

# La FNTV à vos côtés



# Qui sommes-nous ?

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

## La Fédération en chiffres

- 1 900 entreprises de toutes tailles (TPE, PME et groupes).
- 2/3 du parc d'autocars français possédé par nos adhérents.
- 90 000 salariés employés par nos adhérents.
- 1 équipe pluridisciplinaire et spécialisée au service des adhérents à Paris.
- 17 unions régionales à l'écoute quotidienne de leurs adhérents.

## Nos raisons d'être

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



**4**  
**« Nos défis sont immenses »**  
 Jean-Sébastien Barrault, président  
 de la FNTV

**7**  
**Les chiffres clés du transport  
 de voyageurs**



**8**  
**Rendre la mobilité  
 plus durable**

**9**  
**Décarbonation : la FNTV plaide  
 pour le mix énergétique**

**10**  
**Émissions de CO<sub>2</sub> : le règlement  
 européen fait débat**

**11**  
**Des aides financières pour  
 maintenir la dynamique**

**12**  
**Une charte de l'Alliance pour  
 les élections municipales**

**13**  
**En bref...**



**14**  
**Pérenniser le modèle  
 économique**

**15**  
**Ambition France Transports pour  
 financer l'avenir des mobilités**

**16**  
**« Les transports doivent  
 redevenir une priorité budgétaire  
 absolue »**

**17**  
**Les services express routiers,  
 une alternative à l'autosolisme**

**18**  
**Indices et révision des marchés :  
 une cartographie nationale**

**19**  
**Dix ans après la loi Macron,  
 l'enjeu clé des gares routières**



**20**  
**Défendre une  
 mobilité plus sûre**

**21**  
**Plan Joana : renforcer la sécurité  
 routière du transport scolaire**

**22**  
**La FNTV, partie prenante  
 du plan Joana**

**23**  
**En bref...**



**24**  
**Favoriser  
 l'attractivité  
 des métiers**

**25**  
**Marque employeur : des métiers  
 utiles et ouverts à tous**

**26**  
**Nouveau CAP Conducteur :  
 bilan un an après**

**27**  
**Worldskills France, une vitrine  
 pour les métiers du transport**

**28**  
**Grande première : le Prix de  
 l'Autocariste de tourisme FNTV !**



**29**  
**En direct des régions**

**30**  
**Nos actions en régions**

**34**  
**La gouvernance et l'organisation  
 de la Fédération**

**« Nos défis  
sont immenses »**

**Jean-  
Sébastien  
Barrault,**  
président  
de la FNTV



### **Quel bilan global tirez-vous de l'année 2025 ?**

2025 aura, une fois encore, été une année sous tension. Depuis la sortie du Covid, notre secteur enchaîne les crises : énergie, recrutement, inflation. Cette fois, c'est le contexte politique et l'incertitude économique qui ont pesé lourdement sur l'activité. La reprise observée ces deux dernières années marque le pas. Nous ne sommes plus dans une dynamique de croissance mais à nouveau confrontés à une crise énergétique suite au conflit au Moyen-Orient. De plus, le secteur doit désormais faire face à des difficultés de livraisons de véhicules. La demande mondiale est forte, les capacités de production européennes ont diminué et les constructeurs peinent à s'approvisionner en pièces détachées. À cela s'ajoutent des hausses de fiscalité. Les chefs d'entreprise s'adaptent, mais l'accumulation des écueils pèse sur leur moral.

### **Les entreprises sont engagées dans le défi de la transition énergétique. Estimez-vous qu'elles sont suffisamment soutenues dans leurs efforts ?**

Il faut regarder la réalité en face : avec seulement 5 % du parc d'autocars roulant avec une énergie alternative au gazole, nous sommes en retard sur les objectifs de décarbonation. Mais force est de constater que les conditions de réussite ne sont

actuellement pas réunies. Elles sont, selon moi, au nombre de trois. La première, c'est le soutien financier. En 2025, les certificats d'économie d'énergie (CEE) ont apporté un appui concret pour les autocars qui roulent à l'électrique. C'est une avancée, mais qui reste limitée à une seule énergie. La deuxième condition, c'est une réglementation adaptée à la diversité de nos métiers. Le cadre européen nous pousse vers un modèle 100 % électrique qui ne correspond pas à la pluralité de nos activités. Imposer à l'autocar une trajectoire unique, c'est méconnaître la réalité opérationnelle du terrain. Enfin, la troisième condition, c'est la visibilité. Or aujourd'hui, entre incertitudes réglementaires et interrogations sur la pérennité des aides, les entreprises avancent dans le brouillard. La décarbonation ne doit pas être une injonction, elle doit être réaliste et soutenable.

### **L'année 2025 a été marquée par deux moments forts : la conférence Ambition France Transports et le 10<sup>e</sup> anniversaire des « cars Macron ».**

### **Qu'en reprenez-vous et quels sont les défis à relever pour pérenniser l'activité des SLO (services librement organisés) ?**

Organisée sous l'égide de Philippe Tabarot, la conférence Ambition France Transports a permis des progrès significatifs. Elle a donné lieu à la rédaction d'un projet de loi-cadre relatif au développement

**“ Notre cap est clair : défendre une mobilité par autocar moderne, sûre et accessible. Mais pour réussir, il faut un cadre stable, cohérent et ambitieux. ”**

des transports, présenté en Conseil des ministres le 11 février 2026. Ce projet de loi offre des perspectives financières et une gouvernance clarifiée pour les gares routières, dont les chefs de file seront clairement identifiés. Une loi de programmation financière devrait suivre. Concernant les SLO, je me réjouis qu'ils aient retrouvé le même niveau d'activité que celui d'avant la crise sanitaire. Ils ont indéniablement gagné leur place dans l'offre de mobilité, mais leur développement passera par l'amélioration des infrastructures, en particulier les gares routières. En prenant ce sujet à bras le corps, on peut espérer que la loi issue de la conférence Ambition France Transport donne un coup d'accélérateur aux « cars Macron ».

### **Après l'accident survenu à Châteaudun en janvier 2025, quelles mesures ont été prises ou vont être prises ? Quelle est la position de la FNTV sur le sujet ?**

L'accident qui a coûté la vie à Joana est un choc pour notre profession. Lorsqu'un tel drame survient, il bouleverse l'ensemble de nos entreprises et de nos salariés.

**“ Faire plus avec moins ne doit pas être un slogan, mais une méthode. Cela passe notamment par une contractualisation plus partenariale entre opérateurs et autorités organisatrices. ”**

Il faut cependant rappeler que, malheureusement, le risque zéro n'existe pas et que l'autocar demeure le moyen de transport le plus sûr. La sécurité reste la priorité absolue de tous nos chefs d'entreprise et une exigence quotidienne. C'est pourquoi nous avons soutenu les mesures du plan Joana présenté par le gouvernement au printemps 2025. D'ailleurs, avant même que certaines obligations ne soient inscrites dans la loi, la quasi-totalité des entreprises avaient déjà mis en place des dépistages volontaires. En revanche, il serait illusoire de promettre des dispositifs impossibles à généraliser sur le parc existant. Par exemple, équiper l'ensemble des véhicules de stupotest antidémarrage à l'horizon 2029 est tout simplement impossible d'un point de vue technique. Cette obligation doit se limiter aux véhicules neufs. Être responsable, c'est soutenir les avancées réalistes et cela passe aussi par un travail de prévention et de sensibilisation auprès de nos conducteurs.

**“ La décarbonation ne doit pas être une injonction, elle doit être réaliste et soutenable. ”**

**La pénurie de conducteurs semble avoir reculé en 2025. Comment expliquez-vous cette amélioration ?**

La tension sur l'emploi s'est atténuée en 2025, même si la situation demeure fragile. Notre pyramide des âges reste défavorable et la moyenne d'âge des conducteurs dépasse 50 ans. L'amélioration observée

**“ L'autocar est un atout pour la ville. Il soutient le commerce de centre-ville, les cafés, les hôtels, les restaurants, les équipements culturels. Il contribue à l'attractivité économique et touristique. ”**

est le fruit d'un engagement massif de la profession en matière de formation. Nous avons formé un nombre record de nouveaux conducteurs, supérieur à celui du transport de marchandises alors même que notre secteur est quatre fois plus petit. Nous avons mobilisé tous nos outils, développé l'alternance, soutenu les filières professionnelles. Certaines évolutions réglementaires ont également facilité les recrutements. Mais il ne faut pas crier victoire trop vite. Attirer les jeunes, les former, moderniser l'image du métier est un chantier de longue haleine.

**Alors que les élections municipales viennent d'avoir lieu, n'est-ce pas l'occasion, pour la Fédération, d'engager le dialogue avec les nouveaux élus sur la place de l'autocar en ville ?**

Nous avons demandé à nos fédérations régionales d'aller à la rencontre des nouveaux élus pour leur rappeler une évidence : l'autocar est un atout pour la ville. Il soutient le commerce de centre-ville, les cafés, les hôtels, les restaurants, les équipements culturels. Il contribue à l'attractivité économique et touristique. Il faut faire part aux élus de notre volonté de les accompagner pour organiser intelligemment notre présence, qu'il s'agisse de la gestion des flux, du stationnement et, plus globalement, de l'intégration de l'autocar dans les stratégies urbaines. Une mandature est à la fois longue et courte pour lancer ce dialogue, mais

c'est maintenant que se construisent les choix structurants.

**« Faire plus avec moins » était le titre donné à l'une des séquences du dernier congrès de la FNTV. Est-ce également votre boussole pour 2026 ?**

Nos défis sont immenses : réussir la transition énergétique, développer l'offre, provoquer un véritable choc d'offre pour convaincre davantage d'usagers de laisser leur voiture. Tout cela dans un contexte budgétaire contraint, où l'argent public se fait de plus en plus rare et de hausse généralisée des coûts, en particulier des carburants. Faire plus avec moins ne doit pas être un slogan, mais une méthode. Cela passe notamment par une contractualisation plus partenariale entre opérateurs et autorités organisatrices. Des contrats plus longs permettent d'investir et d'amortir les véhicules propres, avec, à la clé des économies d'énergie. Des lots mieux conçus optimisent l'offre. Une approche incitative plutôt que punitive permet d'optimiser nos tarifs plutôt que d'intégrer dans les prix des pénalités systématiques qui renchérissent mécaniquement nos offres. Autrement dit, de bonnes pratiques contractuelles peuvent permettre d'investir davantage, de décarboner plus vite et de maîtriser la dépense publique. Notre cap est clair : défendre une mobilité par autocar moderne, sûre et accessible. Mais pour réussir, il faut un cadre stable, cohérent et ambitieux.

# Les chiffres clés du transport de voyageurs

## Secteur

**66 564**

autocars  
au 1<sup>er</sup> janvier  
2025

**11,3**

Mds de CA  
pour le transport  
routier interurbain  
de voyageurs en 2020

## Cars Macron

**11,1**

millions  
de passagers transportés  
en France en 2024

**2 745**

salariés



## Transport scolaire

**1,9**

million d'élèves  
transportés  
chaque jour pour  
se rendre dans  
leur établissement  
scolaire

**75 %**

des voyages  
scolaires  
éducatifs et séjours  
en colonie de  
vacances effectués  
en autocar  
(2023)

## Covoiturage

**2 191**

aires  
de covoiturage

Près de

**12,8** millions

de trajets passagers sur l'année 2024

**2 624**  
entreprises

## Environnement

**1**

autocar  
= 30 voitures  
de moins  
sur la route

## Emploi

**107 008**

salariés

**77 %**

d'embauches  
en CDI

**82 %**

des salariés  
sont des  
conducteurs

## Voyageurs des autocars touristiques

**85 %**

sont  
seniors  
ou juniors

**50 %**

pour des voyages  
nationaux et  
internationaux

**59 %**

pour des voyages pour  
des entreprises  
(événements,  
voyages d'affaires,  
séminaires, CE)

**41 %**

pour des  
voyages  
en famille

# Rendre la mobilité plus durable

**18 mois**  
de délai de livraison  
pour les autocars de  
tourisme et 14 mois pour  
les autocars de transport  
régulier et scolaire

**44 %**  
des répondants  
ont investi dans  
les nouvelles énergies  
pour les véhicules  
en 2025.

Source : Baromètre  
des entreprises du transport  
routier de voyageurs  
(3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> trimestres 2025)



# Décarbonation : la FNTV plaide pour le mix énergétique

**La FNTV se mobilise pour que la décarbonation du transport routier de voyageurs soit une démarche inclusive et vertueuse. Électricité, biogaz et biocarburants : elle doit prendre en compte toutes les solutions disponibles.**

**L**ors du Congrès 2025 de la FNTV, Philippe Tabarot, ministre des Transports, a rappelé combien il croyait profondément à la transition énergétique, tout en se gardant de tout 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* », soulignait-il. Une position partagée par la FNTV qui porte au plus haut niveau la nécessité d'aller vers un mix énergétique.

## Pour une transition soutenable

Pour la FNTV, la réussite de la transition énergétique repose sur un calendrier adapté et progressif. En attendant la pleine maturité de l'électrique pour les autocars, il n'est pas raisonnable de disqualifier les énergies de transition que sont le bioGNV et les biocarburants. « *Notre profession a démontré l'importance de ne pas privilégier une technologie par rapport à une autre, mais*



*plutôt de remplacer les motorisations diesel par un mix énergétique, seul susceptible de s'adapter à la grande variété de nos usages et de nos besoins en autonomie* », explique Jean-Sébastien Barrault. À cet égard, les choix européens, puis français, en faveur de la seule solution électrique font prendre un retard considérable dans la mutation technologique des véhicules. Ils font aussi peser des contraintes très fortes sur les industriels et sur les autorités organisatrices de la mobilité. « *La transition réussira si elle est pragmatique, progressive et accompagnée*, ajoute Jean-Sébastien Barrault. *Nous avons besoin d'une politique énergétique cohérente et soutenable à long terme, mais aussi de visibilité, de stabilité réglementaire et d'un accompagnement financier simple et pérenne.* »

## 87 %

**des entreprises**  
sont concernées  
par un délai de livraison  
d'un autocar neuf  
supérieur à 6 mois.

Source : Baromètre  
des entreprises du transport  
routier de voyageurs  
(3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> trimestres 2025)

# Émissions de CO<sub>2</sub> : le règlement européen fait débat

Le Congrès 2025 de la FNTV a été l'occasion d'échanger autour du nouveau règlement européen sur les émissions de CO<sub>2</sub> des poids lourds. En France, la filière autocar alerte sur le décalage entre les ambitions de Bruxelles et la réalité industrielle, économique et territoriale.



## Clément Beaune

Haut-Commissaire à la Stratégie et au Plan

**« La décarbonation ne réussira ni contre la route, ni contre l'autocar, mais avec eux. »**

« Nous avons besoin de règles et de trajectoires communes, mais elles doivent être réalistes, stables, concertées. 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. »



## Valérie Pécresse

Présidente de la Région Île-de-France

**« Je ne suis pas contre le Green Deal mais contre un Green Deal hors sol. »**

« Imposer un modèle unique, c'est condamner certaines régions à réduire leur offre. Plus de la moitié du biométhane francilien utilisé pour la mobilité est déjà produit localement, dans un modèle d'économie circulaire agricole. Une écologie ancrée, pas hors sol. L'écologie dogmatique finit par tuer l'écologie. »



## Karima Delli

Ancienne présidente de la Commission Transports du Parlement européen

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

« La transition doit être financée et équitable, appuyée sur le Fonds social pour le climat ou les CEE, et servir une souveraineté industrielle européenne. Si nous voulons des bus zéro émission, produisons-les ici, en Europe. La décarbonation est une opportunité sociale et économique à condition que la volonté politique soit à la hauteur. »



## Athina Argyriou

Présidente déléguée de la CSIAM (Chambre syndicale des importateurs d'automobiles et de motocycles)

**« L'industrie n'a pas peur de la transition mais réclame de la lisibilité. »**

« On ne gagne pas une transition avec des revirements : il faut de la visibilité et une stratégie industrielle européenne cohérente. L'offre existe, les constructeurs européens investissent massivement, mais la capacité de production et la stabilité réglementaire restent des conditions clés pour réussir la mutation. »

# Des aides financières pour maintenir la dynamique

**Ces dernières années, les transporteurs routiers ont massivement investi pour verdir leurs flottes. Ils ont également bénéficié d'aides financières et d'incitations fiscales. Ces dispositifs sont indispensables pour maintenir la dynamique de décarbonation.**

**E**n 2024, 12,5 % des immatriculations d'autocar utilisaient du bioGNV et du biocarburant B100. Une part en constante progression qui doit beaucoup aux coups de pouce financiers et fiscaux en vigueur. Pourtant, en 2025, ce contexte incitatif a failli être remis en cause. Le projet de loi de Finances pour 2026 prévoyait d'une part de supprimer le dispositif de suramortissement dont bénéficient les entreprises qui investissent dans des véhicules fonctionnant exclusivement au bioGNV ou au B100 ; et d'autre part d'augmenter de 400 % la fiscalité applicable au B100, la portant au même niveau que celle du gazole d'origine fossile.

## PLF 2026 : la FNTV mobilisée

La FNTV a exprimé sa vive inquiétude face à ces orientations budgétaires, dénonçant de potentiels effets dévastateurs sur la décarbonation des activités (retour au diesel, perte de confiance). Elle a appelé le gouvernement à supprimer totalement ces mesures et à maintenir le cadre fiscal actuel pour les biocarburants. Le message a été entendu : les députés et les sénateurs ont voté pour le maintien des avantages fiscaux des biocarburants. Et le dispositif de suramortissement a été maintenu.



## 76 %

**des entreprises rencontrent des difficultés à obtenir des financements pour des véhicules alternatifs au diesel.**

*Source : Baromètre des entreprises du transport routier de voyageurs (4<sup>e</sup> trimestre 2025)*

Dans le cadre du conflit au Moyen-Orient, l'État a annoncé des aides forfaitaires par véhicule pour les entreprises très en difficulté face à la hausse du prix des carburants. Celles-ci ne répondent pas à l'accompagnement demandé par la FNTV.



## CEE : des aides révisées à la hausse

L'enveloppe servant à financer les certificats d'économies d'énergie (CEE) était de 6 milliards d'euros en 2025. Elle atteindra 8 milliards d'euros en 2026. Les primes accordées à l'achat ou à la location d'un autocar ou d'un autobus électrique neuf, ou à la réalisation d'une opération de rétrofit électrique d'autocar ou d'autobus ont été multipliées par quatre. Elles s'élèvent ainsi à 28 à 30 000 € HT pour un autocar issu d'une opération de rétrofit, 42 à 46 000 € HT pour un autocar standard (neuf) et 69 à 73 000 € HT pour un autocar grande capacité (neuf).

# Une charte de l'Alliance pour les élections municipales



**En 2025, l'Alliance pour la décarbonation de la route dont la FNTV est membre a élaboré une charte à destination des candidats aux élections municipales et intercommunales de 2026.**

**L**es collectivités locales, villes et intercommunalités sont pleinement engagées dans la décarbonation de la route. Elles déploient déjà de nombreux projets de covoiturage et de transports collectifs, de verdissement des flottes, de création d'aménagements cyclables, d'adaptation des voiries ou encore de sensibilisation des habitants. Mais pour relever pleinement le défi du changement climatique, il faut encore accélérer les actions en tenant compte d'un contexte financier contraint. L'Alliance pour la décarbonation de la route propose donc la mise en place d'une démarche réaliste sur le plan budgétaire, juste sur le plan social, et efficace sur le plan environnemental.

## **Pour une démarche rapide, pragmatique et soutenable**

La charte rédigée dans le cadre des municipales 2026 rappelle le rôle central de la route dans les déplacements du quotidien et la nécessité d'accélérer la réduction

des émissions du secteur en mobilisant l'ensemble des leviers disponibles (sobriété, covoiturage, transports collectifs, électrification, carburants renouvelables). Neuf candidats l'ont signée, reconnaissant la pertinence des convictions de l'Alliance et s'engageant à l'accueillir sur leur territoire pour suivre la tenue des engagements.

## **Massifier pour décarboner la mobilité routière**

Fondée en juin 2023, l'Alliance mobilise experts, pouvoirs publics et acteurs privés autour de pratiques écoresponsables et d'investissements durables. En 2024, elle a publié son premier livrable de recommandations auquel la FNTV a apporté sa contribution. Pour décarboner la mobilité routière, l'association propose l'optimisation du covoiturage, le déploiement des services express routiers (SER), l'amélioration des infrastructures, le renforcement des voies réservées et l'accélération de l'électrification.

## Pour des autocars adaptés au changement climatique

La FNTV a contribué à l'élaboration par le ministère des Transports d'un guide sur l'adaptation des transports collectifs au changement climatique. Ce document présente une série de préconisations pour améliorer le confort thermique estival et ainsi éviter le report vers la voiture individuelle. Il recommande aux opérateurs de mieux encadrer les consignes de température dans les autocars, d'adapter les équipements (rétrofit à mi-vie) et de privilégier des solutions techniques passives (isolation, couleurs, vitrage athermique, etc.) en complément de la climatisation. Côté AOM, le document suggère d'intégrer des exigences thermiques précises dans les cahiers des charges lors de l'achat de nouveaux véhicules et d'aménager les points d'arrêt pour limiter l'exposition à la chaleur.



**ECONOMIE  
D'ÉNERGIE**

## Un partenariat pour bénéficier des aides

En avril 2025, la FNTV a signé un partenariat avec Économie d'Énergie, filiale de La Poste, acteur de référence dans l'accompagnement à la transition énergétique. Objectif : permettre aux entreprises adhérentes d'identifier les gisements d'économies d'énergie et de structurer leurs demandes de primes CEE pour financer leurs projets de décarbonation. Afin d'aider les transporteurs dans leur démarche, la FNTV et Économie d'Énergie ont publié un guide pratique sur le dispositif CEE dédié au transport routier de voyageurs. En mai 2025, Économie d'Énergie a également organisé un webinaire réservé aux adhérents de la FNTV. Objectif : expliquer comment bénéficier de primes CEE pour l'acquisition de véhicules électriques.

## « Objectif CO<sub>2</sub>, les transporteurs s'engagent »

**Au 31 novembre 2025,**

- **721 entreprises** du TRV ont signé la charte « Objectif CO<sub>2</sub>, les transporteurs s'engagent » : elles peuvent continuer à optimiser leur performance (écoconduite, renouvellement de flotte, optimisation des tournées) et candidater au label.

- **137 entreprises** du TRV labellisées « Objectif CO<sub>2</sub> » depuis le lancement de la démarche en mars 2020 :

**elles doivent préparer dès maintenant le renouvellement triennal par audit et la mise à jour des données sur l'outil en ligne.**

Le programme a pris fin le 31 décembre 2025.

# Pérenniser le modèle économique

56 %  
des répondants  
ont confiance  
en l'avenir  
de leur entreprise.

Source : Baromètre  
des entreprises du transport  
routier de voyageurs  
(4<sup>e</sup> trimestre 2025)



# Ambition France Transports pour financer l'avenir des mobilités

**Entre mai et juillet 2025, la grande conférence Ambition France Transports a réuni tous les acteurs du secteur, parmi lesquels les représentants du TRV. Son objectif : bâtir un nouveau modèle de financement des infrastructures de transports à horizon 2040.**

**L**ancée par Philippe Tabarot, ministre des Transports, et présidée par Dominique Bussereau, la conférence Ambition France Transports était organisée autour de quatre ateliers thématiques. La FNTV a pris part à l'atelier portant sur le modèle économique des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et des services express régionaux métropolitains (SERM).

## Des recommandations au projet de loi-cadre

À l'issue des dix semaines d'échanges et de rencontres, Dominique Bussereau a remis à Philippe Tabarot, en juillet 2025, son rapport qui comprend 14 recommandations toutes thématiques confondues. Un projet de loi-cadre relatif au développement des transports a ensuite été présenté en Conseil des ministres le 11 février 2026. Il comprend plusieurs mesures approuvées par la profession, parmi lesquelles la création d'une structure de gouvernance des SERM afin d'associer davantage les AOM, l'indexation automatique des tarifs des transports en commun et la création d'un cadre de gouvernance pour les gares routières. Destinée à garantir le développement

de la filière autocar, l'une des mesures préconise l'implantation d'au moins une gare routière dans les agglomérations de plus de 200 000 habitants. Une loi de programmation doit venir concrétiser le volet budgétaire.

## Cahier d'acteur : les propositions de la FNTV

À l'occasion de ces travaux, la FNTV a publié son cahier d'acteur pour favoriser le développement d'une mobilité flexible et économique participant à la fois à la décarbonation des transports et au désenclavement des territoires.

La Fédération propose six grands leviers d'actions :

- mettre en place le Versement mobilité régional créé par la loi de Finances 2025 ;
- favoriser le paiement d'un juste prix par les usagers des transports publics ;
- mobiliser les financements disponibles comme les certificats d'économie d'énergie ;
- pérenniser et renforcer le Fonds vert pour développer les services dans les zones rurales ;
- flécher une partie du Fonds social pour le Climat vers les AOM ;
- développer les infrastructures nécessaires à l'accroissement des mobilités collectives.

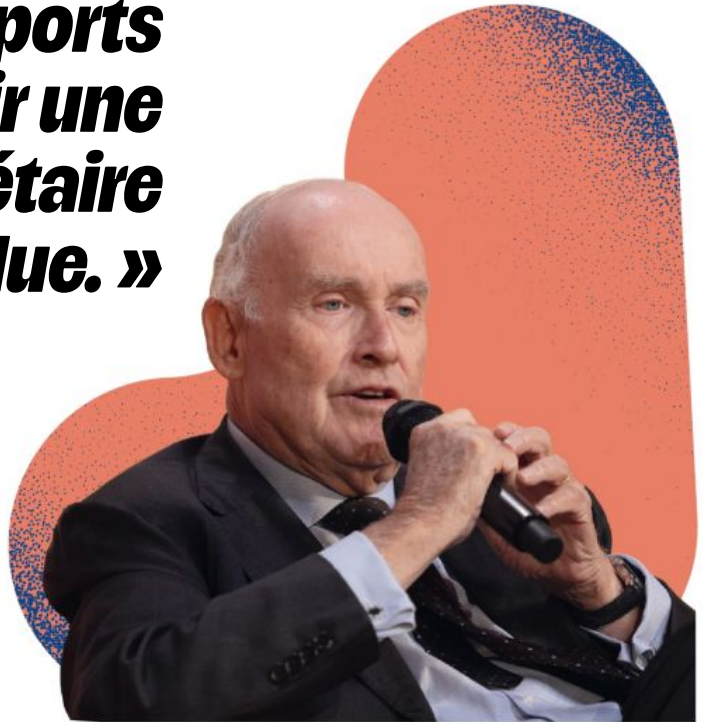
La FNTV appelle également à limiter l'inflation des coûts de production du transport public.

***“ Le développement des mobilités collectives dépend des ressources dédiées, nécessite une meilleure contribution des passagers et l'abandon des politiques de gratuité. ”***

**Ingrid Mareschal**, déléguée générale de la FNTV

# « Les transports doivent redevenir une priorité budgétaire absolue. »

**Dominique Bussereau, président d'Ambition France Transports, revient sur les principaux enseignements de la conférence et les conditions d'un modèle de transport à la fois soutenable, financé et au service des territoires.**



## Pourquoi repenser le modèle économique des transports publics ?

**D. B. :** Dès que l'on améliore l'offre, la fréquentation progresse. Pourtant, le modèle économique reste déséquilibré : dans un TER, le client ne paie souvent que 15 à 20 % du coût réel, et encore moins pour le bus urbain. Dans le même temps, les besoins explosent alors que les budgets des collectivités sont sous tension, ce qui impose de repenser la façon de financer à la fois les infrastructures et l'offre de transport.

## Quels sont les leviers financiers prioritaires pour sécuriser le système ?

**D. B. :** La priorité est de cesser de créer de nouvelles taxes et de flécher les taxes existantes vers la mobilité : ETS (système d'échange d'émissions), fiscalité aérienne et ressources

libérées par la fin des concessions autoroutières entre 2026 et 2031 doivent alimenter les transports, y compris l'autocar. Il faut aussi inscrire ces moyens dans une programmation pluriannuelle : les transports ne se pilotent pas à l'année budgétaire.

## L'écotaxe poids lourds a-t-elle encore un avenir ?

**D. B. :** Sur le plan national, l'écotaxe poids lourds reste politiquement bloquée mais des dispositifs territoriaux ciblés progressent, comme en Grand Est/Alsace. Un cadre d'État sera nécessaire pour garantir lisibilité et équité pour les transporteurs. Parallèlement, les régions et départements connaissent une baisse inédite des budgets routiers, ce qui menace l'investissement dans les routes, pôles d'échanges et gares routières, pourtant essentiels au transport routier de voyageurs.

## Quelle place pour les cars express ?

**D. B. :** Les cars express sont une brique incontournable des RER métropolitains. Il faut accepter une vraie complémentarité : le rail quand la demande est massifiée, les cars express dans les autres cas, avec un covoiturage structuré pour les zones très peu denses.

## Comment mieux partager l'effort entre clients, contribuables et entreprises ?

**D. B. :** L'enjeu est de passer d'une logique d'« usager » à une logique de « client » : faire payer un peu plus, avec une tarification sociale fine fondée sur les ressources plutôt que sur l'âge, et une transparence totale sur les coûts, la gratuité généralisée reste une erreur de gestion. Il faut une loi-cadre, un meilleur fléchage des ressources et un discours de vérité sur les coûts, car les transports sont au cœur de la cohésion territoriale et sociale autant que de l'écologie.

# Les services express routiers, une alternative à l'autosolisme

**De nombreuses lignes de cars express et de covoiturage ont déjà vu le jour en France avec un réel succès. Elles sont une alternative crédible à l'autosolisme et le premier maillon indispensable à la mise en œuvre des services express régionaux métropolitains (SERM).**

**L**es services express routiers (SER) entendent s'imposer comme un levier majeur de décarbonation de la mobilité routière. En effet, ils réunissent les conditions pour créer une véritable alternative à la voiture particulière. Ils présentent l'atout indéniable d'être simples et économiques à déployer, la raison principale étant l'infrastructure routière préexistante et ne nécessitant que peu d'aménagements. Les SER sont également flexibles et s'articulent facilement avec les autres modes de transport en rabattement, comme le ferroviaire ou les modes urbains que sont le bus et le tramway. Il est possible d'imaginer de nombreux cas d'usage : lignes routières en



**86 %**  
de part modale  
pour la voiture  
particulière pour les  
communes de densité  
intermédiaire

pénétrante dans une agglomération, liaisons entre les périphéries, entre deux pôles d'échanges, etc. Ils ont vocation à s'intégrer dans les réseaux des SERM. Pourtant, il existe des freins à leur essor et la FNTV appelle à les lever de manière pragmatique.

## **Les freins au déploiement et le plaidoyer de la FNTV**

Si les textes ont bien pris en compte la diversité des mobilités et la nécessité de la concertation, force est de constater que peu de ressources nouvelles ont été affectées

au déploiement de ces services. La FNTV plaide pour que de nouvelles ressources soient allouées afin que les AOM régionales disposent de réelles possibilités de financement de l'offre de mobilité. Ensuite, la Fédération souhaite que le caractère intrinsèquement vertueux des transports collectifs soit largement reconnu et mis en avant : la création d'une ligne de cars express ou de covoiturage génère par elle-même d'indéniables économies en émissions polluantes tout en diminuant la congestion. Enfin, la FNTV estime qu'il est aujourd'hui nécessaire de repenser la gouvernance des pôles d'échanges multimodaux. Elle a demandé à plusieurs reprises que les collectivités aient une obligation de disposer d'aménagements qui soient dimensionnés aux flux des passagers. Une obligation qui reste cohérente au regard des enjeux de desserte et d'attractivité des territoires.

## **L'autosolisme...**

Désigne l'usage individuel du véhicule. Il est majoritaire pour les déplacements en voiture de moins de 50 km et marginal au-delà de 500 km, beaucoup plus fréquent pour les déplacements professionnels que pour les déplacements récréatifs.

Source : Essentiel DataLab, juillet 2022 du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires

# Indices et révision des marchés : une cartographie nationale

Depuis 2022, la FNTV met à jour chaque année l'atlas des indices et modalités de révision des marchés. Ce document permet d'identifier la diversité des pratiques mises en œuvre, mais aussi leur évolution.

**A**ctualisé avec l'appui des délégués régionaux de la FNTV, l'atlas permet de disposer d'une vision nationale des modalités de révisions des marchés publics pour le transport scolaire et pour le transport régulier conventionné. Il est utilisé par les AOM pour demander des retours d'expérience à leurs homologues d'autres régions, mais aussi par la Fédération lors de ses échanges localement, comme à l'échelle nationale avec la DGITM pour valoriser les bonnes pratiques mises en place.

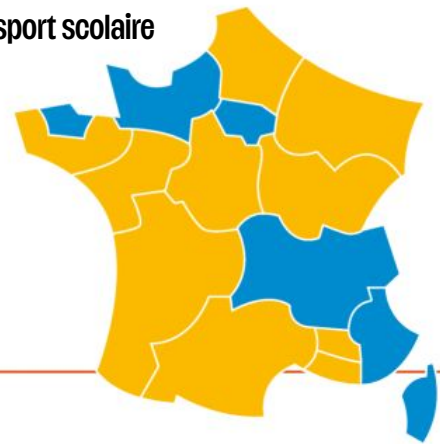
**71 %**  
des départements pratiquent des contrats de 6 à 8 ans pour le transport régulier

**45 %**  
des départements utilisent l'indice CNR gazole professionnel pour le transport scolaire contre 4% en 2022

## Durée des contrats de transport scolaire pour les AOM régionales

- Jusqu'à 5 ans
- 6-8 ans

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



## Les grandes évolutions observées

Depuis sa mise en place, l'atlas a permis de relever plusieurs évolutions :

- une homogénéisation des pratiques au sein de chaque région ;
- l'allongement de la durée des contrats du transport scolaire et régulier (qui résulte souvent d'une volonté des AOM régionales

de permettre la transition énergétique des véhicules) ;

- le poids des indices salaires CNR taux horaire conducteur TRV ou 140V dans les contrats de transport scolaire, qui couvrent 80 % des départements (74 % en transport scolaire) ;
- le développement de l'indice CNR gazole professionnel dans les contrats de transport scolaire.

## À chaque typologie de service, une carte dédiée

- Le type de conventionnement.
- La durée des contrats.
- La fréquence de révision des contrats.
- La révision des marchés en fonction d'indices à date ou de moyenne arithmétique des indices.
- La présence d'une clause de révision ou d'actualisation des contrats en cours d'année

si dérapage d'indice.

- La part du critère prix dans la pondération des critères d'attribution des appels d'offres.
- La valorisation du critère technique dans la notation des appels d'offres.
- Les indices utilisés pour les salaires.
- Les indices utilisés pour le gazole, le GNV et l'électricité.

# Dix ans après la loi Macron, l'enjeu clé des gares routières

**Si la filière salue le succès des services librement organisés (SLO), les gares routières doivent désormais être la priorité, comme l'a rappelé le ministre des Transports lors du dernier Congrès de la FNTV.**



Lors du Congrès 2025 de la FNTV, 84 % des entreprises présentes estimaient que la loi Macron de 2015 avait rempli ses objectifs. Un succès que confirme le dixième rapport annuel de l'Autorité de régulation des transports (ART) sur le marché du transport routier de voyageurs et sur les gares routières en 2024. Depuis la libéralisation du secteur en 2015, plus de 100 millions de passagers ont été transportés par les autocars SLO. Les raisons de cet

engouement tiennent à une politique tarifaire accessible, à la couverture importante des villes desservies, à la qualité du matériel roulant affrété par les opérateurs, mais aussi à un bilan environnemental favorable.

## Les préconisations de l'ART

Lors du dernier Congrès de la FNTV, Thierry Guimbaud, président de l'ART, a toutefois rappelé que « le grand oubli de la loi, ce sont les gares routières. Le réseau est hétérogène, sans modèle

*économique clair ni gouvernance.* »

Une situation qui pourrait nuire au développement des autocars SLO. L'ART recommande donc la création d'un schéma national des gares routières décliné à l'échelle de chaque région, par bassin de mobilité et permettant de recenser les besoins en gares routières, d'évaluer leur état et de planifier les investissements nécessaires. La gouvernance doit être clarifiée pour pouvoir mettre en place ce schéma et l'ART doit occuper un rôle plus important en matière d'harmonisation et de régulation. L'Autorité recommande également d'intégrer le sujet des gares routières dans les réflexions en cours sur les services express régionaux métropolitains (SERM) et le plan « Cars express ».

## 15 000

tonnes  
de CO<sub>2</sub> économisées  
par an

*Source : Rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2024, juin 2025, Autorité de régulation des transports (ART)*



Environ  
**5**  
millions  
de passagers  
pour la gare  
de Bercy,  
la plus fréquentée  
en France  
avec près de  
500 destinations.

**“ Il est temps de clarifier la gouvernance des gares routières, 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. ”**

**Philippe Tabarot**, ministre des Transports

# Définir une mobilité plus sûre

Près de  
**2**  
millions d'élèves  
empruntent chaque  
jour les transports  
scolaires.

Près de  
**36 000**  
conducteurs  
de cars scolaires sont  
mobilisés.



# Plan Joana : renforcer la sécurité du transport scolaire

**Pour renforcer la sécurité du transport scolaire, le gouvernement a déployé le plan Joana en concertation avec la FNTV et les Régions. Ce dispositif comprend un ensemble de mesures fondées sur la prévention et l'innovation.**

**À** la suite du dramatique accident survenu à Châteaudun en janvier 2025, des dépistages ont été menés auprès des conducteurs de transport scolaire : ils ont mis en évidence des cas de conduite après usage de substances pouvant altérer la capacité à conduire. Pour apporter une réponse forte et adaptée à ces nouveaux risques, Philippe Tabarot, ministre des Transports, et François-Noël Buffet, alors ministre auprès du ministre d'État, ministre de l'Intérieur, ont présenté en avril 2025 le plan Joana.

## Cinq axes d'actions, un objectif : zéro tolérance

Ce plan s'articule autour de cinq axes :

- Améliorer la sensibilisation, la prévention et le dépistage pour lutter contre les stupéfiants.
- Renforcer la sécurité dans les véhicules de transport collectif.
- Écouter, impliquer et responsabiliser les usagers.
- Renforcer les sanctions applicables.
- Renforcer les capacités de contrôle.

Parmi les mesures phares, la mise en place d'un dispositif antidémarrage « stupotest » (compatible avec les éthylotests embarqués) qui serait rendu obligatoire en 2029.

## Une charte signée avec Régions de France

Dans le même temps, la FNTV et Régions de France ont signé une charte commune et complémentaire au plan du gouvernement réaffirmant un objectif partagé : promouvoir toutes les actions contribuant à sécuriser les transports scolaires.

Les deux organisations partenaires s'engagent à :

- mettre en place des épreuves de dépistage systématiques à l'embauche des nouveaux conducteurs ;
- réaliser des dépistages de stupéfiants au moins une fois par an sur chaque conducteur, de manière aléatoire et inopinée ;
- renforcer les actions d'information des élèves sur les équipements de sécurité, notamment sur le port obligatoire de la ceinture de sécurité à bord des autocars.

## Chiffres clés

**0,3 %**  
d'accidents corporels en autocars en France en 2024.

Source : ONISR 2025

**63 %**  
des entreprises ont réalisé des tests de dépistage des stupéfiants.

**53 %**  
des entreprises ont organisé des séances de prévention sur les addictions.

Source : Baromètre des entreprises du transport routier de voyageurs (4<sup>e</sup> trimestre 2025)



## La FNTV, partie prenante du plan Joana

**Dans le cadre du plan Joana, le cabinet du ministre des Transports a mis en place à l'été 2025 un groupe de travail technique dont fait partie la FNTV. Objectif : définir des axes stratégiques prioritaires et explorer des solutions technologiques innovantes.**

**L**e groupe de travail technique réunit, aux côtés de la FNTV, des constructeurs, des équipementiers, l'UTPF, Régions de France, ainsi que des AOM et assureurs spécialisés. Il s'est déjà rassemblé plusieurs fois pour réfléchir à des solutions technologiques concrètes afin de renforcer la sécurité du transport scolaire et du transport routier de voyageurs en général.

### Les stupotests antidémarrage

Le gouvernement affiche une volonté ferme de généraliser ces dispositifs, avec une obligation de résultat. La démarche se veut pragmatique, prenant en compte les contraintes techniques et visant une temporalité réaliste. Certaines entreprises sont aujourd'hui capables de fournir une technologie embarquée par air expiré permettant de détecter la consommation de stupéfiants. Un financement et une phase de développement sont encore nécessaires pour permettre à cette technologie de passer à l'échelle industrielle. Les véhicules qui devront s'équiper obligatoirement d'un stupotest seront définis par décret (entrée en vigueur prévue en 2029). La FNTV a obtenu que l'obligation d'équipement ne s'applique qu'aux véhicules neufs, ce que devra confirmer la loi-cadre.

### Évacuation, port de la ceinture...

Les autres chantiers de réflexion concernent l'application renforcée de la norme R107-10 sur l'évacuation des personnes. L'accent est mis sur l'optimisation des procédures et des équipements favorisant l'évacuation d'urgence, en s'appuyant sur les avancées réglementaires internationales. L'amélioration du port de la ceinture de sécurité fait également l'objet de discussions : au-delà de l'obligation existante, l'enjeu est de faire évoluer les comportements, en veillant à ne pas modifier la responsabilité du conducteur. Enfin, le risque d'oubli d'enfants dans les véhicules fait l'objet d'une attention particulière : des travaux sont déjà engagés au niveau international pour encadrer techniquement et réglementairement ce sujet.

### Un enjeu de santé et de sécurité publique

Le groupe de travail a été l'occasion pour la FNTV de rappeler que ces problématiques sont des enjeux de santé et de sécurité publique et ne peuvent être portées par les seules entreprises. Une collaboration avec la médecine du travail, les forces de l'ordre et les ministères dédiés est impérative. Le projet de loi-cadre relatif au développement des transports

prévoit ces deux nouvelles obligations : dépistage obligatoire en entreprise au moins une fois par an, équipement des autocars en stupotest. L'examen parlementaire sera déterminant sur leurs conditions d'application.



## Les principes directeurs de la stratégie ministérielle

- Favoriser l'innovation pour améliorer l'efficacité des équipements.
- Sécuriser le cadre réglementaire, notamment via l'application du R107\*.
- Penser la sécurité sur tout le cycle du voyage, y compris en fin de service.

\*Le règlement n°107 s'applique à tous les véhicules d'un ou deux étages, rigides ou articulés classés dans les catégories de véhicules utilisés pour le transport de passagers, de plus de huit sièges en plus du siège du conducteur et d'une masse maximale ne dépassant pas les 5 tonnes.



## Chronotachygraphe : mise en conformité

Les véhicules lourds effectuant des transports internationaux et qui étaient équipés d'un tachygraphe analogique ou d'un tachygraphe intelligent de première génération (SMT1) doivent dorénavant être dotés d'un chronotachygraphe intelligent Gen2v2 (SMT2). Autre fait marquant de l'année : le signal OSNMA (Open Service Navigation Message Authentication) permettant la détection automatique du passage de frontières grâce au service satellite Galileo a été déclaré opérationnel en juillet 2025, laissant cinq mois aux constructeurs pour adapter leurs appareils à la réception du signal. Les travaux européens se poursuivent par ailleurs pour adapter les chronotachygraphes aux dernières évolutions législatives, notamment la réglementation sociale européenne pour le transport routier avec la possibilité de saisir un temps de pause fractionné.

## Passages à niveau : une formation en réalité virtuelle

Dans le cadre du projet Propulse, consacré à la prévention des risques liés au franchissement des passages à niveau, le lauréat Propulse, l'AFT et les acteurs du transport ont développé une expérience de formation immersive en réalité virtuelle. Elle permet aux conducteurs d'être confrontés à des situations simulées de franchissement de passages à niveau et intègre de manière pédagogique l'ensemble des bonnes pratiques définies par le groupe de travail. En combinant immersion, interactivité et mises en situation réalistes, cette expérience constitue un outil innovant pour renforcer la préparation des conducteurs face aux situations d'urgence aux passages à niveau, tout en améliorant la perception et la gestion du risque.

## Lutter contre les vols de pots catalytiques



2025 a été marquée par une forte recrudescence des vols de pots catalytiques. Ces actes, motivés par la revente illégale de métaux précieux comme le palladium ou le rhodium, entraînent des immobilisations de véhicules, des perturbations d'exploitation et des coûts élevés de réparation. La FNTV s'est donc rapprochée de l'Office central de lutte contre la délinquance itinérante (OCLDI) afin de faire remonter les faits de vols le plus directement possible et d'alimenter les enquêtes en cours. Des solutions techniques sont par ailleurs en cours de développement avec les constructeurs pour renforcer la sécurisation des véhicules (dispositifs antivols adaptés, partage de retours d'expérience au sein de la filière). Pour rappel, il est également possible de faire auditer la sécurité des dépôts par les forces de l'ordre locales.





# Marque employeur : des métiers utiles et ouverts à tous

**Après plusieurs mois de travail collaboratif avec ses adhérents, la FNTV va dévoiler en 2026 la marque employeur sectorielle dédiée au transport routier de voyageurs. Une véritable boîte à outils pour booster l'attractivité et le recrutement.**

**F**ace aux défis persistants de recrutement, la FNTV a mobilisé ses unions régionales et ses adhérents. Ensemble, ils ont défini une promesse sectorielle forte : « Des métiers

essentiels au cœur des territoires », valorisant ainsi l'utilité quotidienne du transport routier de voyageurs et son ouverture à tous (jeunes, femmes, reconversions ou profils en situation de handicap).

## Une boîte à outils au service des adhérents...

Les adhérents auront ainsi accès à la marque employeur qui propose des ressources unifiées et personnalisables : la signature sectorielle à apposer sur tous les visuels (posts réseaux sociaux, flyers, kakemonos), une banque d'images avec des photos authentiques et des accroches adaptées aux cibles (scolaires, prescripteurs, France

Travail) et un jobboard dédié (Plateforme FNTV) avec 3 900 offres déjà publiées et 3 500 candidats inscrits, intégrant CVthèque et sourcing automatisé.

## ... sur l'ensemble du parcours candidat

La marque employeur accompagne les adhérents à toutes les étapes clés du recrutement. Pour attirer les candidats, elle propose des fiches e-réputation, des templates pour les réseaux sociaux (LinkedIn, Instagram, TikTok) et des campagnes qui valorisent la diversité des profils de candidats. Pour recruter, les entreprises ont accès à des modèles d'offres pour conducteurs, mécaniciens, agents d'exploitation, des grilles d'entretien anti-biais et des processus transparents. Enfin, pour intégrer et fidéliser, elle met à la disposition des adhérents des parcours d'onboarding et des baromètres internes.

## Transformeurs : se former autrement

Lancé dans le cadre de France 2030, le projet Transformeurs réunit un consortium de 28 acteurs dont l'UTPF et la FNTV, qui représente la branche du transport routier de voyageurs. La Fédération mobilise ses unions régionales, l'AFT Transport & Logistique, l'OPCO Mobilités et l'Aftral pour déployer des actions concrètes sur trois ans. D'ici à 2027, plus de 200 000 personnes du secteur du transport devraient être formées ou sensibilisées.



# Nouveau CAP Conducteur : bilan un an après

**À la rentrée scolaire 2024 ouvraient les premières sections du CAP Conducteur agent d'accueil en autobus et autocar (C4A). Aujourd'hui, 34 lycées professionnels et centres de formation d'apprentis proposent cette spécialité.**

**P**orté depuis 2021 par la FNTV et le ministère de l'Éducation nationale, le CAP C4A a remplacé l'ancien CAP AACR-TV (agent d'accueil conduite routière – transport de voyageurs) en intégrant l'apprentissage de la conduite et le passage du permis D dans les référentiels de formation et d'évaluation. Objectif : doter la profession d'une véritable filière d'apprentissage qui permette un rajeunissement de la pyramide des âges.

## Le développement de la formation

En 2025, la FNTV, l'Éducation nationale, l'AFT Transport & Logistique et les CFA de branche ont travaillé pour rendre plus attractif le CAP C4A. Parmi les améliorations à apporter figurent notamment la nécessité de le faire connaître auprès des jeunes et le financement des véhicules écoles, mais aussi l'engagement des entreprises du secteur. Tout d'abord, les jeunes en période de formation en milieu professionnel



ou en apprentissage n'ont pas la possibilité de conduire. Par ailleurs, à la suite de l'obtention du permis D à 18 ans, les entreprises doivent prévoir un tutorat sur les services scolaires ou limiter la distance du service à 50 kilomètres pour les lignes régulières.

## Les leviers d'actions pour améliorer l'attractivité

Face à ces constats, la FNTV s'est rapprochée des campus des métiers et des qualifications en transport et logistique afin de valoriser la filière du transport routier de voyageurs. Elle a élaboré un guide à destination de ses entreprises adhérentes

**51 ans**  
d'âge moyen  
pour les conducteurs  
d'autocars.

Source : Rapport OPTL 2024.

pour les accompagner et les inciter dans l'accueil de jeunes suivant le CAP C4A. D'autres actions sont en cours de réflexion comme la création d'une spécialisation maintenance dans les lycées professionnels volontaires et l'organisation d'un événement à destination des jeunes pour faire connaître le métier de conducteur de car.

**12 393**  
titres  
professionnels  
de conducteur de  
transport en commun  
sur route délivrés  
en 2024.

# Worldskills France, une vitrine pour les métiers du transport

**La FNTV a participé à la compétition des métiers Worldskills France 2025. Elle a coorganisé le Challenge car et bus qui met en lumière le métier de conducteur de transport routier de voyageurs.**

**P**our la FNTV, la compétition des métiers Worldskills France est une occasion unique de valoriser les métiers du transport routier de voyageurs. Les partenaires ont donc organisé le Challenge car et bus, hors compétition. Douze candidats français de moins de 26 ans, dont six issus d'entreprises adhérentes à la FNTV, se sont affrontés de la même manière que les autres métiers en compétition. Ils ont passé des épreuves techniques (conduite, manœuvres, questionnaires à choix multiples) alliant précision, efficacité et rapidité d'exécution, en situation réelle, sous l'œil d'un jury professionnel. Le challenge comprenait également une épreuve de contrôle sécurité du véhicule, de simulateur de situations

à risque et d'extinction d'incendie en réalité virtuelle. Les compétiteurs ont aussi été évalués sur l'accueil des passagers.

## Valoriser des conducteurs passionnés

« Ce concours permet de montrer la noblesse du geste, la rigueur de la conduite et la fierté d'un savoir-faire souvent sous-estimé », commentait Jean-Sébastien Barrault, président de la FNTV, lors de la remise des médailles le 17 octobre sur le stand de l'OPCO Mobilité, en présence de Clément Beaune, haut-commissaire à la Stratégie et au Plan. La troisième place du podium est revenue à Anthony Prudhomme, conducteur d'autocar chez Viabus. Pour la première fois, une candidate féminine - Caroline

Lecot, conductrice d'autocar chez Viabus - a participé dans la catégorie « Transport routier de voyageurs », illustrant la féminisation progressive du métier. « Ces jeunes sont la preuve que le transport est une filière d'avenir, ancrée dans les territoires et ouverte à l'innovation. »

## L'emploi dans le TRV

25 %

des postes de conduite sont occupés par des femmes.

8 ans

et 10 mois : ancienneté moyenne des salariés des entreprises de TRV.

55 %

des effectifs travaillent à temps complet.

Source : Rapport OPTL 2025.

## Promouvoir l'excellence professionnelle

En 2025, WorldSkills France organisait la 48<sup>e</sup> édition de sa compétition nationale. Son objectif : valoriser les métiers à travers l'excellence. 68 métiers étaient en compétition pour former l'équipe qui représentera la France en 2026 lors du Mondial à Shanghai. 36 compétiteurs ont été sélectionnés, représentant 32 métiers. Leur mission : défendre la troisième place obtenue par la France lors de la précédente édition à Lyon en 2024. Plus de 1500 compétiteurs issus de 88 pays sont attendus pour mesurer leur savoir-faire dans près de soixante métiers.

# Grande première : le Prix de l'Autocariste de tourisme FNTV\* !



À l'occasion du salon IFTM Top Résa 2025, la FNTV, en partenariat avec Car & Bus News, Mobily Cités et Espaces Tourisme, a remis les Prix 2025 de l'Autocariste de tourisme.



De gauche à droite : Vincent Dunez du Groupe Ruban Bleu, Michelle Kunegel de LK Tours, David Le Divenah de l'entreprise Le Divenah, Jean-Sébastien Barrault, Laurence Gaborieau, directrice IFTM, Anthony Brémont de l'entreprise Bonnaffoux-Brémont.

## 1<sup>er</sup> prix : Autocars Le Divenah (Morbihan)

L'entreprise s'est démarquée par son engagement autour de l'humain : les conducteurs sont valorisés en tant qu'ambassadeurs auprès des voyageurs et garants de la réussite des prestations touristiques.

## 2<sup>e</sup> prix : Groupe Ruban Bleu (Aveyron)

Grâce à une démarche de communication ambitieuse, l'entreprise démontre que l'autocar est un mode de transport qualitatif, crédible et en phase avec les attentes des voyageurs.

## 3<sup>e</sup> prix : Autocars Bonnaffoux-Brémont (Alpes-Maritimes)

Ce lauréat a su convaincre par sa démarche mettant l'accent sur son savoir-faire, la valorisation du patrimoine régional, la couverture des grands événements et une politique RSE exemplaire.

## Prix « coup de cœur » du jury : LK Tours (Haut-Rhin)

Une mention spéciale à LK Tours pour la créativité et la pertinence de son approche marketing, qui met en valeur le potentiel du tourisme par autocar et contribue au renouvellement de l'image du secteur.

\*Ces prix distinguent les entreprises du secteur qui se sont illustrées par leur excellence, leur engagement et leur capacité d'innovation dans les domaines énergétique, technologique, social et écologique.

# En direct des régions



# Nos actions en régions



## Auvergne-Rhône-Alpes

### Priorité à la formation

En 2025, la FNTV Auvergne-Rhône-Alpes a poursuivi son engagement en faveur de la formation, relayant auprès de ses adhérents le nouveau cursus « Exploitant régulateur en transport routier de voyageurs » présenté par l'Isteli, l'école du transport et de la logistique. Elle a renforcé son partenariat historique avec cet établissement ainsi qu'avec l'Université Lyon 2 autour de la licence professionnelle MSTV (« Management des services de transport de voyageurs »). Une rencontre entre l'Aftral-Isteli et l'Université Lyon 2 a d'ailleurs été organisée lors du salon Autocar Expo afin de favoriser la continuité des parcours étudiants vers la licence MSTV. Dans un contexte où la réforme du DUT en BUT a modifié le vivier d'élèves, ces coopérations visent à mieux répondre aux besoins de recrutements du secteur.



## Bretagne

### Attractivité : renouvellement du dispositif ICA

Après trois années d'expérimentation réussie, le dispositif ICA conclu entre la FNTV et la Région Bretagne est renouvelé pour un an. Ce mécanisme permet une meilleure reconnaissance salariale des conducteurs grâce à une indemnité complémentaire d'attractivité et à des mesures de revalorisation. Il constitue un levier efficace pour fidéliser les conducteurs en améliorant leur reconnaissance, leur motivation et leur maintien dans l'emploi. De quoi contribuer à sécuriser durablement l'offre de transport pour les usagers.



## Bourgogne-Franche-Comté

### Développer les compétences, préparer l'avenir

La FNTV Bourgogne-Franche-Comté est mobilisée au quotidien pour accompagner la profession dans ses évolutions et consolider durablement les compétences sur le territoire. En 2025, elle a ainsi déployé une formation pour les dirigeants dédiée à la réglementation sociale et à la prévention des risques afin de renforcer la culture sécurité et la maîtrise du cadre social. Un nouveau rendez-vous a également été lancé : les « Matinales FNTV ». Ces temps courts, consacrés aux thématiques RH et sociales, favorisent le partage d'expertise et les retours d'expérience entre professionnels. Côté formation au métier de conducteur, un premier groupe de huit personnes a été constitué, en partenariat avec le Groupement d'employeurs pour l'insertion et la qualification (GEIQ) Transport Bourgogne-Franche-Comté. Autant d'actions concrètes pour accompagner les entreprises et préparer la relève sur le territoire.



## Centre-Val de Loire

### Sécurité : intervention auprès des enfants et des conducteurs

Renforcer la sécurité dans le transport scolaire : telle est la vocation du dispositif mis en place à la rentrée 2025 par la FNTV Centre-Val de Loire, en partenariat avec la Région et l'appui des forces de l'ordre. Dans le Loir-et-Cher, les gendarmes ont sensibilisé les enfants au port de la ceinture de sécurité. Ils sont ensuite revenus vérifier que les consignes étaient appliquées. Peu d'infractions ont été relevées : certains jeunes contrevenants ont reçu des avertissements et d'autres ont été exclus temporairement du service scolaire. D'autres opérations de même ampleur ont été mises en place sur les autres départements de la Région, en concertation avec les AOM, les transporteurs locaux et les forces de l'ordre. En parallèle, des actions de sensibilisation aux conduites addictives ont été organisées à l'attention des conducteurs.



## Grand Est

### Sécurité : sensibiliser les collégiens

En septembre 2025, la FNTV Alsace, la Région Grand Est (service transport du Bas-Rhin) et la gendarmerie ont organisé une journée de sensibilisation à la sécurité des transports scolaires auprès de 460 élèves du collège Charles-de-Gaulle de Seltz. Au programme : des échanges en classe sur les règles de sécurité avec les formateurs de la FNTV Alsace et des exercices d'évacuation encadrés par les médiateurs de la Région et la gendarmerie. Objectif : apprendre les bons réflexes pour voyager sereinement et en sécurité. Cette opération illustre la complémentarité des acteurs publics et professionnels mobilisés pour la protection des jeunes usagers des transports scolaires. Depuis plus de vingt ans, la FNTV Alsace sensibilise les collégiens aux bons comportements dans et aux abords des autocars. En 2025, une convention de partenariat a été signée avec le service transport du Bas-Rhin de la Région Grand Est pour renforcer et coordonner ces actions de prévention.



## Corse

### Surcoût : acculturer les donneurs d'ordres

La FNTV Corse a conduit en 2025 une étude approfondie sur l'évolution des coûts supportés par les entreprises de transport de voyageurs. Cette dernière met en évidence une hausse continue des prix. En Corse, plus encore que sur le continent, la situation est particulièrement complexe. L'insularité génère des surcoûts structurels : frais de transport maritime pour l'acheminement des véhicules et des pièces détachées, délais d'approvisionnement plus importants, marché local restreint limitant la concurrence et les volumes d'achat. À cela s'ajoute une disponibilité plus faible des véhicules d'occasion, alors même qu'ils constituent une part essentielle des acquisitions régionales. L'objectif de cette démarche était d'acculturer les donneurs d'ordres à cette réalité économique afin qu'elle soit mieux intégrée dans la construction des marchés publics. Malgré ce travail de pédagogie, les derniers appels d'offres publiés ont affiché des enveloppes budgétaires en baisse, avec une pression accrue sur les prix, parfois inférieurs à ceux des consultations précédentes.





## Hauts-de-France

### Une convention stratégique pour préparer la relève

Aller chercher les talents là où ils se trouvent. C'est tout le sens de la convention signée en 2025 par la FNTV, la FNTV Hauts-de-France et le Campus des métiers et des qualifications-Transport Logistique Sécurité (CMQ-TLS) afin de renforcer l'attractivité des métiers du transport routier de voyageurs auprès des jeunes. Dès le début de l'année, des vidéos courtes au ton décalé ont ainsi été tournées, avec le soutien du CMQ. Testées par une jeune influenceuse, ces capsules adoptent les codes des réseaux sociaux pour valoriser, sans filtre, des métiers essentiels à la mobilité des territoires et à la transition écologique. Une démarche partenariale ancrée dans les réalités du terrain pour moderniser l'image du secteur... et susciter de nouvelles vocations!



## Île-de-France

### Mobiliser autour des enjeux du tourisme

En 2025, la FNTV Tourisme Île-de-France s'est mobilisée pour fédérer les acteurs de la profession : en un an, elle a doublé ses adhérents, renforçant sa représentativité auprès des institutions et structurant un tissu d'entreprises diversifiées (familiales et groupes). Ce réseau favorise le dialogue interne sur les enjeux (réglementation, environnement, tourisme) et augmente la visibilité du transport en autocar auprès des agences et collectivités comme solution de mobilité à faible empreinte carbone. Parallèlement, la FNTV Tourisme Île-de-France a renforcé ses échanges avec la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (Drieat) et la Direction régionale interdépartementale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (Drieets) pour simplifier l'application des règles et adapter les politiques aux réalités du terrain, créant un écosystème fluide.



## Normandie

### L'autocar, levier du développement touristique

Avec ses 620 km de côtes et de plages, des joyaux comme le Mont-Saint-Michel et un riche patrimoine historique, la Normandie attire chaque année des millions de visiteurs. Pour nombre d'entre eux, l'autocar reste le moyen le plus flexible, le plus accessible et le plus vertueux pour découvrir des lieux parfois protégés ou à forte affluence. Pour renforcer cette place stratégique dans la chaîne touristique, la FNTV Normandie a mené plusieurs actions en 2025. Elle a participé de manière active à l'élaboration du programme de la formation « Perfectionnement conducteur tourisme » mise en place pour la première fois en France en Région Normandie. Elle a également développé des partenariats structurants avec les sites touristiques normands, pris part à des groupes de travail avec les offices de tourisme et s'est impliquée au sein du Club Croisières du Havre, où l'autocar joue un rôle majeur dans les excursions et les transferts des croisiéristes vers les grands sites régionaux.



## Nouvelle-Aquitaine

### Succès pour « Car'elles conduisent »

Pour répondre à la pénurie de conducteurs/trices et renforcer la mixité, la FNTV Nouvelle-Aquitaine a structuré et déployé, aux côtés d'AFT Transport & Logistique, France Travail et des centres de formation partenaires, le programme « Car'elles conduisent ». Le dispositif s'articule autour d'un parcours complet d'accompagnement : présentation métier et test sur autocars, témoignages de conductrices, évaluation des aptitudes (MRS), stages en entreprise, puis intégration en formation qualifiante menant au titre professionnel CTCR (conducteur de transport en commun sur route). Les partenaires institutionnels, les entreprises adhérentes et les équipes pédagogiques se sont coordonnés pour sécuriser les parcours et les recrutements. Soutenu par une campagne de communication dédiée, le programme a progressivement conquis plusieurs départements de Nouvelle-Aquitaine (Corrèze, Dordogne, Gironde, Vienne).



## Pays de la Loire

### La sécurité au cœur de la Journée professionnelle

Le 19 novembre 2025, la FNTV Pays de la Loire a organisé sa 9<sup>e</sup> Journée professionnelle à Haute-Goulaine, réunissant plus de 150 adhérents, élus et partenaires autour du thème « La sécurité des transports routiers de voyageurs : agir ensemble, agir mieux ». À cette occasion ont été rappelés les défis quotidiens relevés par les autocaristes : transporter enfants, seniors et PMR sur un réseau routier ouvert à tous usagers, avec des autocars fiables et des conducteurs formés, dans un contexte réglementaire strict (temps de conduite, contrôles techniques renforcés). Grégory Cordier, président de la FNTV Pays de la Loire, a également insisté sur l'engagement des autocaristes pour garantir l'absolue sécurité. Deux tables rondes ont exploré la formation continue des conducteurs, la santé au travail et la chaîne complète de la sécurité (écoles, collectivités, usagers). Jean-Sébastien Barrault et Roch Brancour, vice-président de la Région des Pays de la Loire en charge des infrastructures, des transports et mobilités durables, ont clos la journée en appelant à intensifier les actions après l'accident de Châteaudun.



## Occitanie

### Sécurité routière : opération Escadron

LA FNTV Occitanie a organisé en juin 2025 une matinée d'échanges entre l'Escadron départemental de sécurité routière de Haute-Garonne (ESDR 31) et les chefs d'entreprise, responsables d'exploitation et préventeurs du secteur du transport de voyageurs. Les représentants de l'ESDR 31 ont présenté leurs missions et rappelé les dangers liés aux conduites addictives (alcool, stupéfiants) et au non-respect du code de la route. L'occasion également de sensibiliser les participants au risque routier professionnel et aux mobilités douces. Cette première rencontre constructive contribue à renforcer la sécurité routière en général, et plus spécifiquement celle des passagers et des conducteurs.



### À la rencontre des transporteurs

Jean-Pierre Serrus, vice-président Transport & Mobilité de la Région Sud, a achevé sa tournée des transporteurs régionaux dans le Var et les Alpes-Maritimes. Après les Hautes-Alpes, les Bouches-du-Rhône et le Vaucluse, ces visites ont permis des échanges sur la qualité de service, les contraintes économiques et la transition écologique. Cette démarche de proximité renforce le dialogue entre la Région et les transporteurs pour adapter l'offre aux territoires. Objectif : renouveler ces rencontres annuelles par département.



# Le Conseil exécutif

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



**Le président**  
**JEAN-SÉBASTIEN BARRAULT**  
Bardhum SAS



**Le vice-président trésorier**  
**DANIEL KUNEGEL**  
LK Voyages Kunegel

## Les membres



**GUILLAUME BERNINI**  
VIABUS



**ROMAIN BORINI**  
Autocars Borini



**ESTELLE BOUTON**  
Keolis



**VINCENT DUNEZ**  
Ruban bleu



**STÉPHANE GUENET**  
CFTR (Compagnie française des transports régionaux)



**ÉDOUARD HÉNAUT**  
Transdev



**GILLES LEFEBVRE**  
Transdev



**CLÉMENT MICHEL**  
Keolis



**FREDDY PASQUET**  
Groupe Fast



**FRÉDÉRIC PINET**  
Pinet Autocars



**LAURENT PONSOT**  
Autocars Ponsot



**PIERRE-JEAN SEYT**  
Autocars Seyt



**CHRISTOPHE VACHERON**  
RATP Dev

### Les commissions thématiques nationales

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

#### Commission sociale et formation

- Présidente : Béatrice GANNIEUX - Transdev
- Référent chargé de la formation professionnelle : Yves PLESSIS - Galeo

#### Commission des affaires juridiques, réglementaires et européennes

- Président : Bernard NUER - Transdev

#### Commission technique, sécurité et environnement

- Président : Patrick SELLIER - Keolis

#### Commission économie, numérique et prospective

- Président : Fabrice FRANCK - Keolis

#### Commission tourisme

- Présidente : Christine FRANÇAIS - Grisel

#### Commission des véhicules légers

- Président : Julien PRIOLET - Synergihp

#### Groupe de travail de la démarche qualité de la FNTV

- Président : Philippe BIHAN - Cars Bihan

# L'équipe centrale

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

**INGRID  
MARESCHAL**

Déléguée générale

**ANNE-GAËLLE  
SIMON**

Déléguée générale  
adjointe

**SOPHIE  
LABRUNE**

Directrice juridique et  
relations institutionnelles

**SALOMÉ  
DECERLE**

Responsable  
Tourisme

**THÉO  
FARGE**

Responsable technique,  
sécurité  
et environnement

**CORINNE  
FLAMENT**

Responsable économie,  
numérique  
et prospective

**LEILLA  
QUELLERY**

Responsable emploi et  
formation professionnelle

**BORIS  
CAVAGLIONE**

Responsable  
de la communication

**SARAH  
PRICE**

Responsable de la  
communication digitale

**GUILLAUME  
CORRE**

Responsable  
administratif  
et comptable

**MURIEL  
DOUILLET**

Aide-comptable

**ASSINA  
ATTOUCHE**

Assistante de direction/  
Chargée de missions  
administratives

**ADRIANA  
CARVAJAL  
VERA**

Secrétariat

## Une satisfaction en hausse

**Un taux  
de satisfaction globale  
élevé de**

**95,70 %**

### Les points forts (et le taux de satisfaction)

- **L'influence de l'action de la FNTV** auprès des institutions françaises saluée (93,82 % en 2025).
- **La qualité de la veille** (98,80 % en 2025 versus 95,60 % en 2024)
- **Les actions menées** en faveur du recrutement (91,46 % en 2025, en progression par rapport à 2024 : 89,53 %).
- **La réactivité et la qualité** des réponses apportées aux adhérents (94,87 % en 2025).

Issus de l'enquête annuelle de satisfaction réalisée par la Fédération auprès de ses adhérents, ces résultats mettent en évidence la dynamique positive et l'efficacité des actions menées par la FNTV en 2025.

# Notre réseau territorial

La FNTV s'appuie sur 17 unions régionales qui participent à la diffusion et à l'animation de l'action fédérale. Au sein de leurs territoires, elles favorisent le dialogue entre les entreprises et les autorités organisatrices de la mobilité.

**1** FNTV  
Auvergne-Rhône-Alpes  
[auvergne-rhone-alpes@fntv.fr](mailto:auvergne-rhone-alpes@fntv.fr)  
04 72 78 81 81

**2** FNTV  
Bourgogne-Franche-Comté  
[bourgogne-franchecomte@fntv.fr](mailto:bourgogne-franchecomte@fntv.fr)  
03 80 28 52 52

**3** FNTV  
Bretagne  
[fntvbretagne@fntv.fr](mailto:fntvbretagne@fntv.fr)  
02 99 50 60 60

**4** FNTV  
Centre-Val de Loire  
[centre-valdeloire@fntv.fr](mailto:centre-valdeloire@fntv.fr)  
02 54 44 25 67

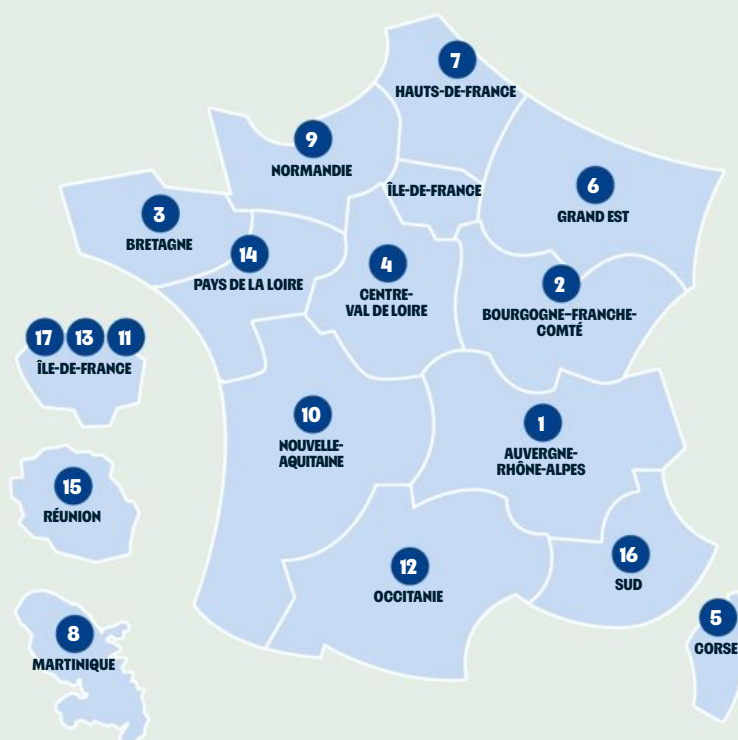
**5** FNTV  
Corse  
[corse@fntv.fr](mailto:corse@fntv.fr)  
04 91 46 64 64

**6** FNTV  
Grand Est  
[grandest@fntv.fr](mailto:grandest@fntv.fr)  
03 88 28 51 78  
[direction@mtf10.fr](mailto:direction@mtf10.fr)  
03 25 72 12 60  
[cstr88@wanadoo.fr](mailto:cstr88@wanadoo.fr)  
03 29 34 33 63

**7** FNTV  
Hauts-de-France  
[aymonin.fntv-hdf@outlook.fr](mailto:aymonin.fntv-hdf@outlook.fr)  
03 20 66 89 89  
[picardie@fntv.fr](mailto:picardie@fntv.fr)  
03 22 92 82 79

**8** FNTV  
Martinique  
[fntvmartinique@fntv.fr](mailto:fntvmartinique@fntv.fr)

**9** FNTV  
Normandie  
[normandie@fntv.fr](mailto:normandie@fntv.fr)  
06 15 12 56 85



**10** FNTV  
Nouvelle-Aquitaine  
[nouvelle-aquitaine@fntv.fr](mailto:nouvelle-aquitaine@fntv.fr)  
05 56 52 06 79

**11** FNTV  
Nouvelles Mobilités  
[secretariat@fntv.fr](mailto:secretariat@fntv.fr)  
01 40 82 62 72

**12** FNTV  
Occitanie  
[midi-pyrenees@fntv.fr](mailto:midi-pyrenees@fntv.fr)  
06 08 42 99 91

**13** OPTILE  
[iledefrance@fntv.fr](mailto:iledefrance@fntv.fr)  
01 58 01 13 13

**14** FNTV  
Pays de la Loire  
[paysdelaloire@fntv.fr](mailto:paysdelaloire@fntv.fr)  
02 51 13 30 01

**15** FNTV  
Réunion  
[fntvreunion@fntv.fr](mailto:fntvreunion@fntv.fr)  
06 92 38 20 27

**16** FNTV  
Sud  
[paca@fntv.fr](mailto:paca@fntv.fr)  
04 91 46 64 64

**17** FNTV Tourisme  
Île-de-France  
[salome.decerle@fntv.fr](mailto:salome.decerle@fntv.fr)  
01 40 82 72 58



## La FNTV adhère à



## La FNTV est certifiée Quali'Op





# La FNTV à vos côtés

Le rapport d'activité 2025-2026  
de la Fédération nationale des transports  
de voyageurs (FNTV)

MAI 2026

**Directrice de la publication :** Ingrid Mareschal.

**Conception et réalisation :** Citizen Press, Paris.

**Rédaction :** FNTV, Stéphane Boumendil, Séverine Vallat.

**Crédits photos :** FNTV, Getty Images, Shutterstock,  
AFT-p.23

**Illustrations :** Clod

**Impression :** STIPA.

**Dépôt légal :** à parution

Ce document est imprimé sur un papier  
100 % PEFC.

**Fédération nationale  
des transports de voyageurs**

14 bis, rue Daru  
75008 Paris

[www.fntv.fr](http://www.fntv.fr)





[www.fntv.fr](http://www.fntv.fr)  
01 40 82 62 72

 [contact@fntv.fr](mailto:contact@fntv.fr)

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

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

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

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

