

Cahier d'acteur

Le transport routier de voyageurs : une réponse pertinente aux ambitions en matière de transport collectif

AMBITION FRANCE TRANSPORTS

FINANCER L'AVENIR DES MOBILITÉS

Au travers de l'offre publique ou de l'initiative privée, le transport routier de voyageurs a un rôle déterminant à jouer dans les mobilités de demain. Il propose une mobilité flexible et économique qui participe à la fois à la décarbonation des transports et au désenclavement des territoires.

Une ambition en faveur du développement des mobilités collectives

Les Services Express Routiers (lignes des Cars Express et lignes de covoiturages) sont pressentis comme le premier maillon indispensable à la mise en œuvre des SERM grâce aux infrastructures existantes et à une articulation facile avec les autres modes de transport.

La FNTV est convaincue que l'alternative à l'autosolisme réside dans la construction d'une offre pertinente qui réponde aux besoins des passagers et plaide pour que les collectivités disposent de réelles possibilités de financement de l'offre de mobilité.

Une ambition en faveur des infrastructures routières

Les services routiers présentent l'atout indéniable d'être simples et économiques à déployer en raison de **l'infrastructure routière préexistante**. Il pourra s'avérer pertinent d'aménager des portions de **voies dédiées ou réservées** permettant de donner un avantage compétitif aux transports collectifs et partagés. Le maillage du territoire avec des **infrastructures d'accueil de qualité (gares routières / pôles d'échanges multimodaux)** est nécessaire afin de permettre le report modal.

Une ambition en faveur de la décarbonation des mobilités

Le développement de lignes d'autocars ou de covoiturage permettant de capter les autosolistes, la rationalisation des services afin d'augmenter le taux de remplissage, l'investissement dans les véhicules les plus récents, l'incorporation de carburants alternatifs sont autant d'éléments qui permettent aux **transports routiers de voyageurs d'être un acteur clef en matière de réduction des émissions liées aux déplacements**.

Il est essentiel de créer les **conditions économiques et techniques permettant au transport routier de voyageurs de poursuivre et d'achever sa transition énergétique**.

Thématiques

- Le financement des mobilités du quotidien par les autorités organisatrices de mobilité (AOM) dans les territoires et le financement des SERM
- Le financement des infrastructures routières

Fédération Nationale des Transports de Voyageurs – FNTV

Jean-Sébastien Barrault, Président
Ingrid Mareschal, Déléguée générale
14 bis rue Daru, 75008 Paris
01 40 82 62 72
www.fntv.fr

La FNTV rassemble les entreprises de transport routier de voyageurs et les acteurs des nouvelles mobilités. Elle représente plus de 1800 entreprises (TPE, PME et groupes) qui emploient 90 000 salariés. Les adhérents de la FNTV interviennent dans le secteur interurbain ; lignes régionales et transport scolaires, services touristiques ou librement organisés (Cars Macron), lignes de covoiturage.

Propositions pour financer le développement de l'offre de transport routier collectif et partagé de voyageurs

1-Mettre en place le Versement Mobilité Régional

La création du **Versement Mobilité Régional** par la Loi de Finances pour 2025 est une avancée majeure pour le financement de l'offre de mobilité interurbaine.

Alors que son déploiement se heurte à des hésitations et contestations, la FNTV alerte sur le **risque de suppression de ce dispositif s'il n'est pas mis en œuvre par les Régions.**

Afin de s'assurer de l'effectivité de cette nouvelle ressource, il apparaît nécessaire de mettre en œuvre un certain nombre de garde-fous sur l'utilisation de cette ressource et de favoriser le développement rapide de nouveaux services à même de satisfaire les besoins de mobilité des salariés des principaux contributeurs.

2-Favoriser le paiement d'un juste prix par les usagers des transports publics

Afin d'encourager le report modal, le développement d'une offre de service renforcée et de qualité apparaît plus pertinent que des mesures générales de gratuité. La gratuité nuit aux investissements ainsi qu'aux finances des collectivités. Par ailleurs, elle leurre le public sur le coût réel du transport et contribue largement aux difficultés d'acceptation par les employeurs du poids de leur contribution au financement des mobilités.

Dès lors qu'un Versement Mobilité est levé, **la mise en place de tarifs sociaux et solidaires doit être privilégiée aux mesures générales de gratuité.**

3-Mobiliser les financements disponibles

Alors que le report modal est identifié comme un gisement stratégique de baisse des émissions dans le secteur du transport routier de voyageurs, le **développement des Services Express Routiers (lignes de cars express et de covoiturage) pourrait bénéficier d'une incitation au travers d'une fiche d'opération standardisée CEE.**

Ce financement pourrait contribuer à faire évoluer les comportements et à ancrer les mobilités collectives et partagées dans les habitudes de déplacement des Français



Propositions pour financer le développement de l'offre de transport routier collectif et partagé de voyageurs

4-Pérenniser le Fonds Vert

Une attention particulière doit être portée au développement des services de mobilité dans les zones rurales. Les collectivités rurales ont besoin d'un accompagnement sur le long terme pour s'approprier la thématique de la mobilité et mettre en place un bouquet de services pérennes.

A cet égard, il est nécessaire de **renforcer et de pérenniser le Fonds Vert**, tant dans sa dimension ingénierie que pour le financement de bouquets de mobilité.

5-Compenser l'intégration de la route dans le système d'échanges de quotas d'émissions

A compter de 2027, l'intégration du transport dans le Système d'Echanges de Quota d'Emissions générera une hausse significative du coût du carburant. Cette hausse affectera directement les automobilistes et les services de transport routier interurbain.

Afin de compenser ces hausses et de s'assurer de leur acceptabilité, il est nécessaire qu'une part significative du Fonds Social pour le Climat soit fléchée vers les Autorités Organisatrices de la Mobilité. Cette ressource permettra de financer de nouvelles offres de services alternatives à la voiture individuelle et d'absorber le surcoût de production des services routiers.

6-Développer les infrastructures nécessaires à l'accroissement des mobilités collectives

Le développement des Services Express Routiers doit s'accompagner du financement d'infrastructures adaptées : infrastructures routières avec voies réservées lorsque c'est nécessaire et infrastructures d'accueil multimodales.

Il est impératif qu'une part **du Fonds Social pour le Climat** dont le mode routier sera un des principaux contributeurs puisse être réaffecté à la route.

Conformément aux lignes directrices de la Commission européenne, **une part ce fond doit permettre les investissements dans des pôles de mobilité** pour faciliter les échanges et les connexions entre les transports publics, le covoiturage, le vélo et la marche dans les zones périurbaines et rurales.

Par ailleurs, dans le cadre des réflexions sur la fin des **concessions autoroutières**, il est nécessaire de prévoir qu'une partie des redevances des usagers soit affectée au développement des infrastructures nécessaires aux Services Express Routiers.



Propositions pour financer le développement de l'offre de transport routier collectif et partagé de voyageurs

7-Limiter l'inflation des coûts de production du transport public

L'intégration des transports dans **le système d'échange des quotas carbone** en 2027 va avoir des **répercussions importantes pour le transport routier de voyageurs**. L'augmentation des coûts du carburant se traduira mécaniquement par une augmentation des coûts de production des services estimée à 1.5 %, pour un total de près de 80 millions d'euros annuels pour le transport routier interurbain de voyageurs.

Une partie significative du fonds social pour le climat doit être affectée à l'aide à la décarbonation des entreprises de transport routier de voyageurs, à défaut les entreprises seront pénalisées sans avoir les moyens d'investir. Etant donné ce surcoût, **le taux de remboursement de TICPE accordé aux transports collectifs doit rester inchangé** dans la mesure où les donneurs d'ordre ne pourront pas absorber deux hausses simultanées. De même, **la tarification des péages autoroutiers doit être révisée afin de donner un avantage aux transports collectifs de passagers**.

Afin d'atteindre les objectifs en matière de réductions des émissions liées aux transports, le développement de l'offre de transport collectif doit s'accompagner du verdissement des flottes.

Etant donné le surcoût généré par les énergies alternatives, il est nécessaire de **prolonger et d'augmenter les aides à destination des entreprises en faveur de l'acquisition de véhicules propres**. Que ce soit au travers du mécanisme des CEE ou du dispositif du suramortissement. Ces incitations financières sont cruciales pour permettre les investissements et rendre le coût de la transition acceptable pour les donneurs d'ordre.

A cet égard, la FNTV plaide pour que les **énergies alternatives aux carburants fossiles** autres que l'électricité (HVO, B100, Biogaz) puissent continuer à bénéficier d'un soutien adapté, seul un **mix énergétique** étant à même de permettre la transition du secteur.

La FNTV met en garde contre toute évolution de la réglementation européenne qui viendrait **imposer des quotas d'achat de véhicules électriques pour les flottes d'autocars affectées aux activités commerciales des entreprises**. Un tel niveau **d'interventionnisme** serait incompréhensible dans la mesure où le retard dans la décarbonation du secteur des véhicules lourds n'est pas dû à une carence des entreprises mais à un défaut d'offre constructeur soutenable et pertinent.

Enfin, la FNTV souhaite alerter sur **la situation économique des entreprises de transport routier de voyageurs** qui subissent une hausse généralisée de leurs charges (inflation des salaires, augmentation des charges sociales, flambée des primes d'assurance). Cette situation touche de plein fouet les entreprises les plus fragiles et celles dont l'activité est dépendante de donneurs d'ordre eux-mêmes en difficulté. A titre d'exemple, les défaillances se multiplient dans le secteur du transport de personnes à mobilité réduite qui dépend des départements ou d'organismes médico-sociaux.

