimité des offres d'emploi via un flux XML pendant un an et un mailing est envoyé à des candidats ciblés.

Transport scolaire : les mesures de la FNTV intégrées au plan d'action gouvernemental

Fin août 2022, les ministres des Transports, du Travail et de l'Éducation nationale ont présenté les grandes lignes du plan d'action transports scolaires porté par le Gouvernement. Il reprend de nombreuses propositions présentées par la FNTV un an plus tôt.

Le phénomène se reproduit tous les ans à la même période : la pénurie de conducteurs est amplifiée à chaque rentrée scolaire. En 2021, la situation est arrivée à un degré d'urgence tel que la FNTV a présenté au Gouvernement une série de mesures pour tenter d'y remédier. « Il faut agir sur plusieurs plans,

explique Ingrid Mareschal, déléguée générale de la FNTV. *Nous avons proposé des mesures qui engagent aussi bien l'État, les Régions que la profession. Presque toutes ont été reprises dans le plan d'action transports scolaires du Gouvernement de septembre 2022.* »

Ce plan doit permettre de déployer plus efficacement les mesures existantes facilitant

l'accès à la profession et aux formations, d'améliorer l'organisation et les conditions de travail des conducteurs, d'adapter les modalités de passation des marchés de transports scolaires et de favoriser les compléments d'emplois.

Favoriser l'embauche des diplômés

Un des chevaux de bataille de la FNTV concerne la délivrance des titres professionnels et des diplômes de conducteurs routiers. « Il faut compter parfois trois mois d'attente pour qu'un diplômé reçoive les documents nécessaires à la pratique. Beaucoup ne peuvent pas se permettre financièrement d'attendre, ils se dirigent alors vers d'autres postes et ne reviennent pas, explique Ingrid Mareschal. Une mission d'inspection a donc été lancée par l'État début 2023, dont les conclusions doivent être rendues au printemps avec pour objectif que le jury délivre une attestation aux diplômés

Formation

LE NOUVEAU CAP VA FAIRE SA RENTRÉE

En 2022, la FNTV a travaillé durant un an avec le ministère de l'Éducation nationale pour réviser le CAP agent d'accueil et de conduite routière - transport de voyageurs, devenu le CAP conducteur agent d'accueil en autobus et autocar (C4A), afin d'intégrer l'apprentissage de la conduite dans le référentiel de formation et le passage du permis D dans le référentiel de certification. Ce nouveau CAP rénové va être déployé dès la rentrée 2023 : près d'une vingtaine de formations vont être ouvertes. La FNTV, avec les organismes de formation mais également l'Éducation nationale, s'engage maintenant dans la promotion de cette formation. Proposée en un ou deux ans, elle aboutira dès juin 2024 à la mise sur le marché du travail des premiers diplômés.



leur permettant d'anticiper les demandes de permis et documents de conduite (carte de qualification conducteur et carte chronotachygraphe). »

Attirer de nouveaux talents

Autre mesure proposée par le Gouvernement et mise en application avec le ministère de la Transformation et de la Fonction publiques : favoriser les cumuls emplois fonction publique/emplois privés d'intérêt général (lire encadré p.20). De la même manière, pour recruter de nouveaux conducteurs, la FNTV a ouvert un jobboard permettant aux entreprises de déposer leurs offres d'emploi et aux candidats leur CV, mais aussi d'intégrer des offres de Pôle emploi. En complément, la Fédération a signé des partenariats avec deux

plateformes spécialisées dans l'emploi des seniors (TeePyJob et Seniors à votre service) et déployé une vaste campagne de communication pour attirer de nouveaux talents (voir pages 16 et 17). Le plan d'action du Gouvernement prévoit également de développer le recours au bi-emploi pour des salariés à temps partiel avec un partenariat national avec des enseignes/secteurs (agriculture, grande distribution, aide à domicile, restauration collective...).

Améliorer les pratiques

« Le décalage des horaires d'entrée et de sortie des classes est une autre action à laquelle tiennent beaucoup les entreprises, explique Ingrid Mareschal. Cela permettrait d'étaler l'offre de transport et de permettre à un seul conducteur de desservir

Chiffres clés

300
jeunes âgés
de 18 à 21 ans

se sont inscrits chaque année en formation depuis la parution en 2021 du décret abaissant l'âge d'accès au permis D à 18 ans de voyageurs (2021)

14 %

des entreprises

sont dans l'incapacité d'honorer la totalité des marchés dans lesquels elles sont engagées faute de conducteurs

86 %

des entreprises

sont contraintes de refuser des contrats de transport touristique et occasionnel

19,3 %

des reclassements

de militaires ou conjoints de militaires en 2020 ont été effectués dans le secteur Transport et Logistique

45 %

des contrats
de travail

des conducteurs sont des temps partiels

plusieurs établissements. Nous travaillons avec l'Éducation nationale pour étendre les expérimentations en cours. » Ce sujet fait partie des recommandations du groupe de travail lancé en décembre 2022 afin d'améliorer les pratiques des contrats publics. Y figuraient également l'augmentation du délai entre la notification du marché et le début de la prestation, la mise en place d'un allotissement mixte permettant aux employeurs de minorer le temps partiel, ou encore l'augmentation des durées des marchés. Un bilan d'étape sur les mesures engagées par le plan d'action transports scolaires s'est tenu au printemps, réunissant les mêmes acteurs qu'en septembre 2022. ●

« NOUS TRAVAILLONS AVEC L'ÉDUCATION NATIONALE SUR LE DÉCALAGE DES ENTRÉES ET SORTIES SCOLAIRES. »



Multiactivité

CUMUL D'EMPLOIS : EXPERIMENTATION LANCÉE

Le décret n° 2022-1695 du 27 décembre 2022 ouvre, à titre expérimental pour une durée de trois ans, la possibilité pour un agent public d'exercer à titre accessoire une activité lucrative de conduite d'un véhicule affecté aux services de transport scolaire ou assimilés.

Cette possibilité est soumise à une double condition : obtenir l'autorisation de son supérieur hiérarchique et ne pas porter atteinte au fonctionnement normal, à l'indépendance ou à la neutralité du service d'affectation de l'agent ni le placer en situation de conflit d'intérêts. C'est à l'employeur public de faire connaître à l'organisme de transport les informations permettant de s'assurer que l'agent exerce cette activité dans le respect des règles de temps de travail, de conduite, de pause et de repos qui lui sont applicables. Cette expérimentation fera l'objet d'un rapport d'évaluation à l'été 2025.

Partenariat consolidé avec Pôle emploi



En actions

2100

personnes formées

en 2022 au transport routier des voyageurs avec un taux d'accès à l'emploi de 75,6 %

1956

personnes

ont participé à des sessions d'évaluation dans le cadre de la méthode de recrutement par simulation sur les métiers du TRV

Grâce à la Semaine du transport et de la logistique :

+22 %

d'offres enregistrées

+10 %

d'entrées en formation

+ 1 point

du taux de satisfaction des postes

Dans le cadre de son congrès annuel 2022, la FNTV a signé une convention cadre nationale de trois ans avec Pôle emploi. Objectif : contribuer à la compétitivité des entreprises du secteur en agissant sur la réduction des difficultés de recrutement et la construction de parcours professionnels des demandeurs d'emploi. Il s'agit de poursuivre et de renforcer les actions déjà mises en œuvre. Cette convention cadre est le résultat d'un travail conjoint entre la FNTV, les représentants de l'État et les services de Pôle emploi. Elle s'articule autour de quatre axes majeurs :

- développer et consolider les relations entre les entreprises adhérentes de la FNTV et Pôle emploi ;
- optimiser la mobilisation des services de recrutement de Pôle emploi au bénéfice de la satisfaction des besoins des entreprises et du placement des demandeurs d'emploi ;
- accompagner les entreprises dans la mise en place d'actions communes en faveur de l'attractivité des métiers ;
- développer les compétences et contribuer à la construction de parcours de formation.

“

Cette convention-cadre doit nous permettre de décliner dans toutes les régions les actions mises en place par Pôle emploi pour favoriser le recrutement de conducteurs de transport routier de voyageurs. Il faut que nos équipes donnent plus de visibilité à nos outils et que les adhérents de la FNTV nous communiquent mieux leurs besoins. La Semaine du transport et de la logistique que nous avons organisée en décembre 2022 et dont la prochaine édition aura lieu du 5 au 9 juin 2023 s'inscrit dans la même logique : déployer sur une semaine l'échantillon des événements que l'on propose le reste de l'année pour faire connaître les métiers, les entreprises, les formations, etc. »

Pascal Blain, Directeur régional Pôle emploi PACA, région cheffe de file de la filière Transport et Logistique au plan national



ACCÉLÉRER LA TRANSITION

Au 1^{er} janvier 2022, 66 596 autocars étaient en circulation en France. La quasi-totalité d'entre eux dispose d'une motorisation diesel thermique. Afin d'accompagner ses entreprises adhérentes dans la transition énergétique, la FNTV a mis à leur disposition les derniers travaux menés avec l'État sur la maturité des motorisations alternatives pour les autocars dans le cadre de la «task force transition énergétique» ainsi que la feuille de route de décarbonation du transport routier de voyageurs.



97,9 %

**des autocars
en circulation**

ont une motorisation diesel thermique. 2 % d'entre eux roulent au gaz et seulement 0,1 % sont électriques (source : ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires)



Transition énergétique : état des lieux

Ingrid Mareschal, déléguée générale de la FNTV, dresse un état des lieux des démarches engagées par les entreprises de transport routier de voyageurs en matière de décarbonation et présente les préconisations de la Fédération.

Où en sont les entreprises en matière de décarbonation et de transition énergétique ?

Ingrid Mareschal :

Même si l'on constate une forte progression des immatriculations de véhicules au GNV (1 500), 98 % du parc reste au diesel. Il faut dire que la crise énergétique et la guerre en Ukraine ont entraîné une augmentation des prix du gaz, ce qui rend le GNV moins compétitif que le diesel. On demande donc un soutien fort de la filière GNV par l'État. En parallèle, les entreprises ont beaucoup travaillé sur le rétrofit. Plusieurs expérimentations ont été menées et les kits sont en cours d'homologation. C'est une solution en attendant des véhicules électriques ou hydrogènes. À la FNTV, nous insistons sur la nécessité de se tourner vers les solutions disponibles et notamment les biocarburants. Certes, cela ne permet pas d'atteindre le zéro émission mais de réduire rapidement les gaz à effet de serre.

Que préconise la FNTV dans le cadre de la feuille de route décarbonation du transport routier de voyageurs ?

I. M. : Pour établir cette feuille



**INGRID
MARESCHAL**

*Déléguée générale
de la FNTV*

de route, nous avons travaillé avec les constructeurs, les énergéticiens et les transporteurs. Nous avons établi des hypothèses de projection sur la mutation des flottes avec motorisations alternatives ou en rétrofit mais aussi avancé des solutions du côté du report modal et de l'écoconduite. Nous avons regardé ce que chacun, constructeur, énergéticien, transporteur, pouvait faire à son niveau et à quelle échéance. La FNTV préconise, par ailleurs, un plan pluriannuel

d'investissement pour partager les surcoûts que représentent les achats de véhicules notamment. Les transporteurs ne peuvent pas supporter seuls ces investissements qui sont réalisés pour répondre à des objectifs gouvernementaux. Cette feuille de route est prête à être rendue au Gouvernement. Elle doit être intégrée à un projet de loi de programmation énergie-climat dans le courant de l'année.

Quid des ZFE ?

I. M. : Le Grand Paris recule sa date de mise en œuvre. L'État a accepté également de mettre en place une coordination entre la profession et les agglomérations car il est difficile pour les professionnels de composer avec des applications qui varient d'une agglomération à l'autre. Nous proposons de notre côté de mettre en cohérence le calendrier de disponibilité de l'offre industrielle avec ceux des ZFE, de mettre en place des cars express pour entrer dans les agglomérations. De manière générale, sur le sujet de la décarbonation, les entreprises de transport routier de voyageurs sont volontaires, il suffit juste de leur laisser le temps.



Feuilles de route de décarbonation des véhicules lourds

Conformément à l'article 301 de la loi Climat & Résilience adoptée en août 2021, des feuilles de route sectorielles de décarbonation sont en cours d'élaboration afin d'engager une planification pour chacun des secteurs les plus émetteurs : transport, bâtiment, agriculture, déchet. Le groupe de travail consacré au transport routier de voyageurs est présidé par la FNTV.

Cinq réunions du groupe de travail transport routier de voyageurs ont eu lieu pour aborder plusieurs sujets : la cohérence entre les ZFE et les projections de mix énergétique ; les autres leviers de décarbonation (report modal, écoconduite, etc.) ; le mix énergétique du transport routier de voyageurs et du transport urbain ; la transition énergétique des véhicules légers professionnels et du transport sanitaire. Les travaux de la feuille de route transport routier de voyageurs s'appuient sur les hypothèses de trajectoires de la Stratégie française pour l'énergie et le climat (lire encadré) à

Profil du parc

86 % des immatriculations de cars neufs

concernaient du diesel en 2022, 14 % du GNV, 0,2 % de l'électrique et 0 % de l'hydrogène

horizon 2025, 2030 et 2040. Vingt leviers ont été identifiés et ont conduit à la rédaction de neuf fiches leviers par la FNTV.

Les leviers d'action proposés

• **ZFE/mix énergétique :** la cohérence des calendriers

des ZFE avec la disponibilité des motorisations alternatives, le développement de l'utilisation des carburants alternatifs et leur reconnaissance dans la nomenclature Crit'Air y compris pour des véhicules à motorisation non exclusive.

• **Leviers complémentaires :** le report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs et l'écoconduite.

• **Mix énergétique :** une stratégie de financement pluriannuel de la transition énergétique du transport routier de voyageurs partagé entre l'État, les collectivités et les transporteurs, la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences,

la disponibilité de l'offre industrielle et de l'offre de retrofit en véhicules à motorisations alternatives au diesel et la disponibilité des énergies nécessaires ainsi que le déploiement des infrastructures de recharge et d'avitaillement.

• **Transport léger professionnel et transport sanitaire** : l'offre de véhicules et de recharges, les contraintes d'équipement des véhicules PMR.

Les points d'attention

Le groupe de travail a relevé plusieurs points d'attention. Tout d'abord, l'importance des besoins en matière d'accompagnement financier pour soutenir les investissements nécessaires à l'atteinte des objectifs en pleine crise énergétique. Les investissements sont estimés à plus de 6 milliards d'euros d'ici à 2030 pour le transport interurbain et le transport urbain. Il a également

rappelé que rien n'est possible sans la disponibilité des véhicules alternatifs (y compris en retrofit) et des énergies correspondantes ainsi que de leurs infrastructures de distribution. De la même manière, le calendrier de la mise en place de certaines ZFE est irréaliste par rapport à la maturité de la transition énergétique des véhicules de transport routier de voyageurs. Le groupe de travail a également souligné le besoin des acteurs de la filière d'avoir de la visibilité sur les TCO (*total cost of ownership*, coûts totaux de possession) et leur évolution ; le recours inévitable aux biocarburants à court terme pour commencer la transition ; et l'importance d'actionner des leviers incitant au report modal du véhicule individuel vers les transports collectifs en développant l'offre de transports publics. Les feuilles de route de

décarbonation des véhicules lourds seront intégrées dans le projet de loi de programmation Énergie Climat qui devrait être examiné par le Parlement en 2023. ●

En actions

Autosolisme et écoconduite

2 fois plus de CO₂ émis

par un individu pour un trajet de 10 km en voiture particulière plutôt qu'en autobus ou en autocar

4 à 15 % de réduction

des consommations et des émissions de GES des véhicules en exploitation si l'écoconduite est dispensée, suivie et évaluée régulièrement



Neutralité carbone

LA STRATÉGIE FRANÇAISE SUR L'ÉNERGIE ET LE CLIMAT

Le projet de loi de programmation Énergie Climat (LPEC) s'inscrit dans la Stratégie française pour l'énergie et le climat (SFEC) qui a été publiée en avril 2020. Cette feuille de route nationale trace le chemin pour atteindre la neutralité carbone en 2050 et adapter la société aux conséquences du changement climatique. La prochaine étape de cette stratégie aura lieu mi-2024 avec l'adoption de la troisième édition de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC). Elle a été adoptée pour la première fois en 2015 et révisée en 2018-2019. En cours d'étude, la proposition de règlement de la Commission européenne du 16 mars dernier prévoit une réduction accrue des émissions de CO₂ du parc de nouveaux poids lourds de 30 % à 45 % d'ici 2030. En outre, elle introduit les nouveaux objectifs de réduction des émissions de 65 % à partir de 2035 et de 90 % à partir de 2040, et inclut de nouvelles catégories de véhicules dans les cibles, notamment les autobus et les autocars.

Agir pour préserver l'environnement

Avec le programme EVE, réduire les émissions de CO₂

Le programme d'Engagements volontaires pour l'environnement (EVE) accompagne les entreprises afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et de limiter les polluants atmosphériques. S'agissant du transport routier de voyageurs, un dispositif spécifique existe : Objectif CO₂. En s'engageant dans la charte associée à ce programme, l'entreprise met en place des actions, pour une période de trois ans, afin de réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) et donc ses consommations de carburant. Au 31 décembre 2022, 553 entreprises de transport routier de voyageurs avaient signé la charte, ce qui représente 62 075 véhicules concernés (autocars et autobus). Pour aller plus loin, la FNTV, l'ADEME et l'État ont créé un label de valorisation du haut niveau de performance environnementale pour le transport routier de voyageurs. Depuis son lancement, en 2020, 70 entreprises de transport routier de voyageurs sont labellisées, ce qui représente 4 928 véhicules (autocars et autobus). Au total, le gain global d'émissions de GES en transport routier de voyageurs à la suite de leur engagement est de 287 717 tonnes de CO₂.

Avec EcoTree, participer à la création de puits de carbone

Les entreprises de transport routier de voyageurs s'engagent dans la transition énergétique depuis plusieurs années de manière volontariste. En attendant des solutions technologiques matures pour les véhicules, il est possible d'agir autrement pour absorber une partie des émissions incompressibles restantes. La FNTV a ainsi signé un partenariat avec EcoTree en juillet 2022 afin de reboiser les forêts françaises et participer à la création de puits de carbone. Le principe est simple : les arbres produisent de l'oxygène et absorbent du CO₂. Plus le nombre d'arbres plantés est élevé, plus la qualité de l'environnement s'améliore (air, sols, etc.). Les arbres favorisent, par ailleurs, la biodiversité en fournissant abri, nourriture et protection à de nombreuses espèces d'oiseaux, d'insectes, de petits mammifères ou de plantes. La Fédération est ainsi devenue propriétaire de 333 chênes sessiles en forêt de Luthenay (Nièvre) et propose à l'ensemble de ses entreprises adhérentes de s'engager dans cette démarche. Les adhérents peuvent devenir propriétaires d'arbres dans une forêt gérée durablement. Lors de sa coupe, 100 % des bénéfices reviendront au propriétaire (+2 % par an). Grâce au partenariat FNTV/EcoTree, les adhérents bénéficient d'avantages en fonction de leur niveau d'investissement. ●



ENGAGEMENTS
VOLONTAIRES POUR
L'ENVIRONNEMENT
transport et logistique

Trophée EVE

DES ENTREPRISES ADHÉRENTES DE LA FNTV LAURÉATES

Trois entreprises adhérentes à la FNTV ont été lauréates des Trophées EVE 2022 : Voyages Kunegel (catégorie « Longévité Objectif CO₂ TRV »), Autocars R. Barrière (catégorie « Meilleure performance TRV +50 salariés ») et Autocars Girardot (catégorie « Meilleure progression TRV »). Les Trophées EVE récompensent les entreprises du transport et de la logistique engagées dans le programme EVE et agissant au quotidien dans la diminution de leur impact environnemental.

ZFE : une mise en œuvre complexe

Les ZFE (zones à faibles émissions) font beaucoup parler d'elles. Retour avec Christine Français, présidente de la Commission tourisme de la FNTV, sur la réglementation, les attentes des entreprises face aux difficultés de mise en œuvre.



CHRISTINE FRANÇAIS

Présidente de la Commission tourisme de la FNTV

Quelles sont les dernières dispositions relatives aux ZFE ?

Christine Français : Depuis le début de l'année, 7 nouvelles ZFE sont venues s'ajouter aux 4 premières existantes. Et d'ici à fin 2024, les agglomérations de plus de 150 000 habitants devront en mettre une en place. Depuis le 1^{er} janvier 2023, les véhicules Crit'Air 5 (véhicules diesel produits avant 2001) sont interdits dans la ZFE du Grand Paris. Au 1^{er} janvier 2024, seront concernés les véhicules Crit'Air 4 (diesel avant 2006), puis Crit'Air 3 (diesel avant 2011 et essence avant 2006) fin 2024- début 2025. Ces derniers véhicules bénéficient d'une année de plus pour circuler dans le Grand Paris. Le gouvernement

a, par ailleurs, annoncé le déploiement d'ici le second semestre 2024, de contrôles automatisés pour sanctionner les véhicules trop polluants dans le Grand Paris.

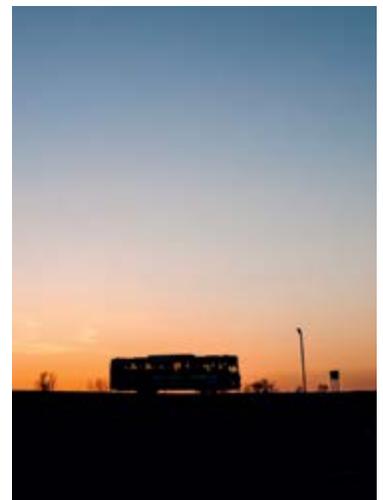
Quelles sont les difficultés engendrées par les ZFE pour le transport routier de voyageurs ?

C. F. : Dans l'immédiat, la difficulté réside dans le fait qu'il n'y a pas de cohérence dans la mise en place des ZFE entre les différentes agglomérations : les calendriers diffèrent, les modalités également et il n'est donc pas simple pour les entreprises de transport routier de voyageurs (et pas uniquement elles!) de s'y retrouver. C'est pour cela que la Commission tourisme tient informés les adhérents des évolutions. La FNTV attend beaucoup d'Édouard Manini, ancien conseiller de l'Eurométropole de Strasbourg, qui a été nommé coordinateur interministériel en décembre 2022 afin de proposer une harmonisation des règles des ZFE.

Recul de calendrier, dérogation... cet assouplissement va-t-il permettre aux entreprises de TRV de mieux se préparer ?

C. F. : Certes, nous gagnons

un peu de temps, notamment les propriétaires de véhicules Crit'Air 3 (Euro 5). Côté transports publics, on peut encore être en Euro 6. Mais cela ne change pas le problème de fond. L'offre de motorisation alternative au diesel est encore balbutiante. Heureusement, il existe la solution duetrofit. Mais il reste aussi le problème de l'avitaillement. Comment alors respecter la réglementation à venir sans les solutions pour la mettre en œuvre ? Les entreprises de transport routier de voyageurs sont légitimement inquiètes. C'est donc notre rôle à la FNTV de faire remonter aux constructeurs, aux énergéticiens, aux relais politiques les réalités du terrain. Pour trouver ensemble des solutions qui conviennent à tous.





39 %

des entreprises

font état d'une dégradation de leurs relations avec les donneurs d'ordres publics (enquête Xerfi Spécific pour FNTV – nov. 2022)



MODERNISER LE TRANSPORT PUBLIC

Les petites structures sont souvent plus nombreuses à évoquer la dégradation des relations. Reste que les principales causes de ces relations contrariées sont bien identifiées. Il s'agit d'abord de la rupture du dialogue avec les acteurs, en raison notamment de l'éloignement des centres de décision avec les Régions.

Une activité en pleine évolution

Didier Cazelles, président de la Commission économie, numérique et prospective de la FNTV, fait le point sur la situation économique du secteur transport routier de voyageurs, les challenges à relever et les opportunités à saisir.



Didier CAZELLES

Président de la Commission économie, numérique et prospective de la FNTV

Comment se porte le transport routier de voyageurs ?

Didier Cazelles : Nous avons à disposition les résultats du baromètre mensuel d'activité auxquels contribuent nos adhérents pour mettre en perspective la situation de notre profession. 2022 a été marquée par la pleine sortie de la crise de la Covid d'une part, et donc un redressement d'activité freiné néanmoins fortement par la pénurie de conducteurs, mais aussi par l'impact très lourd de la hausse des coûts de l'énergie et des coûts salariaux non répercutés immédiatement sur nos prix de vente du fait des règles d'indexation de nos contrats. La plupart des entreprises du transport routier de voyageurs

s'en sont sorties sur cette période 2020-2022, notamment grâce au soutien apporté par l'État à la demande de la FNTV en 2020 via le plan Tourisme ou sur les coûts du gazole en 2022 (aide de 1000 € notamment). On peut dire que la situation économique reste toutefois très mitigée même si le moral des entreprises tel qu'il ressort de notre baromètre mensuel se redresse peu à peu. On constate une nette reprise de l'activité mais pas au niveau d'avant-crise Covid. Le transport touristique a perdu une partie de sa clientèle et n'a pas pu répondre à la reprise de demande à cause de la pénurie de conducteurs, qui a touché également le transport conventionné et qui se traduit par des plans de transport adaptés. Cette situation perdue en 2023... sans soutien espéré de l'État à ce stade. Certes, les effets d'indexation vont jouer, mais la situation reste très incertaine.

Vers quelle évolution tend le modèle économique de la filière ?

D. C. : Au-delà des éléments conjoncturels tels que la hausse des coûts, les entreprises du transport routier de voyageurs doivent s'emparer de deux sujets structurels majeurs. La transition énergétique tout d'abord. Elle nécessite des investissements importants aussi bien au niveau du parc que des infrastructures. Avec des incertitudes par rapport à ces investissements : quelle valeur

pour un parc au gaz, par exemple, si au bout de dix ans l'électricité domine ? Autre sujet majeur : la pénurie de conducteurs. Ne faudra-t-il pas repenser l'organisation du transport routier de voyageurs pour concilier la demande client et les aspirations des collaborateurs, tout en ne perdant pas en efficacité économique ? Des sujets qui ne peuvent pas être portés uniquement par les entreprises.

Que met en place la FNTV pour accompagner ses adhérents ?

D. C. : La FNTV travaille avec les AOM pour que le prix ne soit pas dominant dans les attributions de marchés et que l'on accorde plus d'importance aux critères techniques et sociaux avec une révision des indexations par ailleurs plus fréquente pour tenir compte des variations de prix. Nous essayons également de convaincre les clients de l'importance de mieux organiser l'allotissement et les horaires des établissements scolaires afin de pouvoir proposer le plus possible des temps complets, ce qui pourrait améliorer l'attractivité du métier de conducteur. La FNTV est également très présente dans les négociations sur les ZFE. Nous proposons notamment la solution du « car express ». Face à autant de sujets de remise en question, la profession doit, en effet, déceler les opportunités ! ●

Indices et révisions des contrats publics de transport

A fin d'avoir une vision nationale des modalités de révision des marchés de transport, la FNTV a réalisé un atlas des indices et modalités de révision des contrats avec les Régions. Cet atlas permet de mieux connaître la diversité des modalités des territoires et d'identifier les bonnes pratiques. Sept cartes constituent l'atlas :

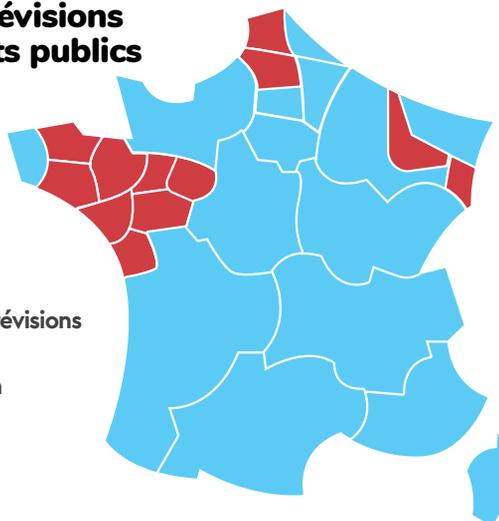
- **La fréquence de révision des contrats** par les AOM régionales.
- **La présence d'une clause de révision ou d'actualisation** par les AOM régionales des contrats en cours d'année en cas de dérapage d'indice.
- **L'état des négociations en cours** pour réviser par anticipation les formules du fait des hausses des prix des carburants.
- **La part du critère prix** dans la pondération des critères d'attribution des marchés publics.
- **Les indices utilisés** dans les contrats **pour le gazole**.
- **Les indices utilisés** dans les contrats **pour le GNV**.
- **Les indices utilisés** dans les contrats **pour les salaires**.

Les marchés évoluant sans cesse, les cartes seront remises à jour en 2023.

Cartographie des indices et révisions des contrats publics 2022

CONTRATS EN COURS

- Au moins 2 révisions annuelles
- Une révision annuelle



IDFM : 1 révision en avril sur la moyenne des indices sur 12 mois. Versement d'acomptes liés aux coûts de l'année précédente.

Grand Est : Département 54 : révision en mars et septembre; Département 68 : révision en juillet et janvier. Mise en place d'une révision intermédiaire des contrats de transport sur avril-août 2022, pour couvrir l'impact carburant ainsi que l'évolution des indices salaires et coûts matériels et services.

Pays de la Loire : 1^{er} septembre, 1^{er} janvier, 1^{er} avril. Part fixe à 0,10.

Bretagne : Département 29 : juillet; Départements : 22-56-35 : avril, septembre, janvier.

Centre-Val de Loire : révisions annuelles avec parfois un cliquet à 5 %.

PACA : 1^{er} juin ou 1^{er} septembre. Dans certains contrats, recours à des indices moyennés. Département 06 : 1 révision au 1^{er} janvier. Nouveaux contrats : 3 révisions annuelles.

Corse : 1^{er} janvier ou 1^{er} septembre.

Bourgogne-Franche-Comté : souvent 1^{er} août.

Hauts-de-France : Département 59 : 1^{er} septembre; Département 62 : 1^{er} mars et 1^{er} septembre; Département 80 : janvier, avril, septembre; Département 02 : mars; Département 60 : janvier.

Nouvelle-Aquitaine : 1^{er} septembre. Une demande pour 3 révisions annuelles est en cours.

AURA : 1^{er} septembre.

Normandie : 1 révision annuelle.

La carte ci-dessus est tirée de l'atlas.

Les unions régionales de la FNTV en action

Auvergne-Rhône-Alpes



Des échanges constructifs

Depuis la mise en œuvre de la loi NOTRe et le transfert de compétences du transport interurbain et scolaire, des relations étroites se sont nouées entre la FNTV Auvergne-Rhône-Alpes et la Région. Les échanges ont permis de faire évoluer les pratiques dans une démarche gagnant-gagnant. Parmi les dossiers abordés en 2022 : la formule de révision de prix harmonisée. Basée sur les indices du CNR pour le gazole (voir page 35), le GNV et les salaires, cette formule s'impose désormais dans toutes les consultations de la Région et sera désormais biannuelle. La répartition prix/qualité est désormais de 60/40 contre 80/20 jusqu'à présent. D'autres critères ont été intégrés, portant sur la formation des conducteurs à l'écoconduite et sur l'inspection du véhicule en fin de course (pour vérifier qu'aucun passager ou colis n'a été oublié). Le dialogue concerne également la décarbonation. La Région, la FNTV et la FNTV AURA ont ainsi inauguré un autocar à hydrogène rétrofité lors du salon Autocar Expo en octobre 2022.

Bretagne

Élaboration d'une charte d'attractivité

Afin de répondre aux difficultés rencontrées dans l'exécution des services scolaires, la Région Bretagne a sollicité la FNTV régionale. Après de nombreux débats et échanges, un consensus a été trouvé autour d'une charte d'attractivité en trois points :

- l'intégration de l'indice salaire du CNR dans les contrats publics de transport, en cours et à venir, afin de garantir les effets d'indexation sur les salaires de la profession ;
- le paiement d'une indemnité complémentaire d'attractivité pour les salariés à temps non complet ;
- un engagement mutuel à travailler sur les formations et la promotion du métier.

Au total, une enveloppe de 10 M€ a été débloquée pour trois ans. Même s'il est encore tôt pour mesurer les effets de ces actions, on constate un retour progressif des candidats dans les sessions de formation et une fidélisation des conducteurs scolaires. L'enjeu est de retrouver le volume nécessaire de candidats pour remplacer les conducteurs actuels – dont la moyenne d'âge est particulièrement élevée – avant leur départ en retraite.



GRAND EST

Mise en place d'appels d'offres négociés

Pour mieux prendre en compte les conséquences de la pénurie de conducteurs d'autocars sur la bonne tenue du service public de transport, la Région et la FNTV Grand Est ont mis en place des appels d'offres négociés. Dans deux départements (Bas-Rhin et Haut-Rhin), les entreprises ont pu répondre en proposant des aménagements. Objectifs : adapter au mieux l'offre au territoire tout en préservant la qualité du service public. Ces appels d'offres ont également permis aux entreprises de créer un dialogue fructueux avec les services de transport de la Région et de défendre leur expertise, premier bilan positif qui a permis d'assurer les prochains reconventionnements de la Région sous ce même format d'appels d'offres négociés.

NORMANDIE

Travail en commun sur la fréquence d'indexation et la communication

Dans la continuité des échanges menés lors de la crise de la Covid, la FNTV Normandie et le Conseil régional ont mené, en 2022, un travail collaboratif sur les fréquences d'indexation des contrats de transport public routier. L'autorité organisatrice s'est ainsi engagée, pour tous les contrats passés à partir de 2022, à appliquer les formules d'indexation trimestriellement. Pour les contrats en cours, passés avant 2022, la concertation se poursuit afin d'appliquer la même fréquence d'indexation. Parallèlement, la Région et la FNTV Normandie ont lancé en début d'été 2022 une campagne de communication pour le recrutement de conducteurs.

HAUTS-DE-FRANCE

La Région à l'écoute des difficultés

Généralisation du télétravail, rythmes alternés pour les scolaires liés à la crise de la Covid, ces phénomènes sont à l'origine d'une forte baisse de fréquentation des lignes régulières et scolaires. Afin de témoigner de ces difficultés, la FNTV Hauts-de-France a sollicité une rencontre avec le Vice-président des transports de l'exécutif régional. Le président de Région, Xavier Bertrand, a réaffirmé sa volonté de mobiliser, dans le respect des textes et de la réglementation, tous les moyens dont dispose la collectivité pour aider les transporteurs à surmonter cette situation. Dans le département du Nord, la Région a, par exemple, validé le fait que l'indexation annuelle devienne semestrielle avec un effet rétroactif sur 2022 et durant toute la durée du contrat. Elle étudie, par ailleurs, la façon de gommer les effets conjoncturels et propose de prendre en compte l'impact des effets structurels en activant une clause de revoyure. Dans le Pas-de-

Calais, le lancement de la nouvelle concession de service public ayant démarré en septembre 2021, les transporteurs ont pu anticiper ses effets.



NOUVELLE-AQUITAINE

La formule de révision évolue

À la suite de la demande de la FNTV Nouvelle-Aquitaine, la Région a validé le principe de révision pluriannuelle des prix. Afin de tenir compte du contexte inflationniste, les prix évolueront donc deux fois par an en 2023. La première révision interviendra dès le 1^{er} septembre de l'année du début du marché afin d'éviter un décalage important entre la date de dépôt de l'offre et la première révision du prix. Le souhait de la FNTV Nouvelle-Aquitaine d'intégrer des indices représentatifs du secteur a également été entendu. Ainsi, l'indice des salaires suivra les évolutions de la grille conventionnelle via l'indice 140 V. Enfin, des indices « carburant » publiés par le CNR (gazole TRV et GNV) ont été intégrés dans cette nouvelle formule.

PAYS DE LA LOIRE

Les adhérents sollicités pour les préconisations

En 2022, les adhérents de la FNTV Pays de la Loire ont élaboré des préconisations pour les futurs cahiers des charges des marchés de transport scolaire et des DSP de lignes régulières. Parmi celles-ci figure notamment l'intégration des indices du CNR dans les formules d'indexation des prix. Des négociations ont, par ailleurs, été engagées pour une meilleure prise en compte de ces indices dans les marchés en cours d'exécution. En parallèle, des rencontres avec les nouvelles AOM ont été organisées sur les cahiers des charges et sur la cohérence entre les exigences des différents donneurs d'ordres.

PROVENCE-ALPES-CÔTE-D'AZUR

Négociations sur les surcoûts énergétiques

Dès le début de l'année 2022, la FNTV Provence-Alpes-Côte-d'Azur a sollicité les AOM pour trouver des solutions de nature à compenser les surcoûts énergétiques supportés par les opérateurs. Dès le printemps, la Région Sud a validé une modification des clauses pour les contrats régionaux passés à compter d'avril 2022 : elle a introduit le principe de trois révisions annuelles, en janvier, mai, et septembre. À partir de la rentrée 2022, la discussion a porté sur la mise en place d'un cadre harmonisé des demandes indemnitaires que les transporteurs touchés par les surcoûts sont en droit de solliciter. La discussion doit également aboutir à une modification par avenant des contrats en cours d'exécution, pour introduire le principe de trois révisions annuelles. Enfin, concernant le choix des indices, la Région Sud a très tôt accepté les indices du CNR et notamment pour les paramètres salaires et énergies. Les discussions que la FNTV PACA a pu mener avec la Région Sud ont également concerné d'autres AO, particulièrement les métropoles d'Aix-Marseille et de Nice-Côte d'Azur.

ÎLE-DE-FRANCE

Les recommandations sur la ZFE

Dans le cadre de la mise en œuvre des politiques de mobilités à Paris et en Région parisienne, la FNTV tourisme Île-de-France a transmis à la métropole du Grand Paris et à la Mairie de Paris une note de synthèse sur la transition énergétique des autocars et des recommandations sur la ZFE. Il s'agit d'établir un calendrier réaliste, compatible avec l'offre industrielle disponible en motorisations alternatives et en reconnaissant la contribution des biocarburants à la transition énergétique. En octobre 2022, Patrick Ollier, Président de la métropole du Grand Paris, demandait le report de la date d'interdiction des véhicules Crit'Air 3 à 2024. Parallèlement, la Mairie de Paris a accepté la proposition

de la FNTV de mettre en place un groupe de travail pour identifier des points de dépose-reprise par grands quartiers. Ces travaux devraient débuter courant 2023.



“
Un emploi qui a du sens
juste à côté de chez
moi qui me permet de
compléter mes revenus
tout en gardant mon
activité d'agricultrice.
Céline, 49 ans

Les entreprises de
**TRANSPORT
SCOLAIRE
FORMENT ET
RECRUTENT**

EMPLOI DE
PROXIMITÉ

HORAIRES
ADAPTABLES

FAVORISER LE
LIEN SOCIAL

COMPLÉMENTS DE
REVENUS

AVANTAGES
MUTUELLE / 13^e MOIS
PRÉVOYANCE

fntv
Occitanie
emploi@fntv-occitanie.org
www.fntv.fr/les-metiers

OCCITANIE

**La FNTV partenaire
du Pacte pour l'embauche**

La FNTV Occitanie est partenaire du Pacte pour l'embauche lancé en 2022 par Carole Delga, Présidente de la Région Occitanie, afin de répondre à la pénurie de conducteurs de transport scolaire. Elle a ainsi pris part à plusieurs actions : présence sur les salons TAF, jobdating dans les quartiers prioritaires de la ville à Montpellier et Toulouse, journées portes ouvertes dans une cinquantaine d'entreprises du territoire. La FNTV Occitanie a également créé deux affiches pour s'adresser plus particulièrement aux retraités et aux agriculteurs, et a informé, via deux webinaires, une quarantaine d'assistantes sociales du service d'action sociale de la Carsat sur les spécificités du métier de conducteur d'autocars.

Indices du CNR : des données objectives sur l'évolution des coûts de revient

En juillet 2022, le Comité national routier (CNR) a publié des référentiels indiciaires spécifiques au transport routier de voyageurs. Les transporteurs et les collectivités disposent ainsi de données objectives et neutres sur l'évolution des coûts de revient.

A la suite de la demande de la FNTV, le transport routier de voyageurs fait partie depuis mars 2021 du champ de compétences du CNR. Une enquête a été menée dans la foulée auprès des entreprises opérant du transport scolaire par autocar standard. Elle permet d'élaborer des indices de coûts d'exploitation et leur pondération dans le prix de revient total de la réalisation d'un transport scolaire. Ces référentiels ont été mis en ligne en juillet 2022. Ils permettent d'avoir une vision objective et neutre sur l'évolution des coûts de revient et ils sont mis à jour chaque mois pour les indices et tous les ans pour les pondérations. Ces dernières intègrent notamment l'évolution des conditions d'exploitation.

Plusieurs référentiels à disposition

Le site du CNR propose ainsi des indices analytiques pour suivre l'évolution des coûts par grands postes :

des indices synthétiques avec et sans carburant pour suivre l'évolution du coût de revient complet d'un autocar standard exploité sur des lignes scolaires ; une structure de l'indice synthétique présentant le poids de chaque grand poste de coût (en %) en valeur annuelle et en valeur de juin ; un outil d'indexation pour simuler rapidement une indexation sur une période choisie ; des publications avec des notes thématiques pour approfondir

l'information. Ces référentiels sont utiles aux transporteurs et aux collectivités, notamment dans le cadre des contrats publics, pour suivre au plus près et de manière neutre les évolutions des coûts du transport scolaire. La FNTV va poursuivre le dialogue avec le Gouvernement afin que de nouveaux indices soient élaborés pour refléter l'ensemble des activités du transport routier de voyageurs et pas uniquement le transport scolaire. ●

“ CES INDICES SPÉCIFIQUES AIDENT LES ENTREPRISES AINSI QUE LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE LA MOBILITÉ À DÉFINIR AU PLUS JUSTE LES CLAUSES DE RÉVISION DES TARIFS. ”

Alexis Giret, *directeur du CNR*

Le Conseil exécutif

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



Le président
JEAN-SÉBASTIEN BARRAULT
Bardhum SAS



Le vice-président trésorier
DANIEL KUNEGEL
LK Voyages Kunegel

Les membres



ISABELLE BARRIÈRE
Barrière Autocars



ÉRIC BERTHIER
Transdev



ROMAIN BORINI
Autocars Borini



ESTELLE BOUTON
Keolis



FRANÇOIS-XAVIER CASTRIC
Groupe Fast



STÉPHANE GUENET
CFTR (Compagnie française des transports régionaux)



ÉDOUARD HÉNAUT
Transdev



MARC LAMBILLIOTTE
Keolis



FRÉDÉRIC PINET
Pinet Autocars



YVES PLESSIS
Les Courriers rhodaniens



PIERRE-JEAN SEYT
Autocars Seyt



CHRISTOPHE VACHERON
RATP Dev

Les commissions thématiques nationales

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

Commission sociale et formation

- Président : Luc DEROCHE - Transdev
- Vice-président chargé de la formation professionnelle : Christophe GAZET - Fontanon Transports

Commission des affaires juridiques, réglementaires et européennes

- Président : Gilles LEFEBVRE - Transdev Touraine

Commission technique, sécurité et environnement

- Président : Patrick SELLIER - Keolis

Commission économie, numérique et prospective

- Président : Didier CAZELLES - Keolis

Commission tourisme

- Présidente : Christine FRANÇAIS - Grisel

Commission des véhicules légers

- Présidente : Laure CHIRON-REDON - RATP Dev

Groupe de travail de la démarche qualité de la FNTV

- Président : Philippe BIHAN - Bihan Cars

L'équipe centrale

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

**INGRID
MARESCHAL**

Déléguée générale

**ANNE-GAËLLE
SIMON**

Déléguée générale
adjointe

**CATHERINE
CHAPELON**

Responsable
droit social

**THÉO
FARGE**

Responsable technique,
sécurité et environnement

**CLÉMENCE
FAVEREAU**

Responsable
tourisme

**CORINNE
FLAMENT**

Responsable économie,
numérique et prospective

**ALAN
BAYET**

Responsable emploi et
formation professionnelle

**SASHA
CARDOSO**

Responsable
juridique

**STÉPHANIE
DUPÉRIÉ**

Responsable
de la communication

**SARAH
PRICE**

Responsable de la
communication digitale

**GUILLAUME
CORRE**

Responsable administratif
et comptable

**JESSICA
FERNANDES**

Aide-comptable

**ASSINA
ATTOUCHE**

Assistante de direction /
Chargée de missions
administratives

**LAURE
ROCHESANI**

Secrétariat

RESTONS CONNECTÉS !

En ligne et sur les réseaux sociaux, la FNTV reste à votre écoute !



Le site Internet
www.fntv.fr



Jobboard de la FNTV

100% dédié aux métiers du transport routier de voyageurs, il permet de déposer des offres d'emploi, recevoir des candidatures en direct et consulter un vivier de candidats dans toute la France grâce à une candidathèque en ligne. Jobboard.fntv.fr



Les newsletters

La newsletter hebdomadaire « L'Essentiel » et les « Flashs info » ponctuels : inscription sur le site FNTV.



Les réseaux sociaux

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

Le réseau territorial

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

1 FNTV AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
auvergne-rhone-alpes@fntv.fr
 04 72 78 81 81

2 FNTV BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ
bourgogne-franche-comte@fntv.fr
 03 80 28 52 52

3 FNTV BRETAGNE
fntvbretagne@fntv.fr
 02 99 50 60 60

4 FNTV CENTRE-VAL DE LOIRE
centre-valdeloire@fntv.fr
 02 54 44 25 67

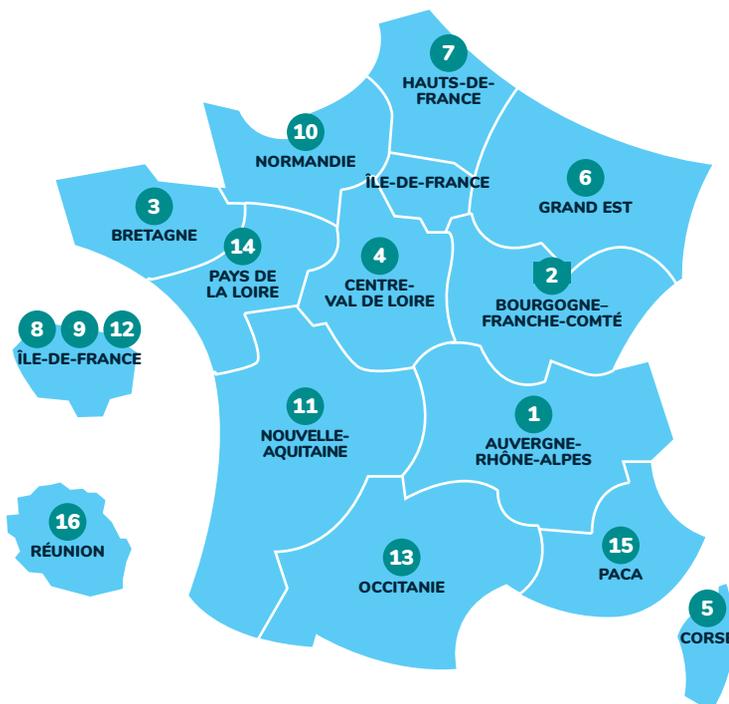
5 FNTV CORSE
corse@fntv.fr
 04 91 46 64 64

6 FNTV GRAND EST
grandest@fntv.fr
 03 88 28 51 78
cstr10@wanadoo.fr
 03 25 72 12 60
cstr88@wanadoo.fr
 03 29 34 33 63

7 FNTV HAUTS-DE-FRANCE
aymonin.fntv-hdf@outlook.fr
 03 20 66 89 89
picardie@fntv.fr
 03 22 92 82 79

8 OPTILE ÎLE-DE-FRANCE
iledefrance@fntv.fr
 01 58 01 13 13

9 FNTV TOURISME ÎLE-DE-FRANCE
clemence.favereau@fntv.fr
 01 40 82 72 58



10 FNTV NORMANDIE
normandie@fntv.fr
 06 15 12 56 85

11 FNTV NOUVELLE-AQUITAINE
nouvelle-aquitaine@fntv.fr
 05 56 52 06 79

12 FNTV NOUVELLES MOBILITÉS
secretariat@fntv.fr
 01 40 82 62 72

13 FNTV OCCITANIE
midi-pyrenees@fntv.fr
 06 08 42 99 91
languedoc-roussillon@fntv.fr
 04 67 17 92 85

14 FNTV PAYS DE LA LOIRE
paysdelaloire@fntv.fr
 02 51 13 30 01

15 FNTV PACA
paca@fntv.fr
 04 91 46 64 64

16 FNTV RÉUNION
fntvreunion@fntv.fr
 06 92 43 18 39

La FNTV adhère à



La FNTV est certifiée Quali'Op





Avancer ensemble

**Le rapport d'activité 2022-2023
de la Fédération nationale des transports
de voyageurs (FNTV)**

MAI 2023

Directrice de la publication : Ingrid Mareschal

Conception et réalisation : Citizen Press, Paris.

Rédaction : Stéphanie Dupérié, FNTV,
Stéphane Boumendil, Séverine Vallat.

Crédits photos : FNTV, Getty Images, Istock,
Arnaud Bouissou - TERRA

Impression : Frazier.

Ce document est imprimé sur un papier
100 % PEFC.

**Fédération Nationale
des Transports de Voyageurs**
14 bis, rue Daru
75008 Paris

www.fntv.fr





www.fntv.fr
01 40 82 62 72

 contact@fntv.fr

 [linkedin.com/company/fntv](https://www.linkedin.com/company/fntv)

 [@FNTVFrance](https://twitter.com/FNTVFrance)

 [@FNTV](https://www.facebook.com/FNTV)

 [@bustrip.by.fntv](https://www.instagram.com/bustrip.by.fntv)

