

LA REVUE INTERACTIVE

• CONGRÈS FNTV 2025 •





FAIRE PLUS AVEC MOINS, MAIS TOUJOURS ENSEMBLE

In'a sans doute jamais été aussi difficile d'entreprendre dans le transport routier de voyageurs. Entre incertitudes économiques, instabilité politique, exigences réglementaires et pression environnementale, nos entreprises avancent dans un contexte mouvant. Et pourtant, elles tiennent. Elles innovent, s'adaptent, recrutent, forment, et continuent de faire rouler la France. Cet engagement quotidien, cette agilité dans la tempête, c'est toute la force de notre profession.

Car derrière chaque car, chaque ligne, chaque service, il y a des femmes et des hommes qui croient à l'utilité sociale de leur métier. Grâce à eux et à nos efforts collectifs, la situation de l'emploi s'est redressée. **L'attestation des droits à conduire sécurisée a permis d'alléger les tensions, mais l'enjeu demeure : renouveler les générations, rendre nos métiers plus attractifs, valoriser les temps partiels et mieux faire connaître les carrières possibles.** C'est dans cet esprit que la FNTV portera une marque employeur sectorielle ambitieuse, pour donner à chaque

entreprise les moyens de séduire et de fidéliser les talents. Dans le même temps, la transition énergétique avance, mais elle ne peut pas se résumer au tout-électrique. Nous plaidons pour le réalisme, pas pour l'immobilisme. **Oui, l'électrique a sa place, mais aux côtés du bioGNV et des biocarburants, qui restent des solutions crédibles, disponibles et adaptées à la diversité de nos usages.**

La transition réussira si elle est pragmatique, progressive et accompagnée. Or, les récentes décisions fiscales fragilisent cet équilibre et remettent en cause des choix industriels et d'investissement déjà faits. Nous demandons de la cohérence, de la visibilité, et surtout de la confiance.

La sécurité ne se discute pas. Le drame de Châteaudun a marqué les esprits et rappelé à quel point la vigilance doit être constante. Avec l'État et les Régions, nous avons engagé un plan d'actions fort, associant prévention, dépistage et innovation technique. Mais au-delà des dispositifs,

je veux redire ici la confiance que nous portons à nos conducteurs. Ce sont des professionnels investis, au service de tous les publics, qui exercent leur métier avec rigueur et fierté.

Enfin, dix ans après la création des « cars Macron », le bilan parle de lui-même : cent millions de voyageurs transportés, un réseau qui relie des centaines de villes, des entreprises qui ont su s'adapter et un modèle qui s'est imposé comme une réponse concrète aux besoins de mobilité. **L'autocar reste un maillon essentiel de la cohésion territoriale, un symbole de liberté et d'efficacité environnementale.**

Alors oui, nous devons faire plus avec moins. Plus d'offres, plus de qualité, plus d'innovation, avec des budgets de plus en plus contraints. Mais c'est dans l'adversité que notre secteur a toujours su puiser son énergie. Parce que nous croyons à notre mission d'intérêt général. Parce que nous savons que sans mobilité, il n'y a ni emploi, ni vie locale, ni lien social. Parce que, tout simplement, nous savons pourquoi nous roulons.

TRIBUNE

Jean-Sébastien Barrault
Président, FNTV

[VISIONNER LE REPLAY](#)



fntv

fédération nationale
des transports de voyageurs



FAIRE CONFIANCE À CEUX QUI FONT ROULER LA FRANCE

Philippe Tabarot,
Ministre des transports

[VISIONNER LE REPLAY](#)



La France dispose à nouveau d'un ministère des Transports de plein exercice. Ce n'est pas un symbole, c'est un signal. Les mobilités redeviennent une priorité politique, à part entière, au même niveau que la transition écologique ou l'aménagement du territoire. Car transporter, c'est relier, désenclaver, offrir des solutions concrètes du quotidien. Je connais le rôle essentiel du transport routier de voyageurs : il reste, dans de nombreux territoires, le mode le plus adapté aux besoins des Français. Il ne s'oppose à aucun autre, il complète, il relie, il permet à chacun de se déplacer, d'accéder à l'emploi, à l'école, aux loisirs. **Nous devons penser les mobilités dans leur complémentarité, au service du pouvoir d'achat et de la cohésion des territoires.**

Le drame de Châteaudun, et la disparition de la jeune Joana, ont profondément marqué la profession. Cet événement a rappelé notre devoir collectif : garantir la sécurité de tous les passagers, et notamment des enfants. Avec la FNTV et les Régions, nous avons construit le plan Joana, basé sur la prévention, le dépistage et l'innovation. Le développement d'un dispositif anti-démarrage "stupotest", compatible avec les éthylotests embarqués, en est une illustration. Mais cette exigence ne doit pas se transformer en stigmatisation. Vos conducteurs sont des professionnels aguerris, investis et dignes de confiance ; ils exercent un métier exigeant, indispensable à la vie quotidienne de millions de Français.

L'attractivité des métiers s'améliore, et c'est une victoire collective. **La pénurie de conducteurs recule de près de 50 % depuis 2023 : preuve que la simplification et la coopération fonctionnent lorsque l'État, les Régions et les entreprises**

avancent ensemble. Autoriser les conducteurs formés à travailler avant la réception de leur permis définitif a été une décision pragmatique et utile : la démonstration que l'action publique peut être rapide et efficace.

Je crois profondément à la transition énergétique, mais je refuse le dogmatisme. Le tout-électrique n'est pas la seule voie : le bioGNV et les biocarburants sont des solutions concrètes, déjà opérationnelles, adaptées à la diversité de vos usages. Le gouvernement a renforcé ses dispositifs de soutien : certificats d'économie d'énergie simplifiés, extension du programme ADVENIR pour financer les bornes dans les dépôts, maintien du remboursement partiel du gazole professionnel. Toute évolution fiscale devra préserver la compétitivité des entreprises et la cohérence de la trajectoire.

Donner de la visibilité, c'est aussi sécuriser le financement. La conférence Ambition France Transports a démontré qu'un consensus transpartisan est possible. Une loi-cadre viendra bientôt fixer un horizon stable pour nos infrastructures et nos services, en intégrant de nouveaux leviers : versement mobilité régional, juste contribution de l'usager, fléchage renforcé des certificats d'économie d'énergie. Nous avons besoin de clarté et de prévisibilité.

Dix ans après la libéralisation du marché, les cars Macron ont transporté plus de cent millions de voyageurs. C'est un succès collectif, mais nos infrastructures doivent suivre. Les gares routières ne sont pas à la hauteur de cette réussite : il est temps d'en clarifier la gouvernance, d'en moderniser les équipements et d'en faire des portes d'entrée dignes de notre pays. C'est aussi l'une des clés pour développer les cars express, essentiels à la lutte contre la fracture territoriale.

Je sais le contexte politique et économique difficile. Mais je veux vous dire ma conviction : la mobilité est une promesse républicaine, celle d'un pays où chacun peut se déplacer librement, travailler, étudier, se soigner, partout sur le territoire. Vous pouvez compter sur ma détermination à faire vivre cette promesse, à vos côtés.



• CONGRÈS • 15 octobre 2025 •



DÉCARBONER SANS DOGMATISME, AVEC STABILITÉ ET NEUTRALITÉ TECHNOLOGIQUE

Dans le transport, on travaille bien quand on travaille ensemble : opérateurs, autorités organisatrices, élus locaux, État. C'est ce collectif qui a permis de passer des crises, d'assurer des rentrées scolaires sous tension, d'inventer des solutions pendant les Jeux Olympiques, de résorber la pénurie de conducteurs et de simplifier des démarches. Cette même méthode doit guider la décarbonation.

Sur le règlement européen sur le CO₂, je suis pro-européen et pragmatique : **nous avons besoin de règles et de trajectoires communes, mais elles doivent être réalistes, stables, concertées.** J'ai combattu et je continuerai à le faire par conviction, les échéances prématuées qui auraient figé les choix technologiques et cassé les investissements des collectivités et des opérateurs. La bonne boussole, c'est la neutralité technologique : **aucune énergie ne doit être exclue a priori ; l'électrique, le bioGNV, les biocarburants, d'autres solutions demain, doivent coexister selon les usages, les territoires et les maturités industrielles.** La décarbonation ne réussira ni contre la route, ni contre l'autocar : elle réussira avec eux.

Elle exige aussi un accompagnement financier et technique cohérent. Au-delà du budget national (France 2030, ADEME, fonds vert), l'Europe est une chance : son cadre financier pluriannuel offre des enveloppes stables pour sept ans. À nous de mobiliser les parlementaires européens français, la Commission

et les ministères pour sécuriser des crédits dédiés aux flottes décarbonées, aux dépôts, aux bornes, aux pôles d'échanges et aux gares routières. L'Europe, ce ne sont pas que des normes : ce sont aussi des investissements à saisir pour nos territoires et nos entreprises.

Décarboner, c'est aussi simplifier et sécuriser le chemin des projets. Nous devons sortir de l'empilement de procédures et de l'insécurité juridique qui stérilisent l'action publique. La mission confiée au préfet Cadot vise des simplifications concrètes pour les infrastructures, en articulation avec les objectifs climatiques. Car il n'y a pas d'opposition entre infrastructures et climat : sans voies, dépôts, gares routières modernisées, comment développer massivement le transport collectif, y compris par la route, et offrir une alternative crédible à la voiture individuelle, principale source d'émissions ?

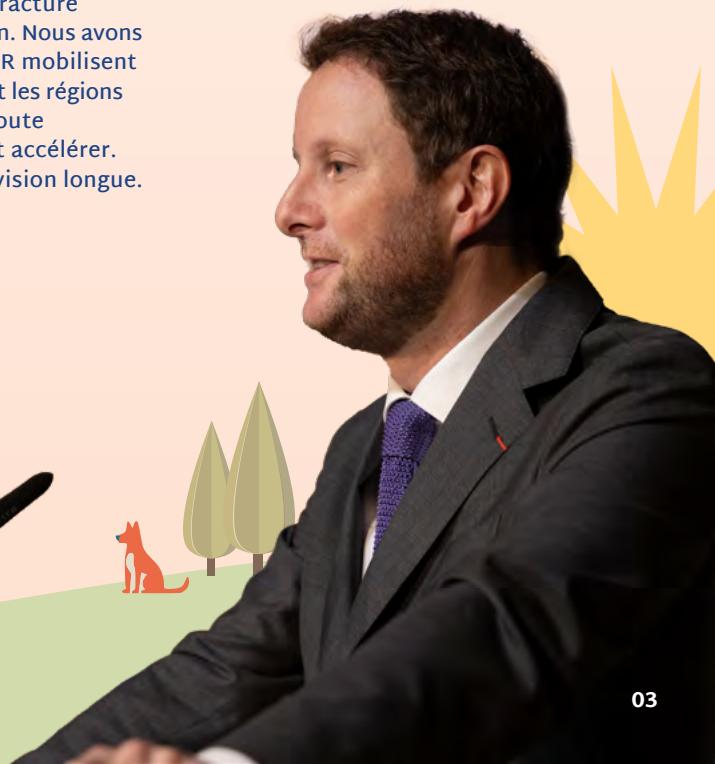
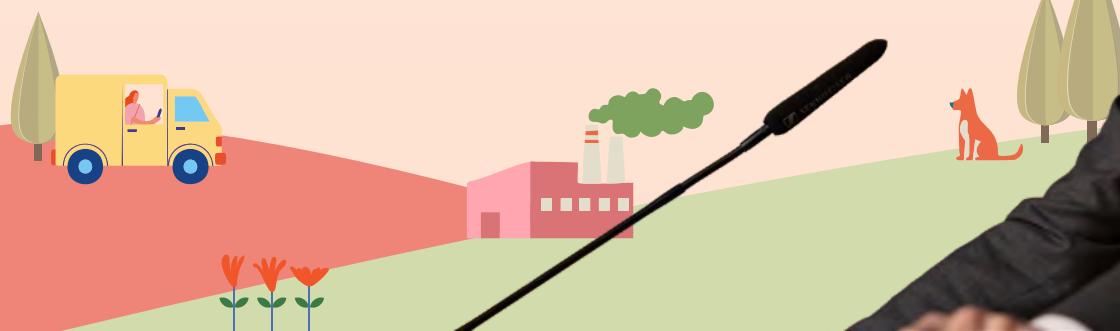
Même logique pour les Services express régionaux métropolitains (SERM) : ce ne sont pas des projets "uniquement ferroviaires", mais des projets de services, ouverts à l'ensemble des modes, où les cars express ont toute leur place pour résorber la fracture des trajets longs du quotidien. Nous avons avancé : la loi est là, les CPER mobilisent des crédits, les métropoles et les régions présentent des feuilles de route chiffrées. Il faut maintenant accélérer. Enfin, je veux assumer une vision longue.

Au Haut-Commissariat au Plan, nous préparons des propositions d'ici la fin de l'année pour stabiliser les règles, accélérer les procédures et sanctuariser les investissements utiles. Et je souhaite ouvrir, dès le début de l'an prochain, un travail type "Plan Freycinet du XXI^e siècle" : ce que la France doit construire, adapter et financer d'ici 2050 et 2100 pour relier mieux et émettre moins, des métropoles aux zones rurales. La décarbonation n'a de sens que si elle maintient la promesse de mobilité : relier plus, pas moins ; bouger mieux, et non renoncer. Notre responsabilité commune est de tenir ensemble ces quatre fils : stabilité européenne, neutralité technologique, financements mobilisés, infrastructures et services simplifiés.

Avec cette grammaire, nous ferons de la route et de l'autocar des solutions décisives pour le climat, le pouvoir d'achat et la cohésion des territoires.

Clément Beaune,
Haut-Commissaire
à la stratégie et au plan

[VISIONNER LE REPLAY](#)



✖ FACE À FACE ✖

RÈGLEMENT CO₂ : CAP PARTAGÉ, CHEMINS DIVERGENTS

Deux femmes, deux visions de la transition : Karima Delli défend la cohérence du cadre européen, Valérie Pécresse plaide pour un pragmatisme budgétaire et territorial. Entre ambition et réalisme, le débat incarne les tensions d'une décarbonation qui ne doit laisser personne sur le bord de la route.

“

**LE TOUT-ÉLECTRIQUE,
PARTOUT ET TOUT DE SUITE,
EST UN CONTRESENS**

Valérie Pécresse,
Présidente de la Région
Île-de-France

[VISIONNER LE REPLAY](#)

”

**UNE TRAJECTOIRE
CLAIRE, CONCERTÉE
ET FINANCIÉE**

Karima Delli,
Ancienne Présidente
de la Commission Transports
du Parlement européen





**Valérie Pécresse,
Présidente de la Région
Île-de-France**

Valérie Pécresse parle en praticienne : “**Nous n'avons pas attendu Bruxelles pour agir.**” Dès 2016, elle a lancé le verdissement des 10 500 bus franciliens, transportant 9 millions de voyageurs par jour. Son choix : un mix énergétique pragmatique, 30 % électrique et 70 % bioGNV, adapté à trois contraintes : technique (autonomie des véhicules), financière (jusqu'à 500 000 € le bus électrique) et industrielle (capacité de production européenne).

“**Imposer un modèle unique, c'est condamner certaines régions à réduire leur offre**”, avertit-elle. Plus de la moitié du biométhane francilien utilisé pour la mobilité est déjà produit localement, dans un modèle d'économie circulaire agricole. Une écologie, dit-elle, “**ancrée, pas hors sol**”.

“**Je ne suis pas contre le Green Deal, mais contre un Green Deal hors sol. L'écologie dogmatique finit par tuer l'écologie.**”



**Karima Delli,
Ancienne Présidente
de la Commission Transports
du Parlement européen**

Karima Delli rappelle que le règlement sur les émissions de CO₂ n'est pas un diktat de Bruxelles mais une réponse à une urgence documentée : le transport routier reste le seul secteur dont les émissions augmentent depuis trente ans. Pour elle, il fallait un cap commun (–45 % d'ici 2030, –90 % en 2040) et un cadre qui donne visibilité et stabilité aux acteurs.

“**L'Europe ne légifère pas par idéologie, mais par méthode**”, insiste-t-elle. Les calendriers sont différenciés selon les usages. Sa boussole : la neutralité technologique, ne pas opposer les énergies, mais éviter la dispersion.

La transition doit aussi être financée et équitable, appuyée sur le Fonds social pour le climat ou les certificats d'économie d'énergie, et servir une souveraineté industrielle européenne. “**Si nous voulons des bus zéro émission, produisons-les ici, en Europe.**” Pour elle, la décarbonation est une opportunité sociale et économique, à condition que la volonté politique soit à la hauteur.

“**Ce n'est pas la vitesse qui compte, c'est la direction : stabilité, justice sociale et investissement collectif.**”

CE QUI LES RAPPROCHE

Derrière leurs différences de ton, les deux femmes partagent un même cap : décarboner sans dogmatisme. Elles plaident toutes les deux pour une neutralité technologique, une stabilité réglementaire, une filière industrielle européenne solide et une équité territoriale qui ne laisse aucun territoire à la marge. La transition, affirment-elles, doit être juste, financable et collective. “**La transition écologique n'est pas un sprint. C'est un chemin qu'il faut tracer ensemble.**”

L'AVIS DES
CONGRESSISTES

LE RÈGLEMENT CO₂ : FREIN OU OPPORTUNITÉ ?

Opportunité



64%

Frein



36%



RÈGLEMENT CO₂ : UNE AMBITION EUROPÉENNE FACE AU TEST DU RÉEL

Fixer un cap clair pour décarboner les transports : tel est le sens du nouveau règlement européen sur les émissions de CO₂ des poids lourds, qui impose -45 % d'émissions d'ici 2030 et -90 % en 2040. Un texte ambitieux, salué pour sa vision mais critiqué pour son rythme. En France, la filière autocar partage la volonté d'agir, mais alerte sur le décalage entre les ambitions de Bruxelles et la réalité industrielle, économique et territoriale.

“

Athina Argyriou,
Présidente déléguée
de la CSIAM

Pour Athina Argyriou, l'industrie n'a pas peur de la transition, mais réclame de la lisibilité. « **La trajectoire est indispensable, mais elle doit être tenable. On ne gagne pas une transition avec des revirements : il faut de la visibilité et une stratégie industrielle européenne cohérente.** » Elle rappelle que l'offre existe, que les constructeurs européens investissent massivement, mais que la capacité de production et la stabilité réglementaire restent des conditions clés pour réussir la mutation.

“

Jean-Baptiste Maisonneuve,
Président des Autocars
Maisonneuve

Sur le terrain, Jean-Baptiste Maisonneuve, vit la transition au quotidien. Pour lui, la question n'est pas de savoir s'il faut décarboner, mais comment. « **Nous avons investi massivement dans le bioGNV, avec le soutien des collectivités.** Ce serait absurde de balayer ces efforts, la transition doit tenir compte des investissements déjà faits et laisser le temps aux opérateurs d'adapter leurs modèles. » Il alerte aussi sur un risque de dépendance industrielle : faute d'offre européenne suffisante, les opérateurs pourraient devoir s'équiper auprès de constructeurs asiatiques.

“

Fabrice Pannekoucke,
Président de la Région
Auvergne-Rhône-Alpes

Un constat partagé par Fabrice Pannekoucke, qui parle comme donneur d'ordre. Pour lui, l'enjeu n'est pas de contester les objectifs européens, mais de rendre la transition possible. « **Décarboner vite, oui. Décorrérer des réalités locales, non. Nous avons besoin de solutions différencierées selon les usages, et de trajectoires plutôt que de dates couperets.** » Il défend une approche par l'« **écologie des usages** » : hydrogène en montagne, bioGNV en zones rurales, électrique en urbain, et rétrofit pour prolonger la vie des véhicules.

Au cœur de la discussion, un mot revient : équilibre. Entre ambition et réalisme, entre Europe et territoires, entre écologie et économie. Tous s'accordent sur la nécessité de préserver une filière industrielle européenne solide, de garantir un mix énergétique pragmatique et d'assurer des moyens financiers à la hauteur des ambitions. Car si l'objectif de décarbonation ne fait plus débat, c'est désormais la vitesse et la méthode qui feront la différence entre une transition réussie ou subie.

[VISIONNER LE REPLAY](#)





CE QUE LES ENTRE- PRENEURS DEMANDENT À L'ÉTAT



Je viens avec un message simple : pendant que le débat public s'égare loin des priorités, emploi, transition énergétique et numérique, compétitivité, les entrepreneurs, eux, tiennent la maison. Chaque jour, ils servent leurs clients, paient leurs salariés, investissent, créent de la valeur. Cette résilience a un prix : la visibilité.

Or, l'instabilité politique et budgétaire lamine le moral et l'appétit d'investir. Nous entrons dans une séquence décisive où tout se jouera au Parlement ; nous irons voir tous les députés et sénateurs, partout, pour rappeler des évidences qu'on oublie trop souvent : les allégements de charges ne sont pas un « **cadeau** », ils sont intégrés au modèle économique des entreprises et conditionnent l'embauche et les hausses de salaires. Revenir dessus, c'est mécaniquement rogner les NAO, renchérir les prix et, in fine, dégrader l'emploi.

Même chose pour les dispositifs qui structurent la transmission d'entreprise : toucher au pacte Dutreil, c'est attaquer le cœur productif des territoires. J'entends l'objection : « **Que faire alors dans un pays fracturé ?** » Ma réponse tient en deux temps. D'ici 2027, ne cherchons pas des révolutions

impossibles : stop aux nouvelles taxes et surcharges, corrigeons les abus manifestes (arrêts maladie, complexités inutiles) et consacrons-nous à la simplification concrète.

Après 2027, posons le débat de fond : peut-on encore financer l'essentiel de notre modèle social sur le seul travail dans une économie ouverte et vieillissante ? Alléger durablement ce fardeau sur les salaires et les entreprises, c'est redonner de l'air aux marges, des perspectives aux hausses de rémunération, et renouer avec la promesse républicaine de l'ascension par le travail.

Entre-temps, gardons le cap : la parole entrepreneuriale doit rester audible dans les médias et au Parlement ; c'est aujourd'hui, trop souvent, la dernière voix rationnelle dans le vacarme. « **Si vous touchez aux allégements, vous faites la poche des salariés ; nous serons contraints de compenser les charges au détriment des salaires.** »

Notre demande n'a rien d'idéologique : stabilité, lisibilité, simplification, les trois prérequis pour investir, embaucher et réussir les transitions. Ne nous entravez pas ; laissez-nous faire notre métier.

TRIBUNE

Amir Reza-Tofighi
Président de la CPME

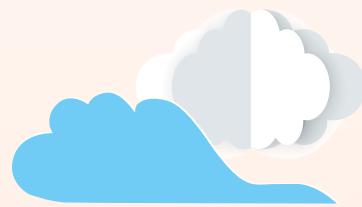
[VISIONNER LE REPLAY](#)



✖ INTERVIEW ✖

“

LES TRANSPORTS DOIVENT REDEVENIR UNE PRIORITÉ BUDGÉTAIRE ABSOLUE.



Dominique Bussereau,
Président d'Ambition
France Transports

“

Pourquoi repenser maintenant le modèle économique des transports publics ?

Parce que les besoins explosent tandis que les recettes se contractent. On doit financer à la fois les infrastructures et l'offre : or, l'usager paie trop peu par rapport au coût réel, et les budgets des collectivités sont sous tension.

“

Votre diagnostic après des semaines d'auditions ?

Quand on améliore l'offre, la fréquentation augmente. Mais le modèle reste déséquilibré : dans un TER, on règle souvent 15-20 % du coût réel ; en bus urbain, c'est encore moins. Il faut diversifier les recettes et mieux faire contribuer, avec justice sociale.

“

Les leviers prioritaires côté financements ?

D'abord, arrêter de créer des taxes et flétrir celles qui existent vers la mobilité : ETS, fiscalité aérienne, et surtout la fin programmée des concessions autoroutières (2026-2031), les ressources libérées doivent aller aux transports, y compris routiers de voyageurs. Ensuite, pluriannualiser : les transports ne se pilotent pas à l'année budgétaire. Une loi-cadre de programmation est prête, issue de la conférence.

“

L'écotaxe peut-elle revenir ?

L'éco-redevance poids lourds nationale est politiquement verrouillée, mais des dispositifs territoriaux ciblés avancent (ex. Grand Est / Alsace). Il faudra un cadre « État » pour que ce soit lisible et équitable pour les transporteurs.



✖ INTERVIEW ✖



“

Et le partage usagers-contribuables-entreprises ?

Je préfère parler de clients plutôt que d'usagers. Faire payer un peu plus, avec une tarification sociale fine (selon les ressources, pas selon l'âge) et une transparence des coûts. La gratuité généralisée est une erreur de gestion.

Sur le versement mobilité, je suis pour le déplafonner afin de donner de la souplesse... mais pas pour financer la gratuité : que ceux qui la veulent assument localement.

“

Focus TRV : quelles urgences ?

Les régions sont très sollicitées (matériel, offres TER, cars express) et risquent de perdre des moyens en loi de finances 2026. Les départements voient s'effondrer les DMTO (droits de mutation à titre onéreux), résultat : baisse des budgets routiers, une première. Il faut stabiliser leurs finances et protéger l'investissement (routes, pôles d'échanges, gares routières).

“

Les cars express et la complémentarité des modes ?

Les cars express sont une brique essentielle des RER métropolitains. Il faut accepter la complémentarité : rail quand la demande est massifiée, cars express sinon, et covoiturage structuré en zone très peu dense.

“

Et maintenant ?

Tout dépendra du contexte politique. Il faut une loi-cadre pluriannuelle, des ressources mieux fléchées et un discours de vérité sur les coûts. Les transports, c'est de la cohésion territoriale et sociale autant que de l'écologie.

Dominique Bussereau,
Président d'Ambition
France Transports

[VISIONNER LE REPLAY](#)

REGARDS CROISÉS

REPENSER LE MODÈLE ÉCONOMIQUE DES TRANSPORTS PUBLICS

Entre cap européen, budgets contraints et attentes des usagers, la filière cherche un nouvel équilibre. À la Conférence "Ambition France Transport", une convergence se dessine : financer un choc d'offres sans fragiliser les entreprises, en clarifiant les règles du jeu et les sources de financement.

Ingrid Mareschal,
Déléguée générale de la FNTV

Pour Ingrid Mareschal, la feuille de route est pragmatique : pas de gratuité généralisée, déploiement du Versement Mobilité Régional (VMR) pour les territoires peu denses, et fléchage des recettes climatiques (ETS2, Fonds social pour le climat) vers les réseaux.
« La transition se finance par de la visibilité et des outils dédiés : VMR, fonds européens et CEE nationaux, oui ; les fausses bonnes idées de gratuité, non. »

Louis Nègre,
Président du GART

Pour Louis Nègre, l'enjeu est d'abord budgétaire et démocratique : **“la mobilité doit payer la mobilité”**, via l'affectation des recettes existantes et des réformes structurelles (dont, à horizon 2032-2036, une part des concessions autoroutières).
“On prélève des dizaines de milliards liés à la mobilité ; exigeons que ces flux reviennent prioritairement aux transports. »

Renaud Lagrave,
Vice-président de la Région Nouvelle-Aquitaine

Côté régions, Renaud Lagrave rappelle la dure réalité comptable : -100 M€ d'investissement en 2025, et encore en 2026, malgré le VMR voté (≈60 M€ attendus pour un budget mobilités de 1,2 Md€). Il plaide pour une loi-cadre opérationnelle et plus d'autonomie locale (DSP mieux dimensionnées, rétrofit, durées d'amortissement adaptées).
« Décarboner et développer l'offre, oui ; mais qu'on nous donne des moyens stables... et qu'on nous laisse faire le job. »

Clément Michel,
Directeur général France-Régions, Keolis

Clément Michel met l'accent sur le partage de risques et l'efficacité économique par la fréquentation : qualité de service, sûreté, tarification lisible, marketing de la demande.
« Le modèle devient soutenable si l'on assume ensemble l'objectif : plus de voyageurs, donc plus de recettes, avec des schémas de risques mieux alignés entre AOM et opérateurs. »

[VISIONNER LE REPLAY](#)





✖ REGARDS CROISÉS ✖

REPENSER LE MODÈLE ÉCONOMIQUE DES TRANSPORTS PUBLICS

Au-delà des instruments, un cap partagé se confirme : priorité aux services (cars express/covoiturage/SERM, intermodalité), mix de financements (usagers, VM/VMR, fonds climats), et souveraineté industrielle (rétrofit, production européenne). La réussite passera moins par des dogmes que par des trajectoires locales, lisibles et finançables.

L'AVIS DES CONGRESSISTES

QUELLE ACTION CONCRÈTE PERMETTRAIT SELON VOUS DE FAIRE ÉVOLUER LE MODÈLE ÉCONOMIQUE DES TRANSPORTS PUBLICS ?

Allonger la durée des marchés publics et DSP



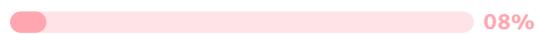
Flécher les ressources des quotas carbone vers les AOM



Mettre en place le versement mobilité régional



Créer des financements CEE pour le développement des cars express



Augmenter la contribution des usagers





× REGARDS CROISÉS ×

SÉCURITÉ : UNE RESPONSABILITÉ PARTAGÉE À TOUS LES ÉTAGES

Prévention, formation, contrôle, accompagnement : la sécurité dans le transport routier de voyageurs ne se décrète pas, elle se construit collectivement. Des régions aux opérateurs, tous appellent à une vigilance de chaque instant face aux risques liés aux addictions, à la fatigue ou au relâchement des comportements.

“

Philippe Fournié,
Vice-président Mobilités
de la Région Centre-Val-de-Loire

Pour Philippe Fournié, la sécurité « **n'est pas un coût, c'est un devoir** ». Précurseur sur les tests antistupéfiants, la région a intégré la prévention dans ses appels d'offres et ses formations. « **On transporte chaque jour plus de 100 000 enfants : la société n'acceptera plus le moindre écart. Il faut être ferme sur les contrôles, former les accompagnateurs et travailler avec les parents** », souligne-t-il.

“

Édouard Hénaut,
Directeur général France
de Transdev

Édouard Hénaut, défend la même ligne de fermeté : « **Tolérance zéro. On ne peut pas imaginer un conducteur sous emprise au volant d'un car.** » Son groupe réalise plus de 30 000 tests annuels et plaide pour un cadre national harmonisé : « **La sécurité, c'est d'abord une culture : celle du professionnalisme et du respect des passagers.** »

“

Valérie Dequen,
Déléguée générale de l'AFT

Enfin, Valérie Dequen, rappelle que la prévention est aussi affaire de pédagogie : « **L'éducation reste notre meilleure arme. Avec Cap'Addictions, nous outillons les entreprises et sensibilisons les jeunes pour casser les tabous. Un joint fumé le samedi peut coûter un permis et une carrière.** »

[VISIONNER LE REPLAY](#)





× REGARDS CROISÉS ×

SÉCURITÉ : UNE RESPONSABILITÉ PARTAGÉE À TOUS LES ÉTAGES

Tous s'accordent sur une même conviction : la sécurité n'est pas une variable d'ajustement, mais un engagement collectif, partagé entre les autorités organisatrices, les entreprises et les citoyens.

L'AVIS DES CONGRESSISTES

COMMENT RENFORCER LA SÉCURITÉ À BORD DES AUTOCARS ?

Éduquer au port de la ceinture de sécurité



Renforcer les contrôles (permis, aptitude, dépistages, temps de conduite et de repos...)



Développer les équipements de sécurité des véhicules



Améliorer la formation des conducteurs





PARIS : UN COMPROMIS TROUVÉ POUR LES GARES ROUTIÈRES, CAP SUR 2030

Dix ans après la « loi Macron », les cars longue distance font désormais partie intégrante du paysage francilien. Mais encore fallait-il leur offrir des infrastructures à la hauteur. C'est tout le sens du travail de médiation mené ces derniers mois par le préfet de la région d'Île-de-France, Marc Guillaume, pour sortir de l'impasse autour de l'avenir de la gare routière de Bercy.

« Nous avions besoin de créer un consensus pour une solution pérenne ; ce compromis ne correspondait à la position initiale de personne, c'est sans doute pour cela qu'il est bon », confie le préfet. Car après la fermeture de la gare routière de Galliéni, l'utilisation du site de Pershing pour les Jeux olympiques et la saturation de Bercy (plus de 400 mouvements par jour), il fallait rapidement réorganiser la desserte francilienne.

Le plan désormais acté prévoit le transfert intégral de l'activité Paris-Beauvais vers Pershing et le report de 25 à 30 %

du trafic de Bercy vers la Porte-Maillot, tout en utilisant Douaumont pour le remisage des véhicules. À Pershing, 19 quais seront aménagés, avec des cheminements piétons sécurisés, des espaces d'attente et des installations plus confortables pour les voyageurs. **« À la fin de l'année, Pershing doit être prêt », assure Marc Guillaume.**

Signe d'un climat apaisé, le préfet souligne l'esprit de coopération entre l'État, la Ville de Paris, les opérateurs comme Flixbus et BlaBlaCar, et la FNTV : **« Chacun a fait un pas vers l'autre. »** Certaines décisions traduisent cette approche pragmatique, comme la suspension des amendes pour stationnement prolongé à quai : **« On fera un point dans six mois, une fois la fluidité mesurée. »**

Mais l'histoire ne s'arrête pas là. Le vrai cap est désormais

fixé à 2030, avec la création d'une grande gare routière à Saint-Denis-Pleyel, qui deviendra, selon le préfet, **« le plus grand hub d'Île-de-France, bien plus fréquenté encore que Châtelet-Les Halles »**. Les études se poursuivront tout au long de 2026 pour définir le modèle final du site.

En parallèle, Roissy pourrait, lui aussi, accueillir à terme une gare SLO portée par Aéroports de Paris. Autant de signaux d'une nouvelle ère pour les cars longue distance : celle d'une mobilité collective mieux intégrée, plus propre et enfin reconnue comme un maillon essentiel de la desserte nationale.

Marc Guillaume,
Préfet de Région
Île-de-France

[VISIONNER LE REPLAY](#)



DIX ANS APRÈS, LES “CARS MACRON” SUR LA VOIE DE LA MATURITÉ

Dix ans après la « loi Macron », le bilan des cars longue distance est largement salué par la filière comme un succès économique, social et écologique, mais il reste encore des virages à négocier, notamment sur les gares routières et la transition énergétique.

François Durovray,
Président du Conseil départemental de l'Essonne et ancien ministre

« Oui, la loi a tenu ses promesses », tranche d'emblée François Durovray, « Elle a ouvert un service simple, concret, accessible à tous. Elle a replacé la route dans le débat public, non plus comme un problème, mais comme une solution à la mobilité et au pouvoir d'achat. » Pour l'élu, l'heure est désormais à la consolidation : créer un véritable maillage de gares routières et développer des “cars express” dans les territoires où la voiture reste la seule option.

Thierry Guimbaud,
Président de l'Autorité de régulation des transports

Du côté du régulateur, Thierry Guimbaud, dresse le même constat : « Sur dix ans, c'est un succès indéniable : plus de 11 millions de voyageurs, 110 millions d'euros de pouvoir d'achat gagnés chaque année, et 2 millions de personnes qui n'auraient pas voyagé sans ces lignes. » Mais il prévient : « Le grand oubli de la loi, ce sont les gares routières. Le réseau est hétérogène, sans modèle économique clair ni gouvernance. »

Aurélien Gandois,
Vice-président de BlaBlaCar Bus

Une réalité qu'Aurélien Gandois, vit au quotidien : « Dix ans après, il n'y a toujours pas de gare à Lille ! On a inventé les cars Macron, mais pas les gares Macron. » Face à la hausse annoncée des tarifs à Paris, il plaide pour « une VAR Macron », une autorité d'arbitrage indépendante : « Il faut une instance capable de trancher objectivement, comme dans le sport, entre faute et carton rouge. »

Vincent Hays,
Directeur général France de Flixbus

Pour Vincent Hays, la réussite de la loi se mesure aussi à son impact environnemental et social : « C'est le mode de transport le moins cher et l'un des plus vertueux. Un car longue distance, c'est quatre fois moins d'émissions qu'une

voiture individuelle. » Flixbus, pionnier sur la décarbonation, prévoit d'ici 2032 une flotte “100 % verte” : « Notre transition écologique doit être rationnelle : sans soutien fiscal incitatif, la route vers le zéro carbone sera plus lente. »



DIX ANS APRÈS, LES “CARS MACRON” SUR LA VOIE DE LA MATURITÉ



[VISIONNER LE REPLAY](#)

Reste à faire tomber une dernière barrière : celle du regard porté sur le car. Comme le résume François Durovray : « On parle souvent du train comme d'un symbole d'avenir. Mais la mobilité, ce n'est pas que le rail. C'est tout ce qui rapproche les Français. Et ça, le car y contribue déjà, chaque jour. »

Pour clore la table ronde consacrée aux dix ans des cars Macron, la FNTV a offert un moment artistique inédit : une fresque réalisée en direct par l'artiste Clotilde Cousin. En à peine une heure, elle a donné vie à une œuvre symbolisant une décennie de mobilité, de liberté et d'ouverture.

“

C'était un vrai plaisir de peindre devant vous », a confié l'artiste, saluée par le public pour cette création à la fois vive, colorée et porteuse d'avenir.



SELON VOUS, LA LOI MACRON A-T-ELLE REMPLI SES OBJECTIFS SUR LES CARS LONGUE DISTANCE ?

Oui

84%

Non

16%

INNOVATION

[VISIONNER LE REPLAY](#)

LE MÉTIER DE CONDUCTEUR DEVIENT UN JEU

Pour attirer de nouveaux talents, la FNTV Grand Est et la Région Grand Est lancent un jeu vidéo qui permet de découvrir le métier de conducteur de car de façon ludique et moderne. Conçu avec un studio spécialisé, ce jeu met en avant une profession utile, locale et flexible, tout en valorisant ses dimensions humaines et écologiques.

Un outil inédit pour susciter des vocations et redonner de la fierté à un métier essentiel à la mobilité des territoires.

