



RAPPORT
D'ACTIVITÉ
2023 - 2024

Destination FUTUR

La FNTV à vos côtés

fntv

Destination Futur

**Le rapport d'activité 2023-2024
de la Fédération nationale des transports
de voyageurs (FNTV)**

MAI 2024

Directrice de la publication : Ingrid Mareschal.
Conception et réalisation : Citizen Press, Paris.
Rédaction : FNTV, Stéphane Boumendil, Séverine Vallat.
Crédits photos : FNTV, Getty Images, Shutterstock,
Région Grand Est
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



SOMMAIRE

4

Qui sommes-nous ?

Nos raisons d'être

5



« Notre fédération est la maison commune de tous les acteurs de la mobilité »

Rencontre avec Jean-Sébastien
Barrault, président de la FNTV

8

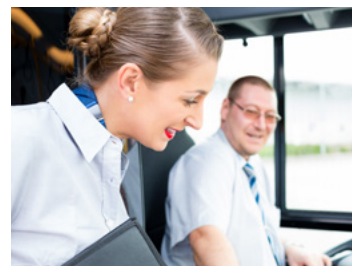
Le transport de voyageurs en chiffres

10



Interview

Franck Leroy,
président de la
Région Grand Est



13 PRÉPARER LES COMPÉTENCES DE DEMAIN

La FNTV se mobilise face à la crise de
recrutement que connaît le secteur
du transport routier de voyageurs.

14

Cap sur la jeunesse !

16

Conducteurs : des progrès encourageants dans le recrutement



19 ACCOMPAGNER LA SOCIÉTÉ AU QUOTIDIEN

Les autocars font partie
de la vie des Français. Ils sont
un moyen de se déplacer à la fois
économique et écologique.

20

Au cœur des grands événements

22

Une ZTL à Paris : un projet défavorable pour l'économie et l'accessibilité

23

Cars express : une révolution pour les transports



25 PRÉSERVER L'ENVIRONNEMENT

Le secteur du transport routier
de voyageurs a pris la voie
de la transformation durable.

26

Décarbonation : la feuille de route de la profession

30

Transition énergétique : Zoom législatif

31

Nos actions en régions

35

Le réseau territorial

36

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

- 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.
- 17 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 du 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.

« NOTRE FÉDÉRATION EST LA MAISON COMMUNE DE TOUS LES ACTEURS DE LA MOBILITÉ »

Quel regard portez-vous sur l'activité du transport routier de voyageurs (TRV) en 2023 ?

Jean-Sébastien Barrault :

La santé économique du secteur s'est améliorée par rapport à 2022, où les effets de la crise sanitaire étaient encore vivaces. En 2023, la reprise a surtout profité au transport occasionnel et au transport touristique. Il faut cependant être vigilant car dans un contexte économique défavorable, on observe, en 2024, quelques signes de ralentissement. Notre secteur doit aussi se garder de ne pas retomber dans ses travers du passé en se livrant, par exemple, à une guerre des prix. Ces pratiques ne tirent pas notre profession vers le haut.

L'année 2023 a également été intense du point de vue de l'activité de la Fédération...

J.-S. B. : De grandes avancées ont effectivement été réalisées par la FNTV pour revaloriser le métier de conducteur. Avec le soutien du ministère de l'Éducation nationale, nous sommes parvenus à créer, dans un délai record, le nouveau CAP dit « C4A »*. Ce nouveau diplôme professionnel va contribuer à rajeunir notre profession. À l'autre extrémité de la carrière de conducteurs, je me félicite de l'accord signé



JEAN-SÉBASTIEN BARRAULT

Président de la FNTV

avec les partenaires sociaux pour préserver le congé de fin d'activité (CFA), qui avait dû être renégocié à la suite de l'entrée en vigueur de la réforme des retraites. Sur ce sujet, je redis toute ma reconnaissance à l'État, qui a mis sur la table d'importants moyens financiers

jusqu'en 2030 pour sauvegarder ce congé. Dans le même ordre d'idée, le gouvernement a apporté son soutien au plan d'action interministériel sur le transport scolaire que nous avons

*C4A pour « conducteur agent d'accueil en autobus et autocar ».



élaboré en 2022. Une autre avancée concerne la situation financière des entreprises qui faisaient face à des redressements Urssaf insoutenables liés aux réductions de charges Fillon sur les temps partiels. La FNTV s'est battue pour obtenir de la Direction générale du travail l'annulation de ces redressements, ôtant ainsi une épine du pied

des entreprises. C'est une belle victoire, avec des enjeux financiers colossaux.

Quels sont les sujets qui vous préoccupent le plus et de quoi les professionnels ont-ils besoin pour les affronter ?

J.-S. B. : L'emploi reste un problème central, notre défi étant toujours d'attirer les talents, en particulier les jeunes. D'où la création

du nouveau CAP que nous cherchons à déployer massivement. Mais nous avons, là aussi, besoin du soutien de l'État. À ce titre, la Fédération poursuit sa mobilisation pour réduire le délai de délivrance du permis de conduire. Aujourd'hui encore, il s'écoule souvent un trimestre entre la fin des formations de conducteur et la délivrance des permis. Un délai incompréhensible pour nos professionnels ! Autre sujet de préoccupation : les conditions de mise en œuvre de la transition énergétique. La nécessité de décarboner progressivement le TRV

« L'EMPLOI RESTE UN PROBLÈME CENTRAL. »

« MA MOTIVATION À DÉFENDRE LES INTÉRÊTS DE NOTRE PROFESSION RESTE INTACTE. »

fait l'objet d'un large consensus parmi les acteurs du secteur. Notre rôle de fédération est de la préparer et d'accompagner nos professionnels. C'est tout le sens des travaux que nous menons avec les services de l'État et auprès des institutions européennes. Or les réglementations actuellement en discussion nous inquiètent. Celles-ci tendent vers une mobilité 100 % électrique. Cette trajectoire n'est pas adaptée à la diversité des cas d'usage du transport routier de voyageurs. Les besoins pour effectuer un service scolaire ne sont pas les mêmes que pour le transport touristique ou le transport de longue distance. Il faut avancer sereinement et efficacement vers la transition, ce qui suppose d'aller vers un mix énergétique. L'électricité y aura une part substantielle, mais nous devons aussi pouvoir intégrer d'autres biocarburants, comme le biogaz, le HVO ou le B 100. Ma préoccupation est de faire reconnaître ce mix énergétique et de permettre aux entreprises de financer la transition énergétique de leur parc.

Entre les JO de Paris et le 80^e anniversaire du Débarquement en Normandie, l'année 2024 va être marquée par une série de grands événements. N'est-ce pas autant d'opportunités pour le TRV de démontrer sa place centrale dans la mobilité sur notre territoire ?

J.-S. B. : En effet, la part

de l'autocar dans la mobilité des Français ne va pas cesser d'augmenter, et je m'en réjouis. Ce sera particulièrement le cas dans les territoires oubliés des transports publics, en zone rurale ou périurbaine. La loi SERM* va également dans le bon sens. Adoptée en décembre 2023, elle pose le cadre nécessaire au développement, d'ici à dix ans, d'un réseau de RER métropolitains dans dix grandes agglomérations. Cette offre de transport sera nécessairement multimodale et comprendra obligatoirement une offre de cars express. Elle pourra inclure des services de covoiturage, d'autopartage. Et j'espère que les travaux engagés avec l'État fin 2023 pour élaborer un plan en faveur des autocars express pourront être poursuivis en 2024.

Vous avez été réélu président de la FNTV fin 2023 à une

très large majorité. Comment abordez-vous ce nouveau mandat ?

J.-S. B. : Avec fierté et enthousiasme ! Ma motivation à défendre les intérêts de notre profession reste intacte. Je souhaite aussi faire évoluer l'organisation de notre fédération pour aller vers encore plus d'efficacité et, surtout, de proximité avec les adhérents. Pour cela, il faudra développer les liens et le dialogue avec l'ensemble des entreprises. Cela se traduira nécessairement par une réforme statutaire de notre fédération. Mon ambition est claire : faire en sorte que toutes les entreprises, quelles que soient leur taille ou leur activité, se sentent bien représentées par la FNTV. Autocaristes, ambulanciers, transporteurs de fonds, sociétés spécialisées dans le transport par véhicules légers, sociétés de covoiturage, acteurs du transport à la demande, petits trains touristiques... Notre fédération est la maison commune de tous les acteurs de la mobilité. ●

*SERM : services express régionaux métropolitains.

« LA PART DE L'AUTOCAR DANS LA MOBILITÉ DES FRANÇAIS NE PAS VA CESSER D'AUGMENTER, ET JE M'EN RÉJOUIS. CE SERA PARTICULIÈREMENT LE CAS DANS LES TERRITOIRES OUBLIÉS DES TRANSPORTS PUBLICS, EN ZONE RURALE OU PÉRIURBAINE. »

Le transport de voyageurs en chiffres



Emploi



100 514

salariés

au 31 décembre 2022



84 %

de conducteurs,
dont 26 % de femmes

Environnement

Un autocar,
c'est

30

voitures
de moins sur la route



66 248
autocars
en circulation

en France au 1^{er} janvier 2023,
dont 1 854 autocars GNV

84,7 %
des autocars

répondent aux normes
Euro 5 ou 6 (dont 60,7 %
en norme Euro 6)
au 1^{er} janvier 2023

72 %

des Français

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

Services librement organisés (cars Macron)



715

départs
quotidiens
(2^e trimestre 2023)

TOP 3

des liaisons
les plus fréquentées

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



287 KM
parcourus
par passager
en 2022

Sécurité

L'autocar est un mode
de transport très sûr

0,2 %

d'accidents corporels

en autocars
en France en 2023

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 (comme conducteur
ou passager) en 2023



8582

aires de covoiturage

« LES PROJETS AUTOUR DES MOBILITÉS DE DEMAIN TOUCHENT À L'ENSEMBLE DES POSSIBILITÉS D'ACTION D'UN CONSEIL RÉGIONAL »

Quelles sont les dernières avancées en matière de recrutement de conducteurs dans le secteur du transport de voyageurs ? Quels initiatives ou programmes ont été mis en place pour attirer et former de nouvelles générations de professionnels ?

Franck Leroy : Si nous voulons réussir le défi de la décarbonation des mobilités et amener davantage de citoyens vers les transports en commun, il est primordial d'assurer une offre en correspondance avec la demande des habitants et les ambitions politiques. Et sans chauffeurs, nous aurons bien du mal à avancer. Certaines rentrées scolaires par exemple se sont déjà révélées difficiles à cause des pénuries en cars scolaires. L'État, les collectivités territoriales et les fédérations professionnelles s'investissent pleinement dans le recrutement. Ils ont ainsi permis depuis deux rentrées des évolutions normatives significatives, de nombreuses opérations de communication et, résultat des négociations collectives, des revalorisations salariales. Dans le Grand Est, les expérimentations de décalage des horaires scolaires ont optimisé les opérations de transport, améliorant les conditions des conducteurs et le service aux élèves. Toutes



FRANCK LEROY

Président du Conseil régional du Grand Est

les compétences des Régions sont mobilisées pour faire face. Les actions de formation lancées sur tous les territoires ont permis de diviser par deux le manque de conducteurs entre la rentrée 2022 et 2023. Les tensions de recrutement ne sont pas que quantitatives :

dans les bassins transfrontaliers, le défaut de maîtrise des langues peut représenter un facteur bloquant à l'embauche. Pour éviter ces écueils, la Région Grand Est finance auprès de la SNCF des formations linguistiques pour les futurs conducteurs de

« L'ÉTAT, LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET LES FÉDÉRATIONS PROFESSIONNELLES S'INVESTISSENT PLEINEMENT DANS LE RECRUTEMENT. »

train en zones transfrontalières, notamment pour la langue allemande. La devise « formation financée, emploi assuré », martelée par la Région Occitanie, illustre bien cette volonté, partagée par l'ensemble des Régions.

Le transport de voyageurs est une solution aux enjeux environnementaux. Quelles sont, selon vous, les mesures que le secteur peut prendre pour contribuer à l'adaptation au changement climatique ? Existe-t-il des initiatives ou des technologies prometteuses dans ce domaine ?

F. L. : Il en existe, et pour tous les types de transports ! Qu'il s'agisse de petites rames pour les lignes de desserte fines du territoire, le retrofit pour les bus scolaires et tant d'autres, le secteur des transports est un domaine d'innovation et de transformation technologique au service de l'environnement et du développement durable. Les Régions sont en première ligne et pour cause : par l'accompagnement et le développement économique, par la formation, par l'innovation et la recherche, les projets autour des mobilités de demain touchent à l'ensemble des possibilités d'action d'un Conseil régional.

Les ZFE et ZTL sont mises en place progressivement

dans les agglomérations. Quel impact ont-elles sur le secteur du transport de voyageurs et quelles sont les mesures prises pour s'adapter à ces nouvelles réglementations ?

F. L. : Les ZFE ou ZTL sont des dispositifs de régulation, permettant, à leur échelle, de contribuer au report modal. Mais, tant pour le trafic des marchandises que des personnes, il n'est pas possible d'arriver à la neutralité carbone sans des systèmes de transport performants. Les recettes de ces dispositifs se doivent d'être affectées à la modernisation des axes de transport ainsi qu'à

des solutions d'intermodalité et de transports combinés. Ils ne sont pas des fins en soi : à Strasbourg, la mise en place du REME a permis, pour la première fois, d'abaisser les niveaux de qualité de l'air sous les seuils justifiant la mise en place d'une ZFE. Le basculement des concitoyens du transport individuel vers le transport public est également un enjeu de planification et d'accompagnement. Les Régions soutiennent pleinement les entreprises de transport routier pour la décarbonation de leurs flottes de véhicules. Au-delà des dispositifs d'aides à l'achat des véhicules ou à leur retrofit, il apparaît également nécessaire de s'assurer que les innovations ne soient pas bridées par certaines normes. Bien évidemment, le bioGNV et les biocarburants apparaissent, notamment pour l'autocar, comme une brique essentielle pour assurer à court terme la transition du secteur. ●





Congrès 2023 : ensemble vers de nouveaux horizons

Plus de 400 participants se sont retrouvés lors du Congrès 2023 de la FNTV en présence de Clément Beaune, ministre délégué chargé des Transports, pour échanger sur l'attractivité de nos métiers, la place de l'autocar dans les grands événements sportifs et la transition énergétique. Retour sur les avis des congressistes et quelques mots choisis d'intervenants.

L'attractivité de nos métiers

- Pour les congressistes, ce que les jeunes attendent, c'est avant tout du sens, puis la liberté, l'autonomie, l'indépendance, la rémunération mais aussi la reconnaissance.

En effet, il est important d'écouter ces attentes car, comme l'indique Franck Dhersin, sénateur du Nord : « Il y a quelques années, il fallait séduire le chef d'entreprise ; aujourd'hui, c'est l'inverse. L'employeur doit séduire. »

- Quand on demande aux congressistes quels profils sont privilégiés : les jeunes retraités (50 %), les jeunes (41 %) et les femmes (34 %). Et Clément Michel, directeur général France, IDF et territoires

de Keolis, d'ajouter :

« La fidélisation des personnels n'est pas hors de portée, pour autant, il faut que soient prises au sérieux les aspirations fortes : conciliation vie personnelle-vie professionnelle, quête de responsabilités, management moins pesant. »

La place de l'autocar dans les grands événements sportifs

- 69 % des congressistes pensent que la France ne disposera pas d'assez de conducteurs pour les JO 2024.

Et pourtant, comme le dit si bien Stéphane Guenet, directeur général CFTR : « Le conducteur de bus est souvent le premier et le dernier visage que les athlètes rencontrent pendant les JO. Il est décisif d'associer ces personnes à la fête. »

La transition énergétique dans notre secteur

- 68 % des congressistes sont contre la zone à trafic limité à Paris.

Pour François Durovray, président du Conseil départemental de l'Essonne, au sujet des cars express, il faut réfléchir à créer « des lignes structurantes avec peu d'arrêts, un temps de transport et un confort garantis ».

- Pour 74 % des congressistes, le report modal de la voiture vers le transport collectif est le levier principal de décarbonation à court terme.

Et Stéphane Espinasse, président d'Iveco France, d'annoncer en guise de conclusion qu'« aussitôt que l'écosystème de stations de recharge et d'énergie verte sera en place, notre offre interurbaine pourra se déployer vers 2025 ou 2026 ». ●



PRÉPARER LES COMPÉTENCES DE DEMAIN

Pour faire face à la crise de recrutement que connaît le secteur du transport routier de voyageurs, la FNTV se mobilise aussi bien pour valoriser l'attractivité des métiers que pour favoriser le développement de formation auprès des plus jeunes.

85 %
des projets
de recrutement
se concentrent
sur les conducteurs.
(Source : Rapport
OPTL 2023)



Cap sur la jeunesse !

Dans le cadre de la pénurie de conducteurs d'autocars, notamment de transports scolaires, la FNTV mène de nombreuses actions afin d'attirer davantage de candidats vers ce métier, et notamment des jeunes.

Consécutivement à l'arrêté ministériel du 12 mars 2023 créant la spécialité du CAP «Conducteur agent d'accueil en autobus et autocar», la première promotion a été mise en place à la rentrée de septembre 2023 avec près d'une vingtaine de sections ayant ouvert dans des CFA et des lycées professionnels. Les jeunes

qui suivent cette formation vont pouvoir intégrer des entreprises de transport routier de voyageurs dès l'été 2024.

Une nouvelle filière d'apprentissage

Après l'abaissement de l'âge d'accès au permis de conduire D (transports en commun) à 18 ans par le décret du 30 avril 2021, la profession attendait avec

impatience la révision du CAP d'agent d'accueil et de conduite routière en transport de voyageurs afin d'intégrer l'apprentissage de la conduite dans la formation et le passage du permis de conduire D dans la certification. Objectifs : permettre aux jeunes de choisir ce métier dès l'orientation et non plus seulement dans le cadre d'une reconversion professionnelle, et donc renouveler la pyramide des âges des conducteurs d'autocars.

Une convention signée avec l'Éducation nationale

Afin d'aller plus loin encore, la Fédération a signé en décembre 2023 une convention de partenariat avec le ministre de l'Éducation nationale afin de renforcer les actions de promotion et d'amélioration des formations professionnelles, pour l'orientation et l'insertion des jeunes dans les métiers du transport routier de voyageurs. Les axes de la coopération sont

WORLD SKILLS FRANCE : LE MEILLEUR CONDUCTEUR DE CAR EST...

Quentin Girard (entreprise Viabus) a remporté le challenge «conducteurs cars et bus» mis en place pour la première fois lors de la 47^e édition des WorldSkills France, la Compétition nationale des métiers, qui s'est tenue en septembre 2023 à Lyon. Les épreuves ont été organisées par la FNTV, l'UTP et l'Aftral, et portaient sur la conduite, les manœuvres et des questionnaires à choix multiples. Les candidats devaient faire preuve de précision, d'efficacité et de rapidité d'exécution, en situation réelle, sous l'œil d'un jury professionnel. Cet événement est une occasion unique de valoriser le métier de conducteur, la formation professionnelle et les compétences techniques.

multiples : sensibiliser dès le collège avec des interventions de professionnels et des événements dédiés ; accueillir des collégiens et des lycéens en stage dans les entreprises et encourager à des formations en alternance ; développer des partenariats avec les campus des métiers et des qualifications pour offrir des formations adaptées aux besoins de recrutements ; promouvoir l'apprentissage et la participation à la compétition Worldskills (cf. encadré).

Une campagne de promotion avec Nomad Éducation

La FNTV a lancé en mars 2024 une campagne de promotion des métiers du transport de voyageurs, en partenariat avec Nomad Éducation, une

entreprise à mission reconnue pour son engagement en faveur de l'éducation pour tous et de l'innovation. Cette campagne, qui se déroulera jusqu'en septembre 2024, vise à sensibiliser la population collégienne, lycéenne et étudiante via une application

mobile éducative novatrice offrant une immersion interactive dans le monde des métiers du transport de voyageurs. C'est en inspirant une nouvelle génération que la profession pourra assurer sa pérennité et le dynamisme du transport routier de voyageurs.



LES ENTREPRISES DU TRANSPORT DE VOYAGEURS RECRUTENT
Découvrez le site d'offres d'emplois de la FNTV !



YVES PLESSIS

Référent chargé de la formation professionnelle à la FNTV

La situation du recrutement des conducteurs scolaires s'améliore-t-elle ?

Yves Plessis : La plupart des actions du plan interministériel transports scolaires, inspiré des propositions de la FNTV, ont été mises en œuvre, ce qui a permis de résorber certaines difficultés. La situation pourrait encore s'améliorer si un certificat provisoire de conduite pouvait être créé et s'il était possible d'enchaîner la desserte de plusieurs établissements scolaires avec le même véhicule, et donc le même conducteur.

Quelles sont les actualités en matière de formation professionnelle ?

Y. P. : Le nouveau CAP de conducteur d'autocar a été déployé dans une vingtaine de CFA et de lycées professionnels. Nous allons doubler le nombre de sections à la prochaine

rentrée. Notre profession est, par ailleurs, en train de créer un certificat de qualification professionnelle de technicien expert en maintenance des bus et cars. La FNTV a également contribué à l'élaboration du nouveau référentiel de formation obligatoire des conducteurs accompagnateurs de transport de personnes à mobilité réduite.

Quelles sont les autres actions de la FNTV pour favoriser le recrutement ?

Y. P. : Nous continuons d'alimenter notre site d'offres d'emplois et nous engageons des partenariats : l'un avec Nomad Éducation pour lancer une campagne de promotion des métiers du transport routier de voyageurs auprès d'un public scolaire, et un autre, en cours de signature, avec le réseau des Écoles de la 2^{ème} chance. ●



Conducteurs : des progrès encourageants dans le recrutement

Au cœur des préoccupations de la FNTV se trouve la question cruciale du recrutement des conducteurs. Grâce à un effort conjoint des entreprises, de la Fédération, des Régions et de l'État, des actions concrètes ont été déployées pour améliorer la situation.

Chiffres clés

65 %
d'entreprises
touchées par une vacance
de postes de conducteurs
scolaires

12 %
d'entreprises
dans l'incapacité d'honorer
leurs marchés

13 %
d'entreprises
ont dû payer des pénalités

En moyenne,
le pourcentage
de postes de conducteurs
vacants est de

8 %

(SOURCE : BAROMÈTRE DU TRANSPORT ROUTIER
DE VOYAGEURS, 4^E TRIMESTRE 2023)

2023

a été marquée par plusieurs bonnes nouvelles sur le front de la formation avec une forte augmentation du nombre de conducteurs formés pour compenser le retard accumulé durant les années Covid. De nouveaux programmes ont également été introduits, dont un CAP de conducteur agent d'accueil en autobus et autocar. 25 sections de 10 à 12 candidats ont été ouvertes à la rentrée 2023 et 25 nouvelles devraient ouvrir à la rentrée prochaine.

Diversification et revalorisation

La FNTV a également engagé plusieurs initiatives pour attirer des profils différents comme des seniors actifs, des militaires et gendarmes en reconversion ou encore des jeunes retraités. Une expérimentation avec la Caisse nationale d'assurance vieillesse et France Travail a ainsi été menée en 2023 pour ouvrir les viviers de recrutement à cette cible des jeunes retraités. En parallèle,

des efforts ont été déployés pour améliorer les conditions de travail des conducteurs. Les partenaires sociaux de la branche ont contribué à revaloriser les salaires, les frais de déplacement et le statut même des conducteurs, témoignant ainsi d'un engagement collectif en faveur de l'attractivité du métier et de la fidélisation des salariés en poste.

Poursuite des actions

Malgré ces progrès notables, le défi du recrutement reste prégnant. Plusieurs milliers de postes de conducteurs de cars scolaires restent à pourvoir. La FNTV continue de travailler activement pour attirer de nouveaux talents dans le secteur, avec plus de 3 000 offres d'emplois disponibles sur son jobboard. La Fédération va également poursuivre ses actions auprès du gouvernement en faveur d'une simplification administrative dans la délivrance des permis de conduire D afin de réduire les délais et ainsi faciliter l'embauche de nouveaux candidats. ●

« NOTRE OBJECTIF : PRÉPARER LES ÉLÈVES À RÉUSSIR LEUR EXAMEN MAIS AUSSI À S'ÉPANOUIR DANS LEUR FUTURE CARRIÈRE »



LAURENT GRANGE

Proviseur du lycée Jean-Rondeau de Saint-Calais (Sarthe)

Pourquoi ouvrir une session CAP C4A (conducteur agent d'accueil en autocar et autobus) à la rentrée de septembre 2024 ?

Laurent Grange et Alain Pattee :

Cette ouverture a été décidée pour répondre au besoin émis par les autocaristes de notre territoire ligérien. Ce CAP offre une formation complète permettant aux élèves d'acquérir les compétences nécessaires pour conduire des autobus et autocars en toute sécurité lors de déplacements réguliers ou occasionnels. Nous croyons en l'importance de former de jeunes conducteurs capables de gérer toutes les étapes du transport

de passagers en sécurité, depuis la préparation de l'itinéraire jusqu'au nettoyage et à l'inspection du véhicule.

Que vont apprendre les élèves ?

L. G. et A. P. : Les élèves apprendront non seulement les aspects pratiques de la conduite, mais aussi les spécificités de la circulation, la gestion de caisse, la prise en charge des passagers à mobilité réduite, la gestion de situations d'urgence ou d'incident. Ce CAP forme à la conduite d'un véhicule de transport (catégorie D) dans toutes les situations (tunnel, passage à niveau, conduite en montagne, etc.), mais aussi à la programmation des outils numériques d'aide à la conduite, d'enregistrement des activités, de la vitesse (tachygraphe) et d'aide à l'information des voyageurs. Ils auront également des cours sur la pratique de l'anglais adaptée à leur futur métier.

Comment allez-vous accompagner les élèves durant leur parcours de formation ?

L. G. et A. P. : Nous voulons offrir un suivi personnalisé à chaque élève tout au long de leur formation. En plus des cours théoriques et pratiques, nous proposons des séances de

tutorat, de soutien personnalisé ou en petits groupes ainsi que des stages pour certains ou des alternances pour d'autres. Notre objectif est de préparer les élèves non seulement à réussir leur examen, mais aussi à s'épanouir dans leur future carrière de conducteur routier de voyageurs. Nous allons les accompagner dans leur développement personnel et professionnel en les guidant vers la réussite dans ce domaine dynamique et en évolution constante. ●



ALAIN PATTEE

Directeur délégué
aux formations du lycée Jean-Rondeau de Saint-Calais (Sarthe)



« NEUF ACCORDS DE BRANCHE ONT ÉTÉ SIGNÉS EN 2023 ! »



**LUC
DEROCHE**

Président de la Commission sociale et formation à la FNTV

Quel bilan peut-on dresser des avancées sociales négociées en 2023 ?

Luc Deroche : Neuf accords de branche ont été signés, bénéficiant aux 100 000 salariés du transport routier de voyageurs. Ces accords, portant sur des revalorisations et l'amélioration des conditions de travail, témoignent de l'engagement des entreprises en faveur de l'attractivité de nos métiers. Notamment, des augmentations salariales de 4,3 % ont été actées

début 2024, accompagnées d'une revalorisation des frais de déplacement de 4 %. Elles s'ajoutent à l'amélioration des indemnités pour le travail les dimanches et jours fériés. Un autre accord important a été conclu pour les conducteurs en période scolaire, permettant le passage en temps partiel annualisé et offrant au salarié qui le demande un minimum de 800 heures de travail par an. Enfin, le financement du congé de fin d'activité a été pérennisé et l'accord relatif à l'emploi de conducteur-accompagnateur a permis d'apporter de nouveaux acquis sociaux pour les salariés du transport de personnes à mobilité réduite.

Quels sont les thèmes de négociations à venir ?

L. D. : Un projet d'accord portant dérogations temporaires aux dispositions conventionnelles pendant la période des Jeux olympiques de Paris 2024 est à l'ordre du jour, visant à mobiliser les conducteurs nécessaires pour transporter athlètes et personnes accréditées pendant cet événement mondial majeur. La refonte des classifications fera

également l'objet de discussions cette année pour garantir une meilleure adéquation entre les métiers et les compétences requises dans notre secteur en constante évolution. Enfin, un projet d'accord sur la formation professionnelle est prévu pour valoriser les parcours professionnels dans la branche des transports routiers.

Comment la FNTV a-t-elle obtenu les évolutions concernant les modalités de calcul des allégements Fillon dans le TRV ?

L. D. : À la demande de la FNTV, la Direction de la Sécurité sociale (DSS) a confirmé en octobre 2023 le caractère erroné des modalités de calcul de certaines Urssaf pour la réduction générale des cotisations patronales dans le transport routier de voyageurs. L'État a donc mis à jour la rubrique sur les allégements généraux du Bulletin officiel de la Sécurité sociale en novembre 2023, précisant l'application du calcul au personnel à temps partiel. Ces précisions d'interprétation ont permis de mettre fin à plusieurs redressements en cours dans les entreprises. ●



ACCOMPAGNER LA SOCIÉTÉ AU QUOTIDIEN

Les autocars font partie de la vie des Français. Ils sont un moyen de se déplacer à la fois économique et écologique et s'inscrivent parfaitement dans une logique de service public et d'attractivité des territoires.

75 %
des voyages
scolaires
éducatifs
et séjours
en colonies
de vacances
sont effectués
en autocar.
(Source : l'Office)

Au cœur des grands événements

2024 est une année phare pour le tourisme en France avec les Jeux olympiques et paralympiques de Paris et les 80 ans du Débarquement en Normandie. Au cœur de ces festivités se trouve le transport routier de voyageurs, prêt à jouer un rôle essentiel dans cette saga mémorable.

Aucun grand événement ne peut aujourd'hui se réaliser sans le transport public de voyageurs. Lors des championnats du monde de ski alpin, organisés en février 2023 à Méribel et Courchevel, seuls les autocars étaient autorisés à déposer les sportifs et les supporters au pied des pistes. En 2024, ce sont l'ensemble des acteurs de la mobilité qui vont être mobilisés, qu'il s'agisse du transport des accrédités pour le compte du comité d'organisation (Cojop), des autocars de tourisme, des services librement organisés ou encore le covoiturage. « Je crains cependant que la période des Jeux ne souligne le manque criant d'infrastructures dont souffre notre pays. Contrairement

à nos voisins européens, nous manquons de gares routières. À ce sujet, je déplore la décision de la Ville de Paris de fermer, au lendemain des JOP, la gare routière de Paris-Bercy. C'est une folie qui va nuire à l'attractivité de la capitale et du pays », déclare Jean-Sébastien Barrault, président de la FNTV.

Un pilier essentiel de la mobilité

En effet, le transport routier de voyageurs dépasse largement sa fonction de simple moyen de déplacement lors de ces événements d'ampleur nationale et internationale. Il incarne le lien vital entre les participants, les spectateurs et les sites emblématiques. Par sa flexibilité et sa fiabilité, il assure un accès fluide

et sécurisé, permettant à chacun de vivre intensément l'expérience des Jeux ou des commémorations. Au-delà du simple transport de personnes, il tisse des connexions précieuses entre les individus et les moments historiques qui façonnent notre pays.

Ensemble, vers de nouveaux horizons

Les grands événements représentent une vitrine exceptionnelle pour le transport routier de voyageurs, offrant des opportunités sans précédent de développement et de rayonnement. En proposant des solutions de transport efficaces et respectueuses de l'environnement, il contribue à l'attractivité et à la réussite de ces rendez-vous d'exception. Les autocars sont en première ligne de cette dynamique et la FNTV est résolument engagée aux côtés des entreprises. Forte de son expertise et de son engagement, elle saisit les opportunités offertes par les Jeux olympiques de Paris et le 80^e anniversaire du Débarquement en Normandie. En collaborant étroitement avec les autorités publiques, les organisateurs d'événements et les acteurs du secteur, la FNTV contribue activement à écrire une nouvelle page de l'histoire du transport routier de voyageurs, participant ainsi au rayonnement et à l'attractivité de notre pays. ●

JOP 2024

LA FNTV GUIDE LES AUTOCARS

La Fédération a publié à l'intention de ses adhérents un document pratique recensant de manière claire et synthétique l'ensemble des informations pour bien circuler durant les Jeux olympiques et paralympiques 2024 à Paris et dans les villes de province concernées. On y retrouve ainsi les dates et lieux des compétitions et cérémonies, les périmètres de sécurité, les informations relatives au montage et démontage des sites provisoires, la liste des personnes autorisées à circuler, les accréditations et laissez-passer numériques, les voies olympiques ou encore les modalités de stationnement.



CHRISTINE FRANÇAIS

Présidente de la Commission
Tourisme de la FNTV

Comment se porte le transport touristique ?

Christine Français :

En matière de demande, nous sommes revenus au niveau d'avant-Covid avec toutefois une différence notable : il y a beaucoup moins de voyages de groupes accompagnés. Et comme pour le scolaire, nous avons une pénurie de personnel. Être conducteur de car dans le tourisme exige une certaine expérience mais représente une ascension sociale aussi bien d'un point de vue salarial qu'en termes de responsabilité.

Quelles actions sont menées pour favoriser le recrutement de ces conducteurs ?

C. F. : Fort du succès de la première édition, la ministre Olivia Grégoire a renouvelé

en mars 2024 la Semaine des métiers du tourisme durant laquelle la profession a pu promouvoir le métier de conducteur d'autocars. Il y a une vraie prise de conscience des pouvoirs publics du poids du tourisme en France et de l'importance de soutenir l'ensemble de l'écosystème.

Quid des ZFE et ZTL ?

C. F. : Beaucoup d'agglomérations assouplissent les règles. Il faut véritablement de la concertation sur ce sujet. La profession a bien conscience qu'il faut verdier la flotte et fait les efforts en conséquence, mais il faut aussi valoriser le fait que l'autocar est un maillon fort de la décarbonation des centres-villes tout en étant indispensable pour leur vitalité touristique. ●



Une ZTL à Paris : un projet défavorable pour l'économie et l'accessibilité

Parmi les événements marquants de 2023 figure l'exclusion annoncée des autocars de tourisme du centre de Paris. Une annonce qui a suscité une réaction forte de la FNTV, mobilisée pour défendre les intérêts de ses membres et des voyageurs.

En mai 2023, la Mairie de Paris a organisé une concertation sur la mise en place d'une zone à trafic limité (ZTL) dans le centre de la ville, excluant les autocars de tourisme dès début 2024. Cette décision, combinée aux contraintes déjà existantes de la zone à faibles émissions (ZFE) du Grand Paris, a soulevé des inquiétudes au sein de la profession.

De l'« autocar-bashing »

La FNTV a donc exprimé à plusieurs reprises ses réserves quant au caractère anti-écologique de ce projet de ZTL et a dénoncé ce qu'elle qualifie d'« autocar-bashing » injustifié de la part des élus parisiens.

Elle a, par ailleurs, mis en garde contre les conséquences néfastes de cette exclusion des autocars de tourisme du centre de Paris sur l'économie locale et l'accessibilité de la capitale française. En effet, cette mesure pourrait entraîner des pertes économiques directes pour les commerces, hôtels, restaurants, salles de spectacles, sites touristiques et culturels desservis par autocar. De plus, l'absence de possibilité de déposes-reprises devant ces lieux stratégiques crée des difficultés pour les visiteurs.

Une décision reportée à l'après-JO

Et cela représentait un problème supplémentaire

alors que la capitale accueille en cette année 2024 les Jeux olympiques et paralympiques de Paris. Se posait alors la question de l'accessibilité de la ville pendant l'événement. Les nombreux spectateurs se seraient, en effet, trouvés face à un « parcours du combattant », compromettant ainsi l'expérience des visiteurs et l'image de la capitale. La Ville de Paris a donc décidé de repousser la mise en place de la ZTL après les JOP. La FNTV continue à dénoncer ce projet décidé sans véritable concertation avec l'ensemble des acteurs concernés et à plaider pour la préservation de l'économie locale et de l'accessibilité de la capitale française. ●



Une révolution pour les transports français

La loi du 23 décembre 2023 prévoit la mise en place d'au moins dix Services express régionaux métropolitains (SERM) dans un délai de dix ans, ouvrant ainsi la voie à un avenir prometteur pour les déplacements périurbains sur l'ensemble du territoire français.

Une vision multimodale de la mobilité

Les SERM embrassent une approche multimodale en renforçant la desserte ferroviaire et en intégrant des transports routiers à haut niveau de service, des réseaux cyclables, voire des options de transport fluvial, de covoiturage, d'autopartage et de transports guidés. Ils répondent à plusieurs enjeux majeurs, notamment l'amélioration de la qualité des transports quotidiens, la réduction des émissions et la promotion de la mobilité durable.

Une collaboration essentielle pour leur réussite

La création des SERM nécessite une concertation étroite entre

l'État, les régions, les autres autorités organisatrices de la mobilité et les gestionnaires d'infrastructures routières. Cette collaboration est cruciale pour assurer une mise en œuvre efficace, avec une proposition conjointe de financement et une conférence nationale dédiée à leur développement.

Une nouvelle dimension pour les transports routiers

Grâce à l'intervention décisive de la FNTV lors des discussions parlementaires, l'intégration des cars express dans la loi permettra leur développement rapide. En effet, l'État insiste sur leur importance dans les études préalables au développement des SERM. Le schéma directeur des cars express de la Région

Île-de-France, déployant 45 nouvelles lignes d'ici à 2030, illustre cette orientation.

Un engagement pour une mobilité plus durable

L'annonce de Clément Beaune, ancien ministre délégué chargé des Transports, au congrès 2023 de la FNTV d'un plan national sur les cars express confirmait la volonté du gouvernement de développer le transport par autocar. Ces cars express représentent un pilier important de développement de l'offre de transport collectif proposée aux habitants des périphéries urbaines, essentielle dans la transition vers une mobilité plus moderne, efficace et respectueuse de l'environnement en France. ●

Les gares routières indispensables à la mobilité décarbonée

Le 7 septembre 2023, la Mairie de Paris annonçait la fermeture de la gare routière de Bercy-Seine aux autocars de longue distance. Cette décision met en lumière l'essentielle nécessité des gares routières dans le paysage de la mobilité écologique et suscite la mobilisation de la FNTV. La Fédération s'est donc exprimée pour faire part de ses inquiétudes puis s'est associée à un collectif pour signer une tribune dans *Le Monde*.

La gare routière de Bercy-Seine est la plus fréquentée de France : on estime qu'en 2023, ce sont 7 millions de voyageurs qui ont transité par cette gare, dont 44 % de Parisiens intra-muros. Pourtant, elle sera fermée dès qu'une alternative aura été trouvée, faisant alors de Paris la seule capitale européenne sans gare routière. Quelques jours après l'annonce de cette fermeture, la FNTV a fait part à Emmanuel Grégoire, premier adjoint à la Maire de Paris, de sa vive inquiétude et de l'incompréhension totale de la profession, bien que les conditions d'accueil dans cette gare aient toujours été insuffisantes.

La nécessité d'une alternative pour Paris...

Positionner cette gare routière en dehors de la capitale ne permettrait pas de remplir sa fonction nodale et serait

Entre
7,8 À 9,3
millions de passagers
ont utilisé l'offre de transport SLO pour des liaisons domestiques en 2022.

susceptible de remettre en cause l'attractivité, voire l'existence, de ce mode de transport collectif auprès des Parisiens. De la même manière, transformer la gare Bercy-Seine en un parking exclusivement dédié aux autocars de tourisme ne répondrait pas aux besoins de ces derniers, car trop éloignée des sites touristiques de la capitale. Il s'avère donc nécessaire de trouver une alternative crédible pour accueillir les « cars Macron » et leurs passagers, 24 h/24, dans Paris ou son immédiate périphérie, avec une connexion multimodale forte et un haut niveau de sécurité et de service.

... et d'un plan national ambitieux

Dans la lignée de cette première prise de parole, Jean-Sébastien Barrault, président de la FNTV, a signé en novembre 2023 une tribune dans *Le Monde* aux côtés de différents acteurs du secteur, élus, opérateurs et spécialistes du sujet. Ensemble, ils ont proposé des solutions pour que les gares routières aient pleinement leur place dans le paysage de la mobilité décarbonée de demain. Le plan national qu'ils appellent de leurs vœux repose sur quatre piliers : la création d'un « standard » pour garantir l'homogénéité du futur réseau de gares routières, la mise en place d'une gouvernance, qui garantisse le respect du caractère essentiel de ces infrastructures et le déploiement du plan au sein des territoires, et de mesures d'urgence pour améliorer certaines infrastructures. ●



PRÉSERVER L'ENVIRONNEMENT

Le secteur du transport routier de voyageurs a pris la voie de la transformation durable pour contribuer à la préservation de l'environnement. Les entreprises sont mobilisées pour verdir progressivement leur flotte et l'innovation devrait les aider à réduire leur impact carbone.

20 %

des immatriculations d'autocars

en 2023 concernent des motorisations alternatives au diesel

Décarbonation : la feuille de route de la profession

Amorcés un an plus tôt par le ministère de la Transition écologique, les travaux de la feuille de route de décarbonation du transport poids lourds se sont concrétisés en 2023. La FNTV a présidé le groupe de travail consacré au transport routier de voyageurs.

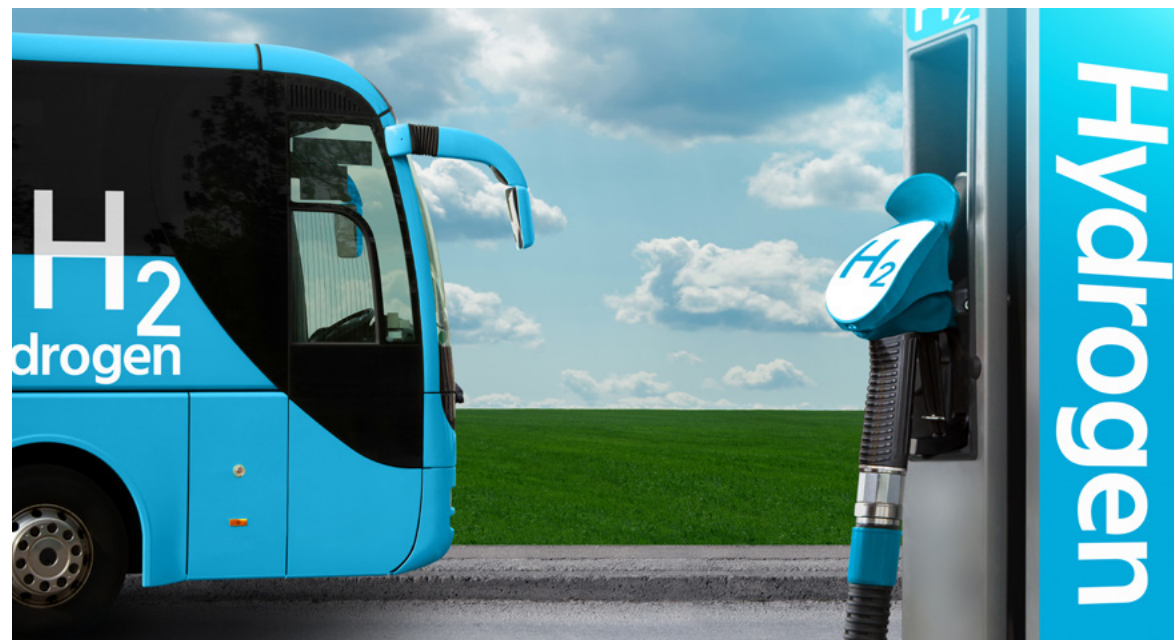
La loi Climat et résilience prévoyait que les secteurs à forte émission de gaz à effet de serre devaient élaborer une feuille de route stratégique pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre définis dans la stratégie nationale bas-carbone (SNBC). Parmi les secteurs visés, le bâtiment, l'aérien, le maritime mais aussi le transport terrestre lourd et automobile.

La gouvernance de la feuille de route relative aux transports lourds était répartie en cinq groupes de travail, dont un consacré au transport routier de voyageurs présidé par la FNTV.

Des préconisations alignées avec les projections ambitieuses de l'État

Le document remis en mai 2023 au gouvernement comprend notamment un ensemble de

scénarios et de projections pour les flottes d'autocars ainsi que des préconisations réglementaires, économiques et environnementales pour parvenir à la neutralité carbone. Un travail d'alignement entre ces propositions et les orientations de la planification écologique a été opéré à l'automne au travers de groupes de travail sur les financements, les infrastructures de recharge électriques et l'hydrogène.



Besoin crucial d'une offre constructeur

Si l'énergie choisie par l'État pour la décarbonation du transport lourd semble être l'électricité, avec une projection de 53 % de cars électriques dans le parc français en 2040, le gaz naturel devrait composer 40 % du parc d'autocars à la même échéance. L'utilisation de l'hydrogène reste encore marginale dans les projections, faute de maturité et d'attractivité économique de la technologie. Des défis subsistent en ce qui concerne

le coût et la disponibilité de ces motorisations. La FNTV a tenu à souligner à cet égard le besoin crucial d'améliorer l'offre constructeur en matière d'autocars à faibles émissions.

Verdir les flottes mais pas seulement...

De même, la FNTV a plébiscité des incitations financières et des mesures d'accompagnement pour encourager l'adoption de ces solutions. Ces mesures financières devant également être complétées par le déploiement d'infrastructures

de recharge et d'avitaillement, de solutions de retrofit ainsi que l'harmonisation des réglementations, notamment en ce qui concerne les zones à faibles émissions-mobilité (ZFE-m). La décarbonation du secteur ne pouvant se limiter au verdissement des flottes, la FNTV a rappelé qu'il était également primordial de promouvoir l'efficacité énergétique à travers des formations à l'écoconduite et de favoriser le report modal vers les transports collectifs et le covoiturage. ●



INGRID MARESCHAL

Déléguée générale de la FNTV

Où en est-on du verdissement de la flotte ?

Ingrid Mareschal : Le diesel représente encore environ 98 % du parc mais les nouvelles immatriculations en 2023 concernaient 20 % des solutions alternatives. C'est le bioGNV qui a le plus de succès car l'offre industrielle est plus importante et il existe un véritable modèle économique. L'électrique tarde à décoller car l'offre constructeur est encore insuffisante et il n'est pas adapté à tous les usages.

Comment avancer sur ce sujet ?

I. M. : À la FNTV, nous privilégions le pragmatisme. Si on veut verdir rapidement la flotte, il faut aller vers les solutions existantes – le bioGNV mais aussi le retrofit qui séduit beaucoup du fait de son moindre coût d'investissement – en attendant la maturité économique de l'électrique et de l'hydrogène. Il faut aussi

miser sur le mix énergétique pour répondre à tous les usages.

En dehors de la feuille de route, quelles sont les autres actions de la FNTV ?

I. M. : Nous avons participé aux travaux du ministère de la Transition écologique en vue de l'élaboration d'une stratégie de développement de la mobilité propre (SDMP), traduction concrète pour les transports des objectifs de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC). L'occasion de mettre en avant les lignes de cars express, de covoiturage mais aussi le transport à la demande dynamique. Nous avons également intégré en début d'année l'Alliance de décarbonation de la route fondée par François Gemenne, expert du GIEC, plateforme de débats pour expérimenter et mettre en œuvre des solutions de décarbonation efficaces. ●



FNTV Nouvelles Mobilités, un élargissement stratégique en 2023

Depuis sa fondation en 2019, la FNTV Nouvelles Mobilités intègre les offres de mobilité des territoires interurbains permises par le développement des technologies numériques. En réunissant services librement organisés, sociétés de covoiturage, transport à la demande dynamique et activités opérées avec des véhicules de moins de 10 places, elle ouvre de nouvelles perspectives pour l'ensemble de la Fédération. Ces derniers mois, la FNTV Nouvelles Mobilités a accueilli de nouveaux membres, renforçant

ainsi son impact sur le paysage des transports. Ainsi, Karos a rejoint Ecov sur le covoiturage. IOKI et Ride with Via ont rejoint Padam Mobility sur le transport à la demande dynamique. Deux nouvelles entreprises franciliennes de véhicules légers ont également adhéré à la FNTV Nouvelles Mobilités. Les services librement organisés sont toujours incarnés par FlixBus et BlablaCar Bus.

Vers une mobilité multimodale

En unissant ces acteurs divers, la FNTV Nouvelles Mobilités vise à promouvoir la multimodalité dans les territoires. Cette

approche permet de proposer une offre de mobilité à ceux qui ne disposent pas de voiture ou recherchent des alternatives concrètes à l'autosolisme, favorisant ainsi un système de transport plus efficace et respectueux de l'environnement. La FNTV Nouvelles Mobilités continue d'explorer de nouveaux partenariats pour étendre son influence et enrichir son offre de services. En s'engageant sur la voie de l'innovation et de la collaboration, elle affirme son rôle de leader dans la transformation du paysage des transports. ●

« L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE GÉNÉRATIVE PEUT NOUS AIDER À PRENDRE LE VIRAGE DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE »



DIDIER CAZELLES

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

De quelles manières l'intelligence artificielle (IA) générative va-t-elle impacter les opérateurs de transports routiers de voyageurs ?

Didier Cazelles : C'est pour le savoir de manière plus précise que la FNTV a lancé une étude afin de défricher ce sujet pour la profession. Nous voulons identifier les potentialités et les risques induits par l'IA générative pour mieux sensibiliser nos adhérents aux changements à venir. Ce que l'on connaît déjà, ce sont les possibilités offertes par cette technologie en matière d'expérience voyageur, de management de l'écoconduite ou encore de maintenance prédictive. Mais elle va pouvoir également nous aider à prendre le virage de la transition

énergétique, notamment pour la supervision en temps réel des batteries électriques. Elle peut aussi beaucoup nous apporter en matière d'apprentissage, avec des modes d'emploi plus lisibles ou encore dans la personnalisation des périodes de roulement des conducteurs. L'étude qui va être menée nous révélera sûrement encore nombre d'autres opportunités que nous partagerons avec nos adhérents lors du prochain congrès.

Pouvez-vous nous en dire plus sur le rôle de l'innovation, et notamment de l'IA générative, dans l'accélération de la transition énergétique ?

D. C. : L'innovation, et en particulier les avancées en matière d'intelligence artificielle générative, pourrait jouer un rôle crucial dans l'accélération de la transition énergétique de notre secteur. Ces technologies permettent de repenser nos méthodes de travail et nos modes de fonctionnement pour les rendre plus efficaces et plus durables. Par exemple, en utilisant l'IA générative pour optimiser les trajets et les plannings de nos véhicules, nous pouvons réduire la consommation de carburant et minimiser l'impact environnemental de nos opérations. De même, ces technologies peuvent nous aider à développer des solutions innovantes pour la gestion intelligente de l'énergie,

en permettant une meilleure anticipation des besoins en électricité pour la recharge des véhicules électriques, par exemple. En favorisant l'émergence de solutions plus efficaces, l'innovation, peut constituer un levier intéressant pour accélérer la transition énergétique du transport routier de voyageurs.

L'IA peut aider le transport routier de voyageurs à se transformer, mais il existe également de nombreux dispositifs pour innover. Quels sont-ils ?

D. C. : Il existe en effet plusieurs organismes de financement pour aider les entreprises à mettre en place des solutions innovantes. Nous sommes ainsi en lien avec l'ADEME, Bpifrance et l'Agence de l'innovation pour les transports. Notre rôle est de mieux les faire connaître aux opérateurs, notamment pour accompagner leurs projets de transition énergétique. Grâce aux subventions proposées par ces organismes, les entreprises peuvent plus facilement franchir le pas du verdissement de leurs flottes en réduisant l'impact financier qu'engendre cette transition. Et comme nous échangeons régulièrement avec ces différentes institutions, nous pouvons également leur faire part des enjeux de la profession pour qu'elles en tiennent compte dans leurs orientations politiques. ●



Zoom législatif

Ombrières photovoltaïques et gestion des eaux pluviales

La législation évolue pour les parkings : d'une part, le décret d'application de l'article 101 de la loi Climat et résilience – qui exige des ombrières photovoltaïques sur 50 % de la surface de stationnement et des dispositifs de gestion des eaux pluviales – clarifie les responsabilités du propriétaire du parking ; d'autre part, la loi sur l'accélération des énergies renouvelables étend ces obligations à tous les parkings de plus de 1 500 m² d'ici à 2026 ou 2028. Cela suscite des inquiétudes dans la profession, notamment sur les contraintes techniques et les conditions d'exonération des poids lourds. La FNTV, qui a contribué à l'élaboration avec l'État d'un guide d'application, plaide pour une solution équilibrée, favorisant une transition écologique juste et efficace.

Reporting de durabilité des sociétés

Le Conseil européen a adopté en décembre 2022 une directive qui impose aux grandes entreprises d'inclure dans leur rapport de gestion des informations sur leur modèle commercial, leur stratégie et leurs plans pour assurer une transition vers une économie durable. Les nouvelles obligations s'imposent, à partir d'un certain seuil de chiffre d'affaires, aux entreprises de plus de 500 salariés dès 2025 sur leur exercice 2024, à celles de plus de 250 salariés en 2026 (sur l'exercice 2025) et aux PME cotées en bourse en 2027. Ces règles marquent une étape importante vers une meilleure intégration des considérations environnementales dans les pratiques commerciales. ●

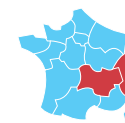


ENGAGEMENTS
VOLONTAIRES POUR
L'ENVIRONNEMENT
transport et logistique

L'info en + EVE 2024

La transition vers un transport plus respectueux de l'environnement ne peut se faire qu'à travers une collaboration étroite entre les entreprises, les autorités publiques et la société civile. Le programme EVE joue un rôle central dans cette dynamique de coopération. Lors de l'événement EVE 2024, les lauréats du transport routier de voyageurs engagés dans le programme ont été mis à l'honneur pour leur contribution à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ces récompenses témoignent de l'engagement continu de la FNTV et des entreprises adhérentes pour promouvoir des pratiques durables dans le secteur.

Nos actions en régions

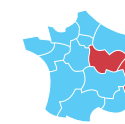


AUVERGNE-RHÔNE-ALPES



Une année riche en événements

2023 a été marquée par l'harmonisation des offres et la mise en place d'acomptes mensuels par la Région, avec un système de régularisation en fin d'année, fruit d'un dialogue constructif avec le conseiller régional délégué aux transports scolaires et interurbains ainsi que la direction des Mobilités de la Région. Par ailleurs, les représentants locaux se sont impliqués de manière proactive pour que soit renouvelée la gare routière de Clermont-Ferrand, en collaboration avec l'antenne Auvergne de la Région et le Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération. 2023 a également été marquée par l'adhésion de la Régie de l'Ain à la FNTV Auvergne-Rhône-Alpes, qui compte désormais 540 véhicules et 610 salariés. Enfin, la fédération régionale a intégré le conseil d'administration du GEIQ Genipluri Transport, dédié au recrutement et à l'intégration des candidats au poste de conducteur de car. Avec 80 recrutements en 2022, 190 en 2023, elle travaille à atteindre 300 recrutements en 2024.



BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

Transition écologique : le réseau Mobigo en première ligne

Pour répondre aux défis environnementaux actuels, la Région Bourgogne-Franche-Comté s'engage résolument vers une mobilité plus verte avec le réseau Mobigo. Elle vise à réduire de moitié les motorisations diesel du parc routier avant fin 2028. Déjà en 2023, la majorité des véhicules renouvelés disposait d'une motorisation alternative au diesel, avec une prédominance des biocarburants. Dès 2022, le cahier des charges a incité au renouvellement du parc, exigeant une motorisation Euro 6 minimum pour les nouveaux contrats. Parallèlement, une limite de 25 % des kilomètres haut-le-pied a été instaurée pour réduire ces trajets et les solutions alternatives de retrofit ont été intégrées en portant l'âge maximum des autocars à 18 ans. Ces initiatives ont été accompagnées par la FNTV Bourgogne-Franche-Comté, soulignant ainsi une collaboration étroite pour la transition écologique du secteur.





GRAND EST

Une formation sur mesure à la conduite scolaire

La FNTV de l'Aube et des professionnels membres de la Fédération (Courriers de l'Aube - Groupe Transdev et Autocars De Peretti) ont organisé une formation intensive (400 heures) et qualifiante, financée conjointement par France Travail et la Région Grand Est. 11 stagiaires l'ont suivie avec 100 % de réussite et un taux d'intégration en entreprise tout aussi impressionnant. Les particularités de cette formation ? Animée en partie par des professionnels extérieurs, elle est spécifique au transport scolaire et très axée « terrain » : utilisation d'un chronotachygraphe, des extincteurs, rédaction d'un constat amiable, identification d'une panne et de sa gravité, etc. Et pour que les participants appréhendent au mieux leur prochaine mission, la Région Grand Est leur a fait une présentation sur la billettique, le contrôle des titres de transport, la prise en charge des maternelles, la gestion des sureffectifs ou encore des intempéries. La sécurité était également au programme avec le SST pour tous, un exercice d'évacuation de car à un passage à niveau, la notion d'évitabilité de l'accident, etc.



NOUVELLE-AQUITAINE

Partenariats renforcés pour l'emploi et la formation

Afin de contribuer au dynamisme et à la vitalité du secteur du transport routier de voyageurs dans la région, la FNTV Nouvelle-Aquitaine intensifie ses efforts en matière d'emploi et de formation par le biais de partenariats stratégiques. Elle a ainsi signé une convention avec France Travail pour répondre aux besoins de recrutement des entreprises locales et offrir des opportunités aux demandeurs d'emploi. Parallèlement, une initiative a été lancée dans le Nord des Deux-Sèvres pour faire découvrir le métier de conducteur. Des demandeurs d'emploi ont ainsi testé la conduite grâce à



BRETAGNE

Une étude sur les besoins en emploi et en formation

En raison des nombreux événements ayant impacté l'écosystème du transport routier de voyageurs ces dernières années, la FNTV Bretagne a souhaité évaluer de manière objective les besoins en recrutement et en formation à court et moyen terme dans ce secteur. Une étude a ainsi été réalisée en 2023 avec le soutien de l'AFT et a bénéficié d'un financement de l'État dans le cadre du contrat de plan État-Région. L'objectif était de comprendre les difficultés de recrutement dans le secteur, d'analyser les formations existantes et d'identifier les moyens d'améliorer la situation. L'étude a été réalisée en collaboration avec l'ensemble des acteurs du secteur afin de proposer des actions concrètes pour améliorer la chaîne de recrutement, de l'orientation à la fidélisation en passant par la formation et l'intégration. S'en sont suivis deux ateliers, l'un portant sur l'attractivité et la fidélisation, l'autre sur les problématiques liées aux formations. Parallèlement, la FNTV Bretagne a mené près de 80 actions sur le terrain en 2023 avec les prescripteurs de l'emploi et les entreprises adhérentes afin de renforcer l'attractivité des métiers du transport routier de voyageurs et de répondre aux besoins en recrutement des entreprises adhérentes sur le territoire.



OCCITANIE

La FNTV au cœur des quartiers prioritaires de la Ville

En collaboration avec la Région, la Maison de l'orientation et l'AFT, une journée d'informations exclusivement sur les métiers du transport de personnes par autocar a été organisée en janvier 2023 au sein du quartier de La Paillade à Montpellier. Plus d'une centaine de « curieux » de tous âges sont venus découvrir les différentes activités de la profession. Les classes de collégiens ont été reçues dans un autocar au centre d'une cité, et leurs aînés à la Cité des savoirs et du sport du domaine départemental de Pierresvives. Tous ont pu occuper un poste de conduite pour échanger avec les professionnels. Une initiative réussie et efficace : une vingtaine de jeunes adultes et plusieurs collégiens se sont projetés dans le futur au volant d'un autocar.



HAUTS-DE-FRANCE

Expérimentation du cumul d'activité

La FNTV Hauts-de-France, en partenariat avec plusieurs entreprises de transport routier de voyageurs, participe à l'expérimentation volontariste décidée par la Région en application du décret autorisant le cumul d'activité en tant qu'« agent public-conducteur de car scolaire ». Les avantages escomptés sont multiples. Les employeurs trouvent une réponse à leurs besoins en recrutement et les agents publics de la région peuvent développer leurs compétences et travailler dans leur bassin d'emploi. Dans le cadre de cette initiative, une charte d'engagement a été élaborée et approuvée par l'ensemble des parties prenantes, et des journées d'immersion en entreprise ont été programmées avant l'entrée en formation des candidats. Certains agents seront ainsi opérationnels dès la rentrée 2024.



PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

CORSE

Transition et renouveau au sein des deux fédérations régionales

En début d'année, Béatrice Ardid, secrétaire de direction depuis 33 ans, a pris sa retraite. Elle jouait un rôle central dans les deux fédérations régionales, toujours disponible et bienveillante pour répondre aux attentes des adhérents, des fournisseurs et de l'équipe. À la fin de l'année, Laurent Benvenuti, délégué régional depuis 28 ans, a pris de nouvelles fonctions pour mettre en lumière son expertise au sein d'une institution publique, un atout majeur pour la profession. Durant ses années de service, il a su gérer efficacement de nombreuses crises et a dirigé avec succès de multiples projets au profit de la profession. Ses compétences, son leadership et son dévouement ont grandement contribué à l'avancement du secteur. Pour prendre en compte ces deux départs, les présidents et les élus des deux fédérations régionales ont entamé une réorganisation de l'équipe, avec pour objectif de maintenir leur position de leader régional. Pour l'année 2024, quatre axes stratégiques ont été identifiés : l'emploi et la formation, la sûreté et la sécurité, le tourisme et la décarbonation. Cette année marque ainsi le début d'une transition et de nouveaux projets pour la FNTV PACA, désormais nommée FNTV Sud, et la FNTV Corse. De nouvelles initiatives sont déjà en cours de développement.





La fédération régionale engagée pour l'emploi, la formation et l'environnement

La FNTV Normandie poursuit son engagement aux côtés de la Région pour la dynamisation de l'emploi et la promotion de la formation professionnelle dans le secteur du transport routier de voyageurs. En partenariat avec l'Agence de l'orientation et des métiers de la Région Normandie, elle a participé activement aux comités des financeurs de la branche transport et marqué sa présence lors d'événements régionaux tels que le FENO et le salon de l'orientation et des métiers. Parallèlement, elle contribue activement à la transition écologique du secteur via son engagement dans le programme EVE. En 2023, la FNTV Normandie a organisé des ateliers sur le BioGNV et l'engagement des entreprises sur le sujet, ainsi qu'une visite d'une unité de méthanisation en partenariat avec GRDF. Son action s'inscrit donc dans une approche globale visant à concilier enjeux environnementaux et socio-économiques, favorisant la création d'emplois durables et l'amélioration des compétences des travailleurs dans la région.



7^e édition de la Journée régionale du transport par autocar : « S'adapter aux attentes sociétales »

Pascal Fontaine et Laurent Grosbois, président et coprésident de la FNTV Pays de la Loire, ainsi que les présidents départementaux ont réuni les adhérents et les partenaires autour de deux enjeux majeurs pour la profession : savoir s'adapter aux attentes de leurs équipes mais aussi aux attentes de leurs concitoyens. Après une présentation par France Travail Pays de la Loire sur le marché régional de l'emploi, une table ronde a permis de recueillir les témoignages de plusieurs collaborateurs et d'un syndicat représentatif de la branche, la CFDT. Ensuite, afin de mieux comprendre la place qu'occupe la mobilité dans

l'écosystème global, le Comité national routier (CNR) a présenté des données chiffrées sur le transport de voyageurs. La FNAUT, association représentative des usagers, le VP Mobilité de Saumur Agglomération, le président de territoire d'Énergie Mayenne et le président du Comité régional du tourisme, ont pu partager leur vision du transport par autocar, comme réponse aux besoins des concitoyens. Conclusion : la construction d'une offre de mobilité doit être simplifiée pour faciliter l'accès aux transports collectifs, augmenter la fréquentation, tout en fixant une trajectoire durable.

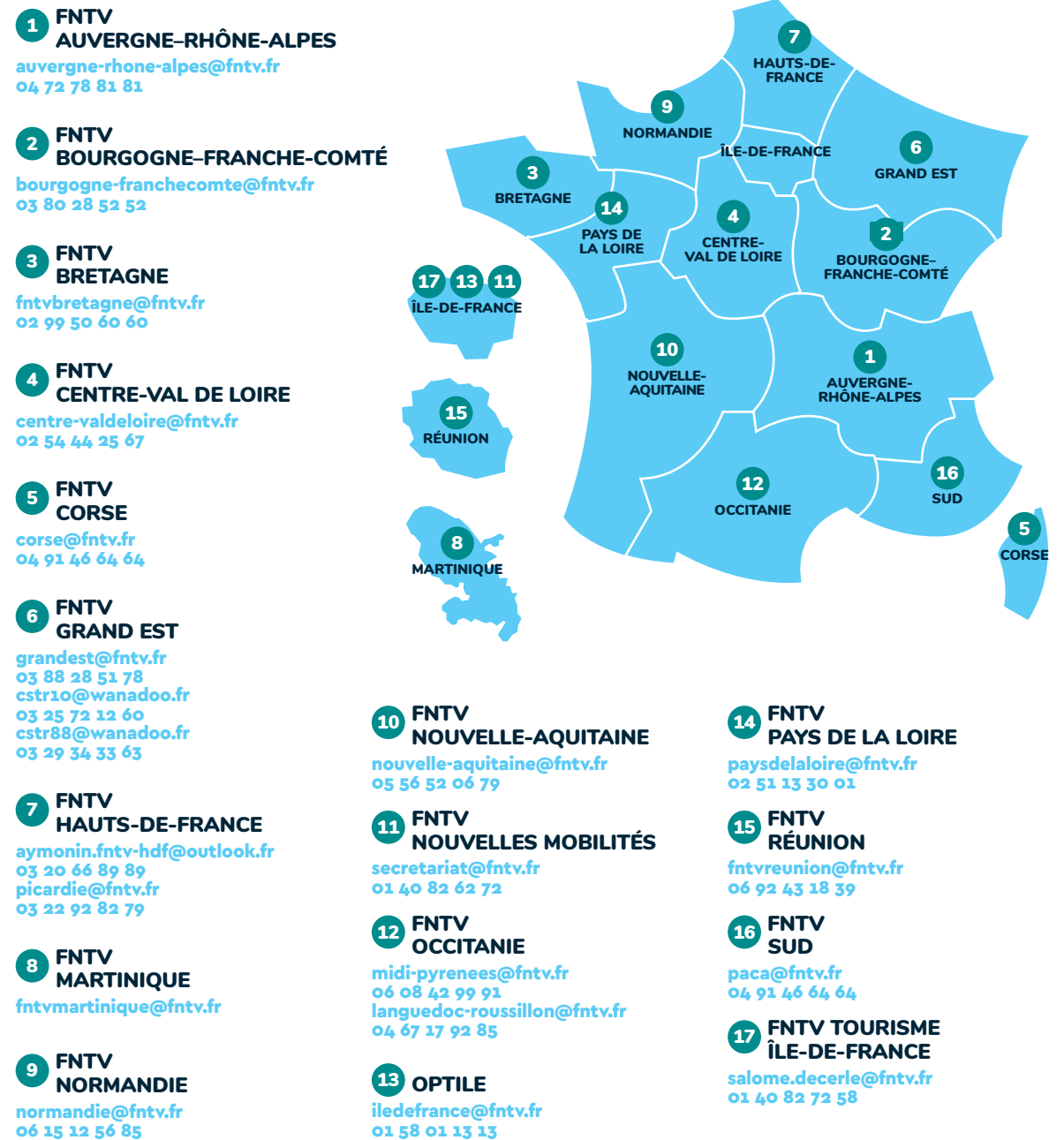


Réaction et mobilisation face aux initiatives de la Ville de Paris

La FNTV TIDF a réagi avec vigueur aux récentes annonces de la Ville de Paris concernant la fermeture de la gare routière de Bercy-Seine et la proposition de mise en place d'une zone à trafic limité (ZTL). La décision unilatérale de fermer la gare routière de Bercy-Seine a entraîné la mobilisation immédiate de la FNTV TIDF qui a exprimé ses inquiétudes quant à son impact sur les usagers et les professionnels du secteur. De plus, la proposition de ZTL pour le centre de Paris a été fermement contestée, jugée anti-écologique et préjudiciable à l'activité touristique de la capitale. La FNTV TIDF continue de se mobiliser activement pour défendre les intérêts des professionnels du transport de voyageurs dans la région et œuvre pour trouver des solutions alternatives avec la Ville de Paris afin de garantir une mobilité durable et inclusive.

Le réseau territorial

La FNTV s'appuie sur 17 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.



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 BARRAUT
Bardhum SAS



Le vice-président trésorier
DANIEL KUNEGEL
LK Voyages Kunegel

Les membres



GUILLAUME BERNINI
VIABUS



ROMAIN BORINI
Autocars Borini



ESTELLE BOUTON
Keolis



VINCENT DUNEZ
Ruban bleu



STÉPHANE GUENET
CFTR (Compagnie française des transports régionaux)



ÉDOUARD HÉNAUT
Transdev



GILLES LEFEBVRE
Transdev



MARYLINE LEMONNIER
Keolis



FREDDY PASQUET
Groupe Fast



FRÉDÉRIC PINET
Pinet Autocars



LAURENT PONSOT
Autocars Ponsot



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 DEROCHÉ – Transdev
• Référent chargé de la formation professionnelle : Yves PLESSIS-Galeo

Commission des affaires juridiques, réglementaires et européennes
• Président : Bernard NUER – Transdev Rhône-Alpes

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
• Président : Julien PRIOLET – SYNERGIHP

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

SOPHIE LABRUNE
Directrice juridique et relations institutionnelles

CATHERINE CHAPELON
Responsable droit social

SALOMÉ DECERLE
Responsable Tourisme

THÉO FARGE
Responsable technique, sécurité et environnement

CORINNE FLAMENT
Responsable économie, numérique et prospective

LEILLA QUELLERY
Responsable emploi et formation professionnelle

BORIS CAVAGLIONE
Responsable de la communication

SARAH PRICE
Responsable de la communication digitale

GUILLAUME CORRE
Responsable administratif et comptable

MURIEL DOUILLET
Aide-comptable

ASSINA ATTOUCHE
Assistante de direction/Chargée de missions administratives

LAURE ROCCHESANI
Secrétariat

UNE ANNÉE DE PROGRÈS ET D'ENGAGEMENT

Les chiffres clés de l'enquête de satisfaction FNTV 2023

Un taux de satisfaction globale élevé de

97,19 %

supérieur à celui de 2022 (94,4 %)

Les points forts (et le taux de satisfaction)

• **Le professionnalisme, la proximité et l'efficacité** des équipes, tant au niveau national que régional

• **L'influence de l'action de la FNTV** auprès des institutions françaises saluée (90,54 %)

• **La qualité de la veille (97,27 %) et les actions de négociations sociales** (89,05 %, en nette progression par rapport à l'année précédente)

• **La réactivité et la qualité des réponses** apportées aux adhérents (95,52 %)

Ces résultats mettent en évidence la dynamique positive et l'efficacité des actions menées par la FNTV en 2023.

La FNTV adhère à



La FNTV est certifiée Quali'Op

