

LA REVUE INTERACTIVE

*Incontournables
pour un transport durable !*



CONGRÈS FNTV

17 OCTOBRE 2024

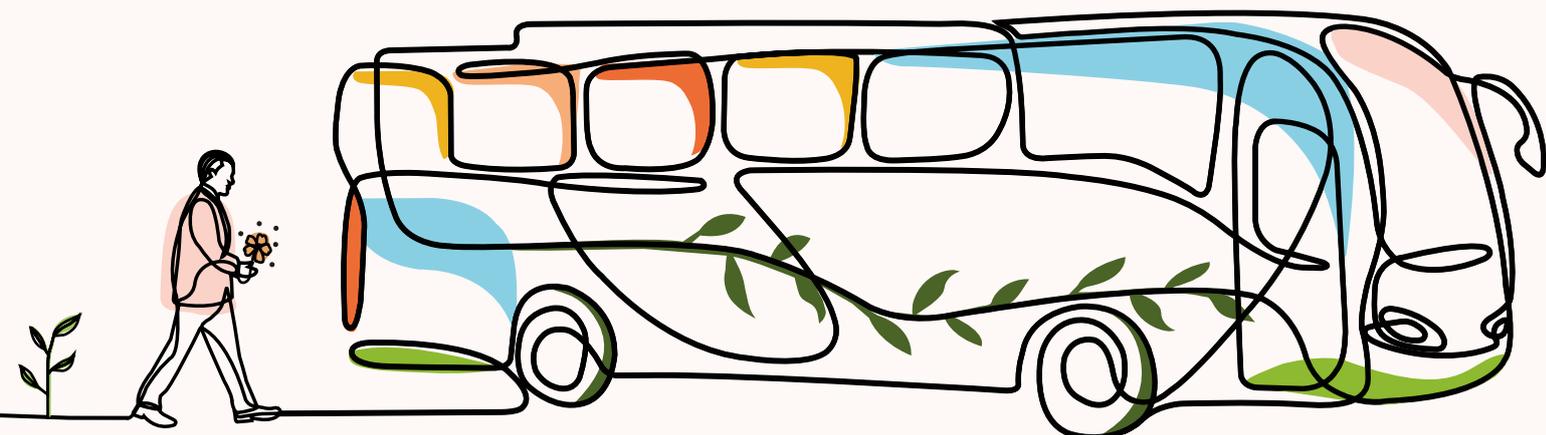
Ce 17 octobre, nous étions environ 400 participants à échanger sur les enjeux actuels et futurs de notre profession.

Le Ministre délégué chargé des Transports, 3 Vice-Présidents de Régions, 1 sénateur et 26 intervenants de premier plan ont échangé autour de thèmes stratégiques tels que la transition écologique dans notre secteur, la mobilité durable et rurale mais aussi les questions de l'innovation et de l'attractivité au sein de la profession.

Grâce à ces échanges, nous avons avancé, ensemble.

La FNTV remercie l'ensemble des participants, intervenants et partenaires de cette journée.

GALERIE



L'édito de

Jean-Sébastien BARRAULT
Président, FNTV



Des actions urgentes pour une transition réussie

Le transport routier de voyageurs est à un tournant crucial. Porteur d'une mobilité accessible pour des millions de citoyens, notre secteur est résolument engagé dans la transition énergétique. Mais face aux défis économiques et environnementaux, nos entreprises ont besoin d'un soutien fort et durable.

Le financement est également un point critique : les aides actuelles sont insuffisantes et parfois remises en question. Sans un engagement financier pérenne des pouvoirs publics et des acteurs de la filière, les investissements nécessaires à la décarbonation resteront hors de portée pour beaucoup de nos entreprises.



Dans les zones périurbaines, les cars express et le covoiturage offrent des solutions efficaces et peu coûteuses. Nous soutenons le plan quinquennal des cars express, mais des décisions arbitraires, comme l'interdiction des autocars dans certaines zones sans alternative viable, freinent notre ambition.

Enfin, le secteur souffre d'une crise de recrutement. La simplification des procédures, comme la réduction des délais pour obtenir un permis, pourrait immédiatement renforcer notre attractivité.

La transformation de nos flottes est en marche, mais elle se heurte aux coûts élevés des véhicules alternatifs, à la faible disponibilité des solutions industrielles et aux obstacles logistiques. Nous demandons un cadre stable qui reconnaisse les solutions de transition – bio-GNV, B100, HVO.

Le transport routier de voyageurs a prouvé sa résilience lors des grands événements de 2024. Pour aller plus loin, un soutien ferme de l'État est nécessaire. **Ensemble, faisons de notre secteur un pilier de la transition écologique et de la mobilité pour tous.**

La parole à

François DUROVRA

Ministre délégué
chargé des transports



Réinventer la mobilité routière au service des Français

Notre quotidien et celui de millions de Français sont façonnés par la mobilité, et le transport routier de voyageurs joue un rôle essentiel dans cette dynamique. Face aux défis du transport longue distance et des trajets quotidiens, je suis résolument engagé à trouver des solutions accessibles et durables. La route, en particulier à travers le plan national de cars express, constitue une réponse concrète aux besoins de mobilité, et nous dévoilerons dès le début de l'année prochaine un cadre national permettant aux collectivités locales de se saisir pleinement de cette opportunité.

La transition énergétique est incontournable pour le transport routier, mais elle ne doit pas opposer les technologies entre elles. Aux côtés des acteurs de la filière, nous explorons des solutions variées, du bio-GNV au B100, en passant par des dispositifs de suramortissement et de financements ciblés pour accélérer la décarbonation des flottes. Cette adaptation demande des moyens, et je m'engage à mobiliser des ressources supplémentaires pour que la route, tout comme le rail, réponde aux exigences environnementales.

Les infrastructures routières, souvent oubliées dans les politiques publiques, méritent elles aussi un investissement accru. Les gares routières, par exemple, doivent devenir des pôles d'échanges modernes, en intégrant des hubs pour les cars express et les autocars longue distance. Nous œuvrons pour que ces espaces soient adaptés aux besoins de nos concitoyens et soutenus par un cadre réglementaire national.

Je tiens également à souligner les efforts en matière de recrutement. Les initiatives visant à réduire les délais d'accès au permis de conduire et à favoriser l'attractivité des métiers du transport routier de voyageurs sont en cours de déploiement, avec l'objectif de répondre aux besoins urgents de la profession.



Les défis sont nombreux, mais ils nous rappellent aussi le rôle fédérateur du transport routier de voyageurs.

Plus qu'un moyen de déplacement, la mobilité incarne la possibilité de se rapprocher, de vivre ensemble.

À tous ceux qui contribuent à cette mission au quotidien, je dis merci. Vous rendez possibles les liens entre territoires et rapprochez les Français.



Témoignage

François GEMENNE

**Président, Alliance de la
décarbonisation de la route**



Faire de la transition un horizon désirable

La transition vers une mobilité décarbonée est essentielle, mais elle ne peut se faire par des interdictions ni par des oppositions entre modes de transport. Le chemin à parcourir est long pour que la route soit un espace partagé et sûr pour tous. Ce défi s'inscrit dans la décarbonation, car le transport routier représente un tiers des émissions en France.

Nous devons renforcer l'offre de transport collectif et encourager la multimodalité pour offrir des alternatives concrètes à la voiture individuelle.

Cars express, covoiturage, trains : ce n'est pas en restreignant les mobilités, mais en les rendant plus accessibles, que nous créerons un monde durable où chacun peut se déplacer librement. La transition est souvent perçue comme une série de contraintes.

Or, c'est précisément l'inverse que nous devons montrer. À l'image des Jeux Olympiques 2024, où l'efficacité des transports collectifs a été un facteur de succès, il faut faire de la transition un horizon désirable. Offrons des transports plus fiables, plus ponctuels et accessibles à tous. Cette approche fera de la transition un choix positif, pas une obligation.

La transition doit être incarnée dans notre quotidien, par le logement et les transports. Plutôt que d'évoquer les risques de l'inaction, soulignons les bénéfices de cette transformation.

Le transport collectif est une solution de mobilité moderne et durable : un pays avancé n'est pas celui où chacun possède une voiture, mais celui où les transports publics sont adoptés par tous.



L'article

LE FINANCEMENT, OBSTACLE À LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ?

Face aux exigences réglementaires croissantes et aux coûts élevés des technologies décarbonées, constructeurs, transporteurs, autorités régionales et financeurs ont échangé sur les difficultés qui freinent le passage à une mobilité plus durable. Ce débat a révélé la complexité des enjeux mais aussi des pistes d'action pour surmonter ces obstacles.

Des exigences réglementaires pour les constructeurs

Solène Grange, directrice générale d'Iveco France, a présenté les objectifs imposés aux constructeurs par les réglementations "Euro" et CO₂ qui visent à réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre.



Nous devons d'ici 2030 atteindre 90 % d'immatriculations en zéro émission pour les transports urbains, un objectif qui exige des investissements massifs dans des technologies encore onéreuses

La transition vers des véhicules à faibles émissions impose des changements profonds, notamment des investissements dans l'électrification des lignes de production et la conversion des infrastructures de ravitaillement. Iveco investit déjà des centaines de millions d'euros dans ces nouvelles technologies, mais les coûts de production des véhicules décarbonés – électrique, gaz, ou hydrogène – restent très élevés. Le coût d'un bus électrique est par exemple deux fois supérieur à celui d'un modèle diesel, et la technologie hydrogène est encore plus coûteuse, multipliant le prix par trois. Pour l'heure, la transition reste un lourd investissement pour les constructeurs et les collectivités.

Un financement à l'horizon incertain

Pour Cindy Baesen, directrice du financement de l'équipement chez BPIFrance, le manque de visibilité financière représente un obstacle majeur pour les institutions financières.



Le manque de visibilité et la jeunesse des technologies alternatives rendent les investissements risqués pour les financeurs

Il est difficile de prédire la valeur de revente des véhicules décarbonés dans un marché de l'occasion encore inexistant. En l'absence de certitude sur la durabilité de ces investissements, les banques peinent à évaluer le risque. Pour les financeurs, un marché stable avec des réglementations pérennes est indispensable pour sécuriser les financements. Cindy Baesen appelle également à des aides publiques simplifiées et accessibles à toutes les énergies, un point partagé par l'ensemble des intervenants. Elle souligne l'importance de diversifier les leviers de financement, en prenant en compte des facteurs tels que la durée des contrats et la valeur résiduelle des véhicules, pour rendre ces investissements accessibles sur le long terme.



● D.Kunegel, S.Grange, C.Baesen, P.Fournié, V.Williot-Bertrand

Des besoins de stabilité pour les transporteurs

Du côté des transporteurs, le président du Groupe LK, Daniel Kunegel, déplore le manque de stabilité dans les cadres contractuels et la difficulté d'anticiper les fluctuations des prix des énergies.



La profession a besoin de contrats durables, pas de marchés de trois à cinq ans, pour avoir la visibilité nécessaire et répartir les risques

L'exemple du gaz naturel pour véhicules (GNV), dont les prix ont explosé après des investissements coûteux dans les infrastructures de compression, souligne le besoin d'une approche de long terme pour sécuriser les choix des transporteurs.

Pour Daniel Kunegel, le soutien de l'État est crucial pour cette transition. Bien que convaincue de l'urgence climatique, la profession ne peut supporter seule le poids des investissements nécessaires pour adapter ses flottes et infrastructures.

Les régions en première ligne

Philippe Fournié, vice-président de la région Centre-Val de Loire, insiste sur le rôle central des autorités organisatrices (AO) dans cette transformation. Il explique que la politique de transition doit être portée par les AO, qui sont en première ligne pour la mise en œuvre des nouveaux services de transport.



Nous avons besoin d'une vision politique de long terme et d'engagements financiers clairs pour intégrer ces transformations dans nos territoires, y compris en zones rurales

En Centre-Val de Loire, la région a déjà financé des études de mobilité à 80 % pour les communautés de communes, dans le but d'évaluer les besoins locaux et de déterminer le mix énergétique adapté.

La région a aussi mis en place un programme de rétrofit de véhicules thermiques en électriques, moins coûteux que l'achat de véhicules neufs.

Cette solution, testée avec succès sur une vingtaine de cars scolaires, permet de réduire les coûts tout en répondant aux exigences environnementales.

Cependant, Philippe Fournié appelle à une évolution des marchés publics pour permettre des contrats plus longs et donc plus sécurisants pour les transporteurs et les constructeurs.

Un cap pour la transition énergétique

Pour conclure, les intervenants ont souligné la nécessité d'une stratégie claire, capable de fédérer l'ensemble des acteurs autour d'un objectif commun.

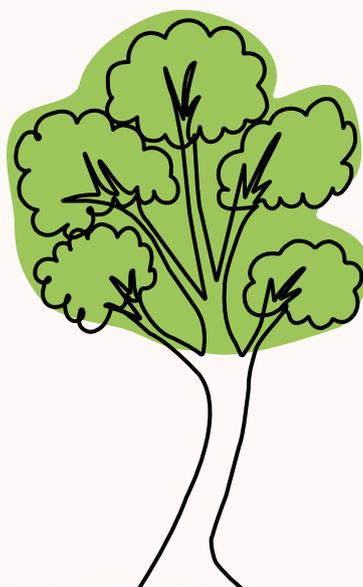


Il nous faut un cap pour que chaque acteur du secteur – transporteurs, constructeurs et financeurs – puisse avancer dans la même direction

Daniel Kunegel souligne l'importance de sortir d'une approche fragmentée du mix énergétique.

Cette table ronde a mis en lumière l'importance d'une collaboration accrue entre l'État, les régions, les constructeurs et les transporteurs pour relever le défi de la décarbonation.

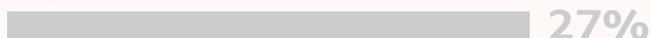
Avec un cadre politique clair et des financements adaptés, la transition énergétique pourrait devenir non seulement une nécessité environnementale, mais aussi une opportunité pour moderniser le secteur des transports en France.



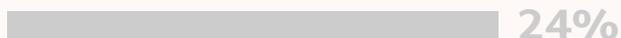
L'AVIS DES CONGRESSISTES

Vos clients sont-ils prêts à participer au financement de la transition énergétique ?

Oui



Non



Partiellement



Le débat

LE TOUT-ÉLECTRIQUE, UNE VRAIE OU UNE FAUSSE BONNE IDÉE ?

Lors d'un échange sur l'avenir énergétique des transports, les intervenants ont partagé leurs perspectives sur la transition vers l'électrique et le rôle du mix énergétique dans le transport collectif de demain.

Henri Paccalin, président de Daimler Buses France a présenté les objectifs imposés aux constructeurs par les réglementations "Euro" et CO₂ qui visent à réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre.

Le mix énergétique est crucial pour soutenir l'émergence de l'électrique

Tout en continuant à offrir des solutions hybrides, hydrogène et diesel, Daimler entend progressivement orienter l'industrie vers une gamme entièrement électrique et hydrogène d'ici 2039. À ce titre, le groupe a déjà développé plusieurs générations de batteries et prévoit de lancer un autocar électrique d'ici 2028.

Pour Jean-Luc Gibelin, vice-président de la région Occitanie, il est impératif de ne pas reproduire les erreurs passées, telles que la dépendance au tout-pétrole ou au tout-diesel, qui a laissé des collectivités tributaires des fluctuations de marché et des contraintes d'approvisionnement. Il prône un mix énergétique pérenne, ancré dans les spécificités locales, notamment pour des régions comme l'Occitanie, qui produisent de l'hydrogène vert. Pour lui, le soutien des collectivités sera essentiel pour garantir des infrastructures adéquates et une production locale.

Une transition nécessitant soutien et infrastructures

Le coût des véhicules électriques, encore élevé, pourrait freiner leur adoption si les aides publiques ne suivent pas. **Henri Paccalin met en avant l'investissement déjà consenti par Daimler** et plaide pour un soutien public à la fois pour les véhicules et les infrastructures nécessaires.

Le passage à une nouvelle énergie ne peut se faire sans un soutien important de l'État et de l'Europe

Jean-Luc Gibelin rappelle de son côté l'importance de former les professionnels à cette transition énergétique et de moderniser les infrastructures. En Occitanie, des initiatives sont en cours, telles qu'une école dédiée aux nouveaux métiers de la transition énergétique et des aides auetrofit pour adapter les véhicules à hydrogène.

Le coût écologique du tout-électrique et des nouvelles énergies

Henri Paccalin reste optimiste quant à l'impact environnemental de l'électrique, bien qu'il admette que le recul est encore limité sur cette technologie, surtout dans le transport longue distance.

Daimler explore également l'hydrogène vert pour prolonger l'autonomie des batteries électriques. Toutefois, il faudra du temps pour que les nouvelles technologies puissent être déployées de façon cohérente et durable sur l'ensemble de la gamme des autocars.

Pour Jean-Luc Gibelin, la réussite de la transition vers l'électrique passera par une vision plus large, qui inclut aussi des solutions comme le retrofit pour rallonger la durée de vie des véhicules. Ce modèle nécessite une approche plus globale des mobilités, adaptant chaque solution énergétique en fonction de l'usage.

Le besoin de visibilité et de planification à long terme

Le consensus parmi les intervenants est clair : l'adoption de l'électrique et des autres énergies nécessite une visibilité réglementaire et des plans cohérents.



Nous avons besoin d'un cadre clair à long terme, au niveau national comme européen

Henri Paccalin conclut en appelant à des stratégies durables pour les constructeurs, les clients et les collectivités. Pour Jean-Luc Gibelin, cette transition ne vise pas seulement à remplacer les énergies fossiles, mais à imaginer une nouvelle organisation des mobilités pour les décennies à venir.

En résumé, si l'électrique est une part essentielle du futur des transports, il ne saurait être une réponse unique. Le développement d'un mix énergétique est essentiel pour relever les défis de la transition vers un modèle de mobilité plus durable.



● H. Paccalin, J-L Gibelin



Témoignage

André BROTO

Auteur de 40 idées
reçues sur les transports



L'impact de la voiture sur les déplacements domicile-travail en milieu rural et périurbain est immense

Avec 8,5 millions d'actifs qui se déplacent quotidiennement sur des distances supérieures à 10 kilomètres, dont 6 millions en province, la dépendance à l'autosolisme est flagrante.

Ce sont des millions de travailleurs captifs de leur voiture, isolés par l'absence de solutions de transport adaptées

Pour lui, le covoiturage et l'autocar représentent des solutions viables et immédiates.

Les chiffres sont parlants : chaque jour, les régions mobilisent des services scolaires pour amener 2 millions d'enfants aux portes des écoles rurales. Selon lui, il est tout à fait envisageable d'appliquer ce modèle aux actifs.

Nous pourrions couvrir les besoins de 3 millions de navetteurs en répartissant équitablement entre train, covoiturage et car

Pour lui, le covoiturage et l'autocar représentent des solutions viables et immédiates.

Les cars express, par exemple, pourraient être limités aux heures de pointe et complétés par du covoiturage pour une desserte étendue au-delà de ces heures.

Face à cette dépendance à la voiture, comment rendre les transports collectifs plus attractifs ?

Pour André Broto, les solutions passent par des politiques de dissuasion de l'autosolisme et par une expérience de transport enrichie, plus confortable et socialisante. En Île-de-France, il cite l'exemple de navetteurs des Mureaux ou de Mantes-la-Jolie, qui remplacent le stress du trafic par un temps de trajet en car plus serein.

Les communautés de communes doivent avoir une vision précise des besoins de leurs habitants

Enfin, pour promouvoir une multimodalité efficace, il met en avant le besoin de coordination locale en s'appuyant sur le modèle du Pays Voironnais, qui combine car express, train et covoiturage.

Dans les zones périphériques et rurales comme ailleurs, la clé réside dans des lignes complémentaires permettant aux travailleurs de rejoindre les centres-villes, favorisant ainsi une solidarité essentielle entre les territoires et les métropoles.

L'article

QUELLES SOLUTIONS DE MOBILITÉ DURABLE DANS NOS TERRITOIRES ?

Plusieurs acteurs du secteur des mobilités ont partagé leurs initiatives pour rendre les territoires ruraux plus accessibles tout en minimisant l'impact écologique des déplacements. Autour de l'importance du transport collectif, du covoiturage et des solutions de transport à la demande (TAD), ils ont dressé un panorama des solutions visant à répondre aux besoins des zones peu denses.

Un guide pour rassembler des solutions adaptées aux territoires ruraux

Ingrid Mareschal, déléguée générale de la FNTV, a introduit la publication d'un guide des mobilités rurales pour accompagner les collectivités et autorités organisatrices dans leurs stratégies de mobilité.

La crise des gilets jaunes a mis en lumière les difficultés d'accès aux transports dans les zones rurales, un problème que la FNTV dénonçait depuis longtemps

En collaboration avec les adhérents de la FNTV Nouvelles Mobilités, ce guide répertorie les solutions de covoiturage, de transport à la demande et de transport scolaire.

L'objectif est de proposer un panel de services complémentaires pour répondre aux défis de mobilité dans les territoires ruraux

Transformer les sièges libres en réseau de transport collectif

Olivier Binet, CEO de Karos, a présenté le covoiturage comme une solution de mobilité durable et économique pour les zones périurbaines et rurales.

Il y a plus de 50 millions de sièges libres chaque jour en France sur les trajets domicile-travail. C'est une réserve de mobilité immense qui peut être transformée en réseau de transport collectif

Karos, qui propose des services en France, en Espagne et en Allemagne, exploite cette ressource existante pour offrir des trajets à bas coût, notamment pour les rabattements vers des lignes de cars express ou des points d'intermodalité.

Le modèle se révèle particulièrement pertinent dans des zones de faible densité, comme le pôle d'équilibre territorial et rural de Bruche-Mossig en Alsace, où Karos a réalisé 15 000 trajets en dix mois, souvent en lien avec les employeurs locaux.



Le transport à la demande : une solution souple pour désenclaver les zones rurales

Clelia Schwing, de la société Via, a mis en avant la flexibilité du transport à la demande pour relier les zones peu denses aux réseaux structurants de transports publics. Elle a cité l'exemple de DistriFlex dans l'agglomération de Saint-Louis, qui couvre 200 kilomètres carrés avec seulement quatre véhicules.



DistriFlex permet de desservir efficacement un vaste territoire avec un service qui attire jusqu'à 20 000 passagers par an, dont 37 % n'auraient pas pu se déplacer sans ce service

Ce type de solution s'avère particulièrement attractif pour les usagers qui n'ont pas d'alternative à la voiture, encourageant un report modal vers des options plus durables.

Adapter le transport à la demande, aux besoins locaux

Thibault Lécuyer, directeur général de Padam Mobility, a souligné la capacité du transport à la demande à répondre aux besoins variés des populations rurales, qu'il s'agisse de personnes âgées, de jeunes ou de ménages cherchant à réduire leur nombre de véhicules.



Le transport à la demande est une solution d'écologie non punitive. Dans certains cas, il permet de réduire le nombre de voitures dans les foyers

Grâce à des algorithmes sophistiqués, les solutions de Padam Mobility peuvent adapter le service aux spécificités des territoires tout en calculant précisément l'impact économique et écologique.

Complémentarité et intermodalité : la clé d'une mobilité durable et cohérente

Un des grands défis évoqués par les intervenants a été la nécessité de coordonner les différents services de mobilité pour garantir une offre cohérente et éviter le double financement.



Nous nous efforçons de compléter les réseaux de transport structurant sans entrer en concurrence, notamment via des lignes de rabattement vers les cars express ou le covoiturage

Comme l'explique Olivier Binet, en assurant une complémentarité avec les autres modes de transport, le covoiturage et le transport à la demande deviennent des alternatives viables et attractives, surtout dans les zones périurbaines où les infrastructures sont moins développées. Cette table ronde a mis en lumière l'importance d'une approche multimodale, intégrant les spécificités des territoires et les besoins des populations.

En regroupant des solutions variées et complémentaires, comme le covoiturage et le TAD, les acteurs du secteur contribuent à rendre la mobilité durable accessible dans tous les territoires, tout en répondant aux impératifs écologiques et économiques.



● I. Mareschal, T. Lécuyer, C. Schwing, O. Binet, V. Williot-Bertrand

L'article

COMMENT GARANTIR L'ACCÈS AUX TRANSPORTS POUR TOUS ?

En présence de représentants des collectivités, des opérateurs de transport, des régulateurs et des législateurs, le débat a porté sur les infrastructures, la complémentarité des modes de transport, et l'importance d'un cadre réglementaire adapté pour garantir la mobilité pour tous.



● P.J. Rochette, V. Hays, T. Matagne, T. Mallet, G. de Lasteyrie, J.F. Monteils, T. Guimbaud, V. Williot-Bertrand

Des infrastructures routières essentielles mais négligées

Thierry Guimbaud, président de l'Autorité de régulation des transports (ART), a ouvert la discussion en soulignant le rôle clé des infrastructures, notamment des gares routières, pour garantir un accès équitable aux transports.



L'ouverture à la concurrence des services de transport routier en 2015 a été un succès, mais les gares routières restent un échec, car elles n'ont pas bénéficié d'une gouvernance adaptée

Alors que l'ART a proposé plusieurs scénarios pour améliorer leur gestion, Thierry Guimbaud a insisté sur la nécessité d'une organisation qui permettrait de gérer et développer ces infrastructures essentielles.

Vincent Hays, directeur général de FlixBus France, a poursuivi en pointant l'écart de qualité des infrastructures entre la France et ses voisins européens.



La France est en retard par rapport à l'Allemagne ou l'Espagne en matière de services dans les gares routières, ce qui freine le développement du transport routier longue distance

Il a également souligné l'importance de l'inclusion des opérateurs privés dans les projets d'aménagement des gares pour répondre aux besoins des passagers.

Une complémentarité entre modes de transport pour répondre aux besoins de mobilité

Pour Thierry Mallet, Président directeur général de Transdev, la mobilité pour tous repose sur une combinaison de solutions adaptées aux besoins spécifiques des territoires. Il a cité l'exemple de l'agglomération de Reims où différents modes de transport – tramways, cars express, et covoiturage – sont interconnectés pour assurer une desserte optimale.



La priorité, c'est la périphérie : c'est en desservant correctement les zones éloignées que nous réduirons le trafic en centre-ville

Selon lui, chaque mode de transport a un rôle spécifique, et une complémentarité bien pensée permettrait de répondre aux besoins de mobilité tout en réduisant l'usage de la voiture individuelle.

Jean-François Monteils, président du directoire de la Société des grands projets, a souligné que cette vision multimodale est aujourd'hui intégrée dans les projets de Services express régionaux métropolitains (SERM).



Nous sortons de l'opposition entre modes de transport ; l'enjeu est désormais d'organiser une offre multimodale qui réponde aux besoins de chaque territoire

a-t-il expliqué. La SGP travaille ainsi avec les collectivités pour garantir que ces services puissent être déployés de manière coordonnée.

Covoiturage et nouvelles mobilités

Thomas Matagne, président d'Ecov, a mis en avant le rôle du covoiturage comme solution de transport complémentaire, en particulier dans les zones à faible densité de population.

Le covoiturage permet d'étendre le rayonnement du transport collectif à l'automobile, en maximisant le taux d'occupation des véhicules

Selon lui, l'intégration du covoiturage dans les offres de mobilité permet non seulement de réduire l'autosolisme, mais aussi d'optimiser les infrastructures existantes sans multiplier les investissements coûteux.

Enfin, Grégoire de Lasteyrie, vice-président de la région Île-de-France, a illustré l'engagement régional en faveur des cars express avec l'ouverture récente de la première ligne entre Bréval et La Défense.

L'enjeu est d'irriguer les zones moins desservies avec des pôles d'échanges multimodaux et de garantir un accès facile à tous les moyens de transport, y compris le covoiturage et le vélo

En simplifiant la tarification et en intégrant le Pass Navigo dans un maximum de solutions de mobilité, la région vise à offrir des alternatives attractives pour tous les usagers.

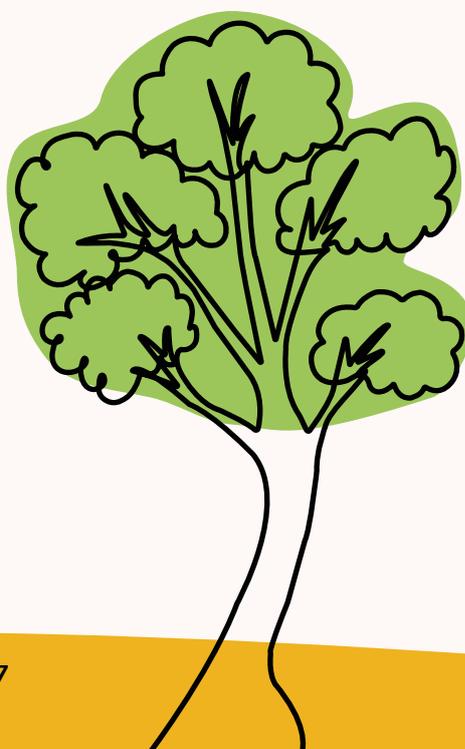
Le rôle des politiques publiques pour garantir l'accès aux transports

Pierre-Jean Rochette, sénateur de la Loire, a conclu le débat en insistant sur la nécessité de soutenir ces initiatives par des politiques publiques adaptées.

Pour garantir l'accès aux transports pour tous, il est essentiel d'intégrer tous les opérateurs dans nos réseaux et de simplifier les réglementations qui entravent encore la profession

Il a également mentionné l'exemple autrichien du Klimaticket, un abonnement de transport unique et abordable qui pourrait inspirer des initiatives similaires en France pour encourager le report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs.

Cette table ronde a permis de dresser un panorama des défis et des solutions envisageables pour garantir une mobilité accessible et durable pour tous. En associant infrastructures adaptées, complémentarité des modes de transport, et engagement des acteurs publics et privés, le secteur des transports pourra répondre aux enjeux de demain en matière d'accessibilité et de décarbonation.





L'AVIS DES CONGRESSISTES

Selon vous, comment améliorer le nombre et la qualité des gares routières ?

Mieux définir leur gouvernance

27%

Multiplier leur présence sur tout le territoire

49%

Baisser les tarifs des « touches de quai »

16%

Moderniser les services et la qualité d'accueil

72%

Pour voir le replay de la matinée du Congrès :

REPLAY MATINÉE

L'article

LE TRANSPORT PAR AUTOCAR : UN ATOUT POUR LE TOURISME DURABLE

Les acteurs du transport routier et du tourisme se sont réunis pour explorer le rôle de l'autocar dans une mobilité plus durable. Alors que le secteur du tourisme fait face à des défis de décarbonation et d'accès aux zones réglementées, les intervenants ont abordé l'importance des motorisations alternatives, de l'infrastructure et du financement pour faire de l'autocar un mode de transport touristique écologique et accessible.

L'autocar : une alternative écologique au tourisme individuel

Christine Français, directrice générale de Cars Grisel, a rappelé que le transport touristique par autocar est, par nature, une solution écologique.



L'autocar permet de réduire l'autosolisme en rassemblant plusieurs personnes qui autrement prendraient leur propre véhicule

En mutualisant les trajets, les autocars contribuent à réduire les émissions de CO₂ par passager, tout en offrant un moyen de transport accessible et fédérateur. Cependant, Christine Français a souligné les défis posés par les Zones à Faibles Émissions (ZFE), qui risquent de restreindre l'accès des autocars touristiques aux centres-villes et aux sites touristiques, freinant ainsi leur potentiel écologique.

Hydrogène, électricité, bio-carburants : quelle motorisation pour les autocars de demain ?

Les choix de motorisation des autocars sont au cœur du débat sur la durabilité.

Paul Vidal, conseiller délégué aux Transports scolaires et interurbains pour la région Auvergne-Rhône-Alpes, a partagé l'expérience de sa région, qui expérimente l'hydrogène tout en conservant un mix énergétique.



Nous misons sur l'hydrogène pour l'avenir, mais en attendant, nous travaillons avec des énergies actuelles. La transition énergétique doit intégrer plusieurs solutions

La région a d'ailleurs commandé quinze autocars rétrofités à hydrogène, bien que la livraison tarde en raison de l'homologation des technologies.

Michel Seyt, président de Réunir, a souligné l'intérêt croissant de la profession pour l'hydrogène et l'électricité, mais il reste prudent quant à l'applicabilité de ces solutions pour le tourisme.



Le tourisme durable implique une motorisation adaptée, et l'électrique pourrait ne pas suffire pour les longs trajets touristiques. L'hydrogène semble offrir un potentiel plus prometteur

Malgré ces avancées, les intervenants conviennent que l'adaptation des motorisations reste complexe et que la profession ne peut pas encore compter sur une technologie unique.

Le financement et l'accès aux villes : deux freins au développement du tourisme en autocar

Outre la question des motorisations, les intervenants ont évoqué les défis de financement pour l'adoption de nouvelles technologies dans le secteur du tourisme. **Christine Français** a souligné :

Le financement des nouveaux véhicules à motorisation propre sera forcément un sujet, car les investissements sont élevés, et la visibilité reste faible

Cette incertitude est renforcée par les restrictions imposées aux autocars dans les centres-villes, qui pourraient réduire la rentabilité de ces investissements.

Michel Seyt a souligné le paradoxe des restrictions d'accès imposées aux autocars dans certaines villes européennes comme Rome ou Florence.

Limiter l'accès des autocars aux centres-villes, c'est priver un moyen de transport collectif de son impact positif sur l'environnement et le tourisme accessible

Il a salué la FNTV pour avoir obtenu une dérogation pour les ZTL de Paris, permettant ainsi aux autocars de tourisme de continuer à desservir la capitale, et il espère que d'autres villes suivront cet exemple.

L'autocar, un atout pour les grands événements sportifs

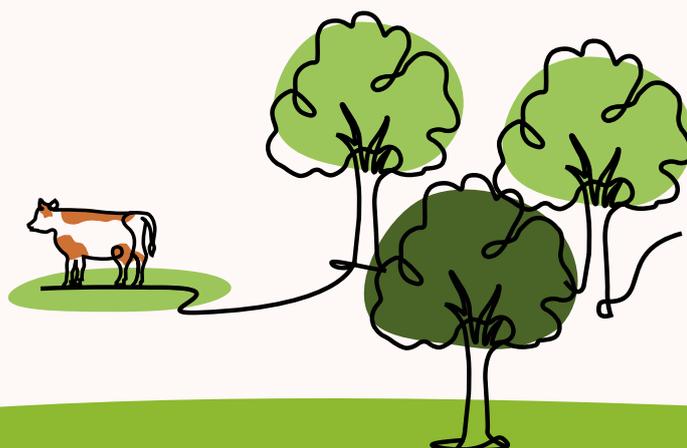
L'avenir de l'autocar dans le tourisme durable semble prometteur, surtout en vue des événements internationaux. Paul Vidal a évoqué les Jeux Olympiques d'hiver de 2030, pour lesquels la région Auvergne-Rhône-Alpes prévoit de mobiliser massivement les autocars.

La ligne ferroviaire est limitée à la vallée, donc l'autocar sera indispensable pour desservir les stations et les sites olympiques

Ceci, en espérant que la région puisse s'appuyer sur une flotte propre d'ici là. Il a également envisagé des alternatives innovantes, comme les « ascenseurs valléens », bien que ces infrastructures ne puissent être déployées d'ici 2030 en raison de leur coût.

Michel Seyt a rappelé le succès des transports par autocar lors des Jeux Olympiques de Paris 2024, où 20 % des véhicules utilisés étaient déjà équipés de motorisations propres.

Les autocars ont démontré leur utilité dans les grands événements, et avec une transition énergétique adaptée, ils pourront encore mieux répondre aux attentes de demain



L'autocar, une réponse au défi de la mobilité durable dans le tourisme

Cette table ronde a mis en lumière le potentiel des autocars comme solution de mobilité durable pour le tourisme, tout en rappelant les défis technologiques, financiers et réglementaires.

Les intervenants ont souligné la nécessité de développer des motorisations adaptées et de garantir l'accès des autocars aux sites touristiques pour encourager un tourisme plus respectueux de l'environnement et accessible au plus grand nombre. Avec une collaboration accrue entre collectivités, opérateurs et pouvoirs publics, l'autocar pourrait devenir un pilier central du tourisme durable en France.



● P. Vidal, M. Seyt, C. Français

L'article

QUELLES INNOVATIONS POUR L'ATTRACTIVITÉ DE NOS MÉTIERS ?



● J.M. Heyberger, C. Maitrot-Feugeas, L. Jallier, V. Williot-Bertrand

Le secteur des transports de voyageurs est confronté à un défi majeur : attirer et fidéliser de nouveaux talents pour faire face à une demande croissante et à des métiers en pleine mutation. Cette table ronde a réuni des experts du recrutement, de l'insertion professionnelle et de l'éducation pour partager leurs initiatives visant à redorer l'image du secteur et à répondre aux besoins en personnel qualifié.

Réinventer le recrutement et attirer les jeunes générations

Lydie Jallier, directrice des ressources humaines chez Keolis, a détaillé la stratégie innovante de son entreprise pour répondre aux nouvelles attentes des candidats.

Nous avons choisi d'abandonner le CV pour privilégier l'échange et le dialogue avec les candidats, car aujourd'hui ce sont eux qui nous recrutent

Keolis mise ainsi sur des méthodes immersives, telles que des simulateurs de conduite, pour permettre aux candidats de se projeter dans le métier. En partenariat avec des associations, l'entreprise a également lancé des campagnes de sensibilisation dans les lycées professionnels pour attirer de nouveaux profils, en particulier des jeunes et des femmes, vers les métiers de la conduite et de la maintenance.

Utiliser le digital pour toucher les jeunes générations

Caroline Maitrot-Feugas, fondatrice de Nomad Education, a partagé son expérience en matière d'éducation digitale pour intéresser les jeunes aux métiers du transport.

Tous les jeunes, même dans les zones rurales, ont un smartphone, et c'est un outil égalitaire. Nous avons donc conçu une application qui couvre tous les programmes scolaires, incluant des modules sur les métiers du transport

Grâce aux réseaux sociaux comme TikTok et Instagram, Nomad Education touche désormais plus de 3 millions de jeunes, leur proposant du contenu attractif et adapté à leurs codes, avec un focus sur l'utilité sociale et écologique des métiers de la mobilité.

Promouvoir la diversité et l'inclusion dans le secteur

La question de la diversité a également été abordée, avec un accent particulier sur l'intégration de nouveaux publics.

Jean-Marc Heyberger, administrateur du réseau Écoles de la 2e Chance, a souligné l'importance de l'insertion professionnelle pour les jeunes en difficulté.

Les jeunes que nous accompagnons sont souvent très éloignés du marché du travail. Grâce aux stages en entreprise et à notre partenariat avec la FNTV, ils découvrent un secteur qui leur offre de réelles opportunités de carrière

Cette convention permet de sensibiliser les entreprises de transport aux avantages de ces partenariats, tout en offrant aux jeunes des stages accompagnés pour faciliter leur intégration.

Une marque employeur axée sur la transparence et l'ancrage local

Pour attirer durablement des talents, **Lydie Jallier** a également insisté sur l'importance d'une marque employeur authentique et transparente.



Nous voulons promouvoir Keolis comme un acteur de proximité, présent au cœur des villes et des campagnes, en mettant en avant notre engagement pour l'insertion locale et la fidélisation de nos collaborateurs

Keolis a ainsi lancé le programme « Collègues », dans lequel les salariés actuels partagent leurs expériences pour attirer de nouveaux candidats, notamment par le biais des réseaux sociaux.

Changer les mentalités pour valoriser les métiers du transport

Caroline Maitrot-Feugas a souligné la nécessité de sensibiliser également les familles et le système éducatif pour changer les mentalités.



Les métiers du transport permettent de réussir sa vie sans passer par les voies académiques traditionnelles. Il est crucial que les enseignants et les parents valorisent ces carrières et cessent de les sous-estimer

Nomad Education, en collaboration avec la FNTV, a lancé des challenges inter-lycées pour encourager les jeunes à explorer ces métiers et lever les préjugés, tout en soulignant les perspectives de carrière et la sécurité de l'emploi dans ce secteur.

Investir dans la formation pour préparer les talents de demain

Lydie Jallier a également mentionné le projet « Transformeurs » dans le cadre de France 2030, qui vise à renforcer les programmes de formation initiale et continue pour les métiers du transport, de la conduite aux fonctions techniques.



Tous les parcours, du CAP au bac +5, sont concernés, car chaque profil a sa place dans notre secteur

Keolis prévoit de poursuivre ses efforts pour offrir des formations adaptées aux évolutions du secteur et répondre aux aspirations des jeunes générations.

Construire un avenir attractif pour les métiers du transport

Cette table ronde a montré que l'attractivité des métiers du transport passe par une stratégie de recrutement innovante, une meilleure visibilité des métiers auprès des jeunes et de leurs familles, et des initiatives de formation adaptées aux réalités du secteur. Avec des programmes d'insertion, des outils digitaux et des partenariats avec des écoles et associations, les intervenants s'engagent à construire un secteur où chacun peut trouver sa place et s'épanouir.



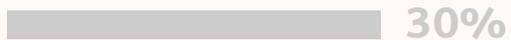
L'AVIS DES CONGRESSISTES

Avez-vous constaté une amélioration dans les recrutements de conducteurs au cours des derniers mois ?

Oui



Non



Le focus

LES IMPACTS DE L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE SUR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

L'étude réalisée par Sopra Steria Next pour la FNTV ouvre de nouvelles perspectives pour le secteur du transport routier de voyageurs, en évaluant comment l'intelligence artificielle (IA) peut transformer des processus clés et alléger des tâches chronophages. Des entretiens approfondis menés avec des entreprises du secteur ont permis d'identifier des cas d'usage concrets et pertinents, adaptés aux besoins quotidiens des transporteurs.

Un potentiel d'optimisation dans les appels d'offres

L'un des principaux apports de l'IA réside dans l'assistance à la réponse aux appels d'offres, un processus souvent complexe et long. Dans certains cas, répondre à une proposition peut nécessiter jusqu'à deux mois de travail pour analyser les documents, structurer les réponses et extraire les informations cruciales. L'IA générative se révèle être une alliée précieuse pour automatiser cette phase : elle peut synthétiser rapidement les points saillants d'un appel d'offres et capitaliser sur des données internes pour guider la réponse. L'analyse IA propose même des idées de plan pour le changement opérationnel ou un tableau de solutions adaptées aux exigences du client, accélérant ainsi la prise de décision.



● F. Sola

Un assistant digital pour les analyses techniques et la rédaction

Grâce à des outils IA spécialement conçus pour le secteur, il est désormais possible d'automatiser l'analyse des appels d'offres. En téléchargeant simplement les documents, les entreprises peuvent obtenir une synthèse instantanée des exigences techniques et bénéficier de suggestions pour structurer un plan de continuité de l'activité.

L'assistant peut même produire des propositions diversifiées, allant de solutions ambitieuses à des options plus réalistes, en fonction des capacités de l'entreprise. Ce gain de temps et d'efficacité réduit le besoin de mobiliser de nombreux collaborateurs sur des tâches répétitives, tout en augmentant la qualité et la précision des réponses.



● K. Metallaoui

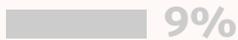
L'AVIS DES CONGRESSISTES

Envisagez-vous d'intégrer l'intelligence artificielle dans votre activité professionnelle ?

Oui



Non



L'IA : un levier désormais accessible à toutes les entreprises

L'évolution rapide des technologies IA permet aujourd'hui aux PME d'accéder à ces innovations, sans nécessiter les ressources massives qui étaient autrefois réservées aux grandes entreprises. Les données n'ont plus besoin d'être strictement structurées, et les solutions de calcul sont devenues plus accessibles. Désormais, même les entreprises disposant de moyens limités peuvent utiliser des solutions IA pour améliorer leurs opérations, sans besoin d'une expertise poussée en data science.

Une invitation à découvrir plus en détail les applications concrètes

Pour mieux appréhender ces transformations, Sopra Steria Next et la FNTV proposeront bientôt des webinaires destinés à explorer les résultats de l'étude en profondeur. Ces sessions offriront l'opportunité aux acteurs du secteur de découvrir les cas d'usage IA et d'échanger sur leur pertinence pour le quotidien des entreprises de transport. En conclusion, l'IA s'annonce comme un catalyseur pour la profession, optimisant des processus complexes et ouvrant la voie à une nouvelle ère de compétitivité et de réactivité.

Selon vous, dans quel service ou pour quelle tâche (ou mission), l'intelligence artificielle pourrait constituer un atout ?



Témoignage

Bertrand BERNINI

Directeur général

VIABUS



L'IA PERMET DE RENFORCER LES LIENS HUMAINS

À la question « Envisagez-vous d'intégrer l'intelligence artificielle dans votre activité professionnelle ? », 91 % des participants de cet après-midi ont répondu oui. Parmi eux, Bertrand Bernini, directeur général de Viabus, partage son expérience et comment son entreprise a récemment adopté l'IA.

Un outil découvert par hasard



J'ai découvert l'IA par hasard grâce à une amie qui m'avait recommandé d'essayer ChatGPT

En tant que dirigeant d'une PME, il n'avait aucune expertise spécifique en IA, mais cet outil a changé sa perception :



Cela nous a permis de démystifier l'IA et de comprendre combien elle pouvait nous faire gagner du temps

L'application lui permet, par exemple, de rédiger des réponses rapides, comme pour traiter la plainte d'une cliente.



Bien sûr, le texte doit être vérifié, mais le temps gagné est considérable

Sécurité des données et confidentialité

La question de la confidentialité a également été soulevée. Pour sécuriser l'utilisation de ChatGPT, Viabus a opté pour un abonnement sécurisé, permettant une utilisation plus adaptée pour ses salariés.

Automatisation des devis : un gain de temps précieux

Dans le cadre de ses activités de tourisme et de transport occasionnel, Viabus doit traiter des centaines de demandes de devis par mois, une tâche répétitive pour ses équipes.



Nous avons développé un système qui génère automatiquement les devis en quelques clics et secondes

Ce processus allège le travail des collaboratrices, qui n'ont plus qu'à valider le devis, réduisant de 30 % le temps nécessaire pour cette tâche.

L'impact sur le quotidien des salariés

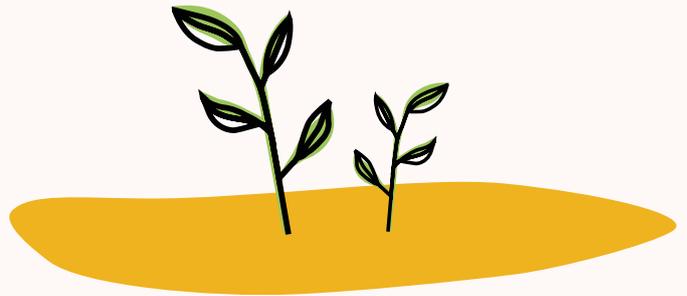
Face aux craintes des salariés liées à l'automatisation, Bertrand Bernini se veut rassurant :

L'IA nous aide à éliminer les tâches ingrates, libérant nos équipes pour se concentrer sur des activités à plus forte valeur ajoutée

Pour lui, l'IA est avant tout une opportunité : elle permet de délester les salariés de tâches répétitives et de leur offrir davantage de contact avec les clients, favorisant ainsi un retour à des relations plus humaines.

Avec cette approche, Viabus démontre que l'IA peut transformer le secteur du transport en alliant efficacité et renforcement des liens humains.

L'IA, loin de déshumaniser notre entreprise, nous rapproche de nos clients



Pour voir le replay de l'après-midi du Congrès :

REPLAY APRÈS-MIDI

EN PARTENARIAT AVEC



DAIMLER TRUCK
Daimler Buses



IVECO
BUS



V O L V O



avec le soutien de
MUTUALEASE et OLEO100

