

Avancer ensemble

CONGRÈS FNTV 2023



La Revue interactive

Avancer ensemble

La FNTV a tenu son congrès annuel le mercredi 15 novembre 2023
à la Maison de la Chimie.

Plus de 400 participants se sont retrouvés pour échanger
sur les défis actuels et à venir de la profession.

Le Ministre délégué en charge des Transports, 3 Vice-Présidents
de Régions, et 24 intervenants de premier plan ont échangé autour
de thèmes stratégiques : l'attractivité de nos métiers, la place de l'autocar
dans les grands événements sportifs mais aussi la transition énergétique
dans notre secteur. Ce 15 novembre, nous avons avancé, ensemble.

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

REVIVEZ LE CONGRÈS
EN IMAGES

GALERIE

Tribune



Clément BEAUNE

Ministre délégué chargé des Transports

Nous avons traversé au cours de ces quinze derniers mois un certain nombre de crises qui concernent le secteur du transport de voyageurs, parce que vous êtes le reflet de ce que vit et subit notre société en matière de sécurité, de tensions de recrutement, d'ambition écologique, de crises inattendues – celle des carburants par exemple, ou les effets du contexte géopolitique sur les coûts de l'énergie. À chaque fois, nous avons été au rendez-vous et responsables.

Je veux prendre comme exemple la question des transports scolaires. Lors de la précédente rentrée scolaire en 2022, nous avons décidé d'un plan opérationnel le plus concret possible. Certaines mesures ont progressé, une réduction très sensible du nombre d'emplois vacants a été observée à la rentrée 2023, grâce à une mobilisation des collectivités publiques et de la profession. Ainsi, nous avons réduit de 25 % les vacances de postes entre 2022 et 2023.

Nous avons également progressé sur des sujets sensibles, comme la question de la délivrance des titres, mais des difficultés demeurent, par des procédures complexes, trop longues et successives. Les délais sont encore trop longs, insoutenablement longs. Nous devons pouvoir faire mieux ; c'est le travail que nous menons avec le ministre de l'Intérieur et le ministre du Travail pour que nos différents services, partout sur le territoire, soient les plus efficaces possibles.

Je maintiens que la solution du guichet unique est ce vers quoi nous devons tendre, mais cela prendra du temps, et nous devons procéder à des améliorations de court terme : pour accélérer les délais de saisie des résultats aux examens par les centres de formation, pour supprimer l'obligation d'envoi du parchemin sur le site de l'ANTS

pour réduire encore les délais. Je ne suis pas du tout fermé à votre demande d'autorisation temporaire, d'attestation provisoire. Il s'agit de discussions que nous menons en interministériel.

Sur le congé de fin d'activité, ce fut un travail exemplaire de dialogue social qui consacre 150 millions d'euros par an à ce dispositif d'attractivité, au moins jusqu'en 2030. Nous avons besoin de cet instrument, mais il ne doit pas pousser vers la sortie des conducteurs qui pourraient ou qui voudraient rester dans la profession au moment où on cherche le maximum de compétences et le maximum de conducteurs.

J'aimerais également saluer l'engagement de la profession de longue date sur la question écologique. Le transport représente 30 % de nos émissions totales de gaz à effet de serre et c'est 30 % de la facture énergétique de notre pays, donc cela doit concentrer au moins 30 % de nos efforts pour la solution. Ceci étant, cela ne justifie pas que l'on oublie le pragmatisme, la proportionnalité et le sens de l'efficacité ; la direction sera celle de l'électrification progressive des flottes. Toutefois, nous n'allons pas revirer brutalement alors même que nous vous avons incités à passer au biogaz et à développer les énergies de transition. Nous devons éviter de casser un effort de transition écologique qui est engagé et qui a suscité de très nombreux investissements de la profession et des collectivités locales. Nous défendons cet équilibre dans les discussions européennes aujourd'hui parce qu'avoir une date qui serait trop proche, 2030, ça n'est pas faire preuve d'une ambition écologique plus grande, mais cela risque de casser la dynamique écologique au sein d'une profession qui représente un tel effort de transformation dans notre transition écologique collective.

Le retrofit, sur lequel la FNTV m'a souvent interpellé, est un des outils essentiels de cette transition écologique. Nous avons trois arrêtés qui sont très importants et qui ont pour but commun de faciliter l'accès au retrofit qui est une des solutions de la décarbonisation. La transition écologique passe par vos activités parce que c'est du transport collectif et c'est parfois une alternative à la voiture individuelle, donc par nature votre activité est une réponse aux défis écologiques. C'est la raison pour laquelle nous investissons massivement, pour le transport de voyageurs en général, dans les transports en commun et les réseaux express métropolitains. Nous avons intégré dans les services express régionaux métropolitains les cars, les cars express en particulier. J'ai initié il y a quelques jours le travail avec de nombreux opérateurs (la profession, les collectivités, les Régions, le GART, France urbaine) afin de disposer début 2024 d'un plan sur les cars express.



TRIBUNE CLÉMENT BAUNE

Sans me substituer aux collectivités locales – y compris à la ville de Paris – j'estime que la décision prise sur la gare de Paris-Bercy est incompréhensible, au moins par la méthode qui est brutale, non concertée et non réfléchie. Les gares routières ne sont pas des blessures ou des salissures à repousser le plus possible en dehors des centres-villes, mais une solution de déplacement. C'est la raison pour laquelle, en tant que ministre des Transports, j'ai décidé de saisir l'Autorité de régulation des transports pour qu'elle puisse nous éclairer sur cette situation qui n'est pas compréhensible.

Je veux finir par un événement d'espoir et d'engagement collectif : les Jeux olympiques et paralympiques, qui concernent très directement votre profession. Je compte beaucoup sur cet événement pour montrer notre savoir-faire, notre mobilisation, et j'espère que cela apportera en héritage un certain nombre d'améliorations. Votre profession sera là encore au cœur d'une réussite française que je crois exemplaire et attendue.

Je veux enfin sincèrement remercier la profession. Nous avons encore du travail pour améliorer les procédures, supprimer des lenteurs, et vous me trouverez à vos côtés pour mener ce combat que je sais difficile. Je prends des engagements forts, sans faire des effets d'annonce qui seraient inconsistants, et jour après jour nous améliorerons ces délais, nous les réduirons et nous ferons en sorte que votre vie soit plus simple parce que vous vous battez tous les jours pour que celle des élèves, des voyageurs et des usagers soit plus facile et plus agréable. Merci pour tout cela.

Tribune



Jean-Sébastien BARRAULT
Président de la FNTV

Le congrès de la FNTV est l'occasion de faire le point sur les actualités et les défis de notre secteur, les succès obtenus, les enjeux à venir et les demandes que nous portons au nom de la profession.

Les débats de la matinée ont abordé les difficultés de recrutement que nous traversons depuis la sortie de la crise sanitaire. De nombreuses mesures se sont concrétisées depuis l'année dernière grâce au soutien de l'Etat et à l'action des Régions à nos côtés. Nous avons notamment créé une nouvelle filière d'apprentissage pour le métier de conducteur grâce à la rénovation du CAP Conducteur agent d'accueil en autobus et autocar, coordonnée par le ministère de l'Éducation nationale. Le ministère du Travail a mobilisé Pôle emploi pour faire venir un grand nombre de candidats vers nos métiers et a récemment expérimenté avec la Caisse nationale d'assurance vieillesse la possibilité de proposer aux jeunes retraités de rejoindre le métier de conducteur en cumul emploi-retraite. Les Régions ont mené des campagnes pour attirer des conducteurs, financer des formations, adapter les circuits là où cela était nécessaire. Les organismes de formation ont énormément formé de conducteurs ces derniers mois.

Toutes ces actions ont permis d'améliorer le déroulement de la rentrée scolaire en septembre 2023, mais des efforts restent à réaliser pour atteindre une situation moins tendue pour les entreprises et pour les familles.

Deux leviers essentiels et urgents doivent encore être activés : réduire rapidement les délais de délivrance des permis de conduire et des autres documents de conduite. La réduction des délais à chaque étape –

transmission du procès-verbal de réussite, diffusion du diplôme, inscription du candidat sur le site de l'ANTS – est cruciale. Seule la création d'une attestation provisoire de conduite permettra de résoudre nos difficultés. Il faudrait aussi rationaliser la desserte des établissements scolaires : que toutes les écoles n'ouvrent pas leurs portes en même temps ou alors que les collectivités organisent et prévoient des temps d'accueil avant et après la classe. Cette solution pragmatique permettrait de réduire le nombre de conducteurs et d'autocars pour un service scolaire, de faire baisser les émissions de CO2, d'augmenter le nombre d'heures de travail de nos salariés et d'économiser de l'argent public. Toutes les expérimentations menées en ce sens montrent des résultats positifs.

Ces deux éléments nous permettraient de lever les principaux obstacles pour une rentrée 2024 plus sereine. Il nous restera ensuite à attirer les jeunes vers nos métiers pour remplacer les nouveaux et nombreux départs à la retraite. Cela passe par la poursuite de l'amélioration des conditions d'accueil et des conditions de travail de nos collaborateurs dans les entreprises. Avec les partenaires sociaux de la branche, des efforts importants ont été consentis sur les rémunérations ces dernières années. Il faudra aussi moderniser le congé de fin d'activité. Voir nos collaborateurs partir de manière anticipée à 59 ans alors que nous cherchons des conducteurs en nombre n'a plus de sens. Il nous semblerait plus adapté de proposer à ces salariés un choix entre congé de fin d'activité et temps partiel de fin de carrière.

Depuis de nombreuses années, la FNTV noue aussi des partenariats pour diversifier les profils des candidats pour la reconversion des militaires, celle des gendarmes et avec les écoles de l'inclusion par le sport. Prochainement, nous allons signer une convention avec le réseau des écoles de la deuxième chance afin d'accueillir des jeunes éloignés du système scolaire dans nos entreprises. Nous en signerons également une avec le ministère de l'Éducation nationale pour favoriser l'orientation des élèves vers notre nouvelle filière d'apprentissage.

Aujourd'hui, nous avons aussi débattu de la place de l'autocar dans les événements sportifs. L'organisation des transports pendant les grands événements internationaux est un savoir-faire qui fait la fierté d'un grand nombre de transporteurs. L'organisation des déplacements pendant les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 mobilisera de nombreux conducteurs et représentera un défi important pour les entreprises en cette période de pénurie.

Ont ensuite été abordés les enjeux relatifs à la transition écologique : les transporteurs veulent contribuer aux efforts pour répondre aux impératifs de décarbonation de la société. Nous le faisons chaque jour en proposant des solutions de mobilité collective et partagée à l'ensemble de nos passagers. Nous sommes convaincus que l'autocar est LA solution à de nombreux enjeux sociétaux : réduction de l'empreinte environnementale, desserte des territoires périurbains et ruraux, déplacement à des prix attractifs pour préserver le pouvoir d'achat des Français.

Le report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs est un levier puissant pour réduire les émissions polluantes et la congestion. C'est pourquoi les transports collectifs doivent être développés au même titre que le covoiturage dans tous les territoires où la voiture représente le seul moyen de déplacement. De nombreuses villes et agglomérations ont compris l'atout de l'autocar en matière environnementale, mais la ville de Paris continue, elle, à le stigmatiser en prévoyant d'interdire aux autocars l'accès à la future ZTL (Zone à Trafic Limité) ou en annonçant la fermeture de la gare routière de Bercy-Seine aux « cars Macron ».

Le verdissement de notre parc d'autocars représente aussi, bien sûr, une possibilité d'aller encore plus loin dans la transition écologique, mais il suppose de réunir de nombreuses conditions pour atteindre l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050. Notre filière, bien



qu'intrinsèquement vertueuse, est en retard par rapport aux bus et aux camions. L'offre industrielle en autocars électriques se développe à peine et pourtant, alors que les immatriculations d'autocars au bioGNV ont décollé ces dernières années, la France et l'Europe ne promeuvent que l'électrification. En effet, les institutions européennes misent tout sur les technologies zéro émission à l'échappement, sans prendre en compte l'analyse complète du cycle de vie d'un véhicule électrique. Ces orientations disqualifient les biocarburants alors que nous pourrions en faire usage en attendant 2040, période à laquelle la technologie électrique aura peut-être atteint sa maturité. D'ici cette date, nous devons pouvoir compter sur le B100, sur le HVO ainsi que sur le bioGNV. C'est le choix de nombreuses collectivités, notamment parce que le biométhane produit localement peut être utilisé en circuit court.

De nombreuses entreprises ont investi dans des véhicules et des stations au gaz. Nous ne devons pas mettre de côté ces énergies de transition qui nous permettent d'ores et déjà de réaliser des progrès considérables à des coûts abordables. Le rétrofit électrique constitue aussi, depuis cette année, une autre alternative réaliste et crédible pour les usages quotidiens. Mais, il ne faut pas oublier que, pour certaines activités longue distance, nous devons utiliser longtemps encore des motorisations thermiques ou des carburants fossiles pour des raisons évidentes d'économie ou pour franchir nos frontières et s'approvisionner à l'étranger.

La FNTV s'est beaucoup investie dans les travaux de la task force sur la transition énergétique puis de la feuille de route de décarbonation des véhicules lourds. La stratégie de développement de la mobilité propre, dont les groupes de travail débutent, doit absolument tenir compte des propositions faites par les transporteurs, les constructeurs et les énergéticiens. Tous s'accordent pour exprimer la nécessité de s'appuyer sur un mix énergétique pour remplacer nos motorisations diesel. Tout miser sur l'électrique aujourd'hui ou sur l'hydrogène demain serait une erreur. Il faut laisser une place aux énergies de transition dont nous aurons besoin dans la prochaine décennie.

La transition énergétique de la seule filière de l'autocar a été évaluée à plus de trois milliards d'euros d'ici 2035. Les subventions de l'État ne sont pas encore à la hauteur des enjeux et des efforts demandés. Les appels à projets sont complexes et excluent les plus petites entreprises. Les transporteurs demandent des aides simples et accessibles à tous comme l'était dans le passé le bonus à l'acquisition. Nous demandons aussi que le bioGNV devienne éligible à ces aides et que le retrofit bénéficie du suramortissement pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes. Les entreprises de transport routier de voyageurs vont s'adapter à ces évolutions

incontournables si on leur laisse le temps de le faire et si on leur en donne les moyens.

Les entreprises continueront par ailleurs à tout mettre en œuvre pour assurer la sécurité des personnes qu'elles transportent. À cet égard, la FNTV a souhaité travailler à l'amélioration de la sécurité et de la qualité de service avec les opérateurs de services librement organisés et leurs sous-traitants. Nous avons élaboré une charte entre les autocaristes partenaires des deux grands opérateurs Flixbus et Blablacar et la FNTV.

Notre profession est par ailleurs placée depuis quelque temps face à un dilemme en ce qui concerne le recours à des conducteurs indépendants que nous souhaiterions davantage encadrer. La profession de transporteur ne peut être, et c'est normal, exercée qu'à certaines conditions très rigoureuses. C'est un gage de sécurité pour nos passagers. Lorsqu'un transporteur sous-traite un service à un conducteur indépendant, leurs responsabilités respectives ne sont pas clairement définies. Cette situation est donc susceptible de diminuer la vigilance de chacun au détriment de la sécurité ; c'est une faille que nous devons de combler.



Jean-Sébastien BARRAULT, président de la FNTV ; Clément BEAUNE, Ministre délégué en charge des Transports ; Ingrid MARESCHAL, déléguée générale de la FNTV

Tribune



Antoine FOUCHER Président de Quintet

Antoine Foucher, président de Quintet, est un expert des politiques sociales et de la stratégie d'entreprise. Ancien directeur de cabinet de la ministre du Travail Muriel Pénicaud, il a également occupé des postes de responsabilité chez Schneider Electric et au Medef, combinant ainsi une riche expérience dans les domaines politique, social et professionnel.

S'agissant de l'emploi des jeunes, il importe de comprendre que le monde du travail connaît un profond changement, comme on n'en connaît qu'un par génération, ou plus rarement encore. Dans le rapport au travail, nous vivons deux phénomènes qu'aucune génération précédente n'a vécus.

Tout d'abord, un constat assez brutal mais qui se retrouve dans les statistiques de l'Insee : travailler ne permet plus de changer de niveau de vie. Dans les années 1950 à 1970, le pouvoir d'achat augmentait de 4 à 6 % par an, ce qui permettait de doubler son niveau de vie en 15 à 20 ans. À la fin du siècle précédent, le pouvoir d'achat augmentait de 1 à 2 % par an, ce qui permettait de doubler son niveau de vie sur la durée d'une vie entière de travail. Aujourd'hui, le pouvoir d'achat augmente en moyenne, sur l'ensemble du marché du travail (jeunes et moins jeunes compris) d'environ 1 % par an, ce qui suppose une période de 70 ans pour changer de niveau de vie. Par conséquent, la promesse du travail comme vecteur permettant de changer de niveau de vie n'est plus tenue pour la majorité des gens, même si, heureusement, il existe des exceptions. Cette donnée ne peut qu'affecter le rapport au travail, en particulier chez ceux

qui n'ont jamais connu autre chose que cette situation-là, à savoir les jeunes actifs.

Deuxième élément complètement nouveau depuis 1945 et structurel : le temps de travail ne diminue plus. Les jeunes qui entrent aujourd'hui sur le marché du travail seront sans doute la première génération, depuis 1945, qui ne travaillera pas moins que ses parents. En 2022, on a travaillé en moyenne, en France, exactement le même nombre d'heures qu'en 2001, et c'est la première fois que l'on n'assiste pas, sur vingt ans, à une diminution du temps de travail. En se plaçant d'un point de vue empathique, l'espérance de vie augmente du côté des jeunes ; par conséquent, le temps de vie consacré au travail va progresser, mais le temps de vie global va croître lui aussi. Jusqu'en 1993, pour partir à la retraite, il fallait travailler 37 ans ; aujourd'hui, il faut travailler 41 ans et il faudra atteindre 43 ans dans trois ans.

Cet enchaînement nous place dans la situation suivante : ce qu'ont connu deux à trois générations après la guerre (de 1950 à 2010) – vivre de mieux en mieux en travaillant de moins en moins, grâce à un travail de plus en plus productif – n'est plus vrai aujourd'hui. Cette situation affecte nécessairement notre rapport au travail, collectivement, et les jeunes en premiers, mais toutes les générations sont concernées par cette évolution. Ce changement a aussi de bons côtés, mais il importe d'avoir à l'esprit cette donnée fondamentale pour saisir ce qui se passe sur le marché du travail, car c'est un phénomène structurel.

Face à cette situation, trois types de réactions sont à l'œuvre. D'abord, la résistance, avec des individus qui refusent d'appartenir à une génération qui ne travaillera pas moins que ses parents et pour laquelle le travail ne permet plus de changer de niveau de vie. Cette résistance se manifeste par trois symptômes : d'abord, la résistance contre le report de l'âge légal de départ à la retraite ; ensuite, par ce que les Anglo-Saxons appellent le *quiet-quitting*, avec des individus qui se contentent de faire leur travail et rien de plus que ce qui leur est demandé ; enfin, l'augmentation très forte des arrêts maladie observée ces dernières années.

Une deuxième manière de s'adapter à cette nouvelle donne historique réside dans la relativisation du travail : s'il ne me permet plus de changer de niveau de vie, il ne jouera plus un rôle central (ou en jouera un moins central) dans ma vie ; je vais travailler pour vivre, et non plus vivre pour travailler. Quand il était possible de doubler son niveau de vie en 15 ans, réaliser de nombreux sacrifices pour son travail pouvait revêtir un attrait, d'autant plus que l'ensemble de la population partait d'un niveau de vie plus bas. Dès lors que le pouvoir d'achat n'augmente que de 0,5 % ou 0,6 % par an, il est rationnel de s'interroger sur la place du travail dans sa vie, et ce n'est aucunement de la «flemme». Cela se concrétise dans différents phénomènes observés : exigences en matière de conciliation vie professionnelle-vie personnelle, aspirations au télétravail dans certains métiers, demandes en faveur de moins de temps partiel, ce qui soulève des problématiques particulières dans certaines de vos activités.

Enfin, le troisième type de réaction face à cette nouvelle donne concerne l'exigence de sens : si le travail permet beaucoup moins qu'avant de changer de niveau de vie, encore faut-il que ce qui me conduit à me lever le matin ait un sens. Si la fonction du travail est de gagner sa vie mais sans perspective d'ascenseur social, s'il ne sert qu'à subvenir à ses besoins (aujourd'hui, c'est ainsi que 58 % des jeunes considèrent le travail), alors, il est nécessaire qu'il ait un sens. C'est une aspiration partagée par près de 70 % des jeunes. L'exigence de sens n'est donc aucunement un phénomène de mode générationnel. Celle-ci touche toutes les générations, et pas seulement les jeunes, même si les jeunes sont à l'avant-garde de ces évolutions car, n'ayant rien connu de différent auparavant, ils s'adaptent immédiatement à la nouvelle donne et formulent leurs aspirations de manière plus directe. Cette demande existentielle de sens au travail est un élément sur lequel, étant donné ce que sont vos missions dans le transport routier de voyageurs, vous pouvez très



fortement capitaliser, d'autant plus que cette aspiration au sens est appelée à durer.

Un autre aspect nouveau que les entreprises doivent garder en tête et qui constitue autant une opportunité qu'une menace : la population active, en France, n'augmente plus et n'augmentera plus, sauf recours massif à l'immigration. La démographie est prévisible, beaucoup plus fiable que l'économie, et comme on connaît l'âge des personnes et le moment de leur départ à la retraite, il est possible de prévoir de manière assez fiable le «stock de main-d'œuvre» disponible sur le marché du travail en France. Selon l'Insee, l'INED, etc., dans les années 2020 et 2030, ce seront au mieux quelques dizaines de milliers de personnes qui arriveront sur le marché du travail chaque année, en tenant compte de l'arrivée de 150 000 immigrés par an en moyenne, ce qui correspond à la tendance observée depuis une dizaine d'années en France.

Il n'y a jamais eu autant de tensions de recrutement dans les entreprises en France. On le voit dans les indicateurs de Pôle emploi et ceux de l'Insee. Ceci est vrai dans tous les territoires, dans tous les secteurs et pour toutes les tailles d'entreprise. La bonne nouvelle, pour les salariés, est que cette situation va durer, ce qui signifie que le rapport de négociation va évoluer en leur faveur. Pour les entreprises, il s'agit plutôt d'une mauvaise nouvelle pour la raison exactement inverse : il est de plus en plus difficile de recruter, et c'est appelé à durer.

Je souhaiterais proposer ici trois pistes pour nourrir le débat. La première consiste à tenter de maîtriser la chaîne de recrutement du début à la fin, ce que vous avez fait depuis quelques années sur l'apprentissage : c'est exactement ce qu'il convient de faire. Cela signifie maîtriser la formation, les diplômés et l'embauche.

Quand vous disposez d'outils pour exercer une action sur ces trois moments de l'amont du recrutement, il n'est pas possible de faire davantage. Certes, il reste envisageable d'améliorer l'image, de réaliser des opérations de communication, etc. Dans la mesure où la bataille pour les compétences entre entreprises et entre branches va être de plus en plus forte, le meilleur moyen de garantir le recrutement des jeunes – et, plus généralement, de toute la main-d'œuvre – sera de la capter à la source, c'est-à-dire de créer soi-même ses propres diplômes et ses propres écoles. De plus en plus d'entreprises et de branches agissent ainsi, c'est un point crucial : aujourd'hui, agir en ce sens représente un avantage. Dans cinq ans, les branches et les entreprises qui n'auront pas opéré ce changement souffriront d'un handicap.

Une autre piste à suivre est celle du sens au travail, qu'il est important de prendre au sérieux sans y voir un effet de mode au motif que les jeunes seraient idéalistes. Sur cette question du sens, d'un travail qui serve à quelque chose, qui soit connecté à l'intérêt général, au bien commun, vous avez de l'or entre les mains avec vos métiers, car la plupart d'entre eux participent d'une mission de service public. Vous avez la possibilité de dire que, venir travailler chez vous, c'est ce qui permet aux enfants d'étudier, aux personnes d'être soignées et d'aller travailler. Peut-être développez-vous déjà ce discours, mais je pense qu'il pourrait être encore davantage mis en valeur, notamment auprès des jeunes. Une manière de vous différencier consiste à insister sur cette notion de sens, en la rendant la plus concrète possible.



TRIBUNE ANTOINE FOUCHER

Il faudrait pour cela que les conducteurs rencontrent davantage les enfants, les professeurs, les personnes – bref, mettent de «l'humain» – et constatent en quoi leur job change la vie des autres. Il ne s'agit aucunement de marketing : les conducteurs doivent pouvoir rencontrer les personnes dont ils changent la vie. Cela peut avoir un effet potentiellement puissant, même s'il n'y a pas de recette miracle.

Troisième piste, inévitable et plus attendue : la transition énergétique. Beaucoup d'entre vous sont engagés pleinement dans ce combat. Tous les sondages donnent à voir l'expression du prérequis suivant : dans quelle mesure mon travail contribue-t-il à lutter ou permet de lutter contre le réchauffement climatique ou, pour le dire plus simplement, à «sauver la planète» ? On observe davantage ce phénomène chez les diplômés, mais il reste vrai dans toutes les catégories socioprofessionnelles et chez les jeunes actifs. Cette préoccupation n'est pas près de reculer, elle s'installe et ne constitue en aucun cas un effet de mode.



Séduire les jeunes et les garder

Les métiers du transport ont de beaux atouts pour attirer une nouvelle génération de conducteurs en quête de sens. Le faire savoir et consolider les partenariats utiles pour élever le niveau d'attractivité de la profession appellent la mobilisation de la profession et de tous ses partenaires.

Pour la première fois, le métier de conducteur de car et bus a été l'une des disciplines de démonstration lors des finales France de Worldskills en septembre dernier, avec des candidats de moins de 26 ans. Preuve que les jeunes générations peuvent trouver dans ces métiers des sources appréciables de motivation. En tête de leurs attentes se trouve, la quête de sens : être utile, contribuer au bien-être collectif, servir différentes catégories de public, disposer d'autonomie, contribuer à la transition énergétique... C'est ce qu'ont partagé avec nous **Quentin Girard**, Lauréat Worldskills

2023 du challenge conducteur car et bus, et **Loïc Charbonnier**, PDG de l'AFTRAL. Le défi pour la profession est donc de séduire une génération qui n'aura pas le même rapport au travail que les précédentes. « Il y a quelques années, il fallait séduire le chef d'entreprise ; aujourd'hui, c'est l'inverse. L'employeur doit séduire. Tous soulignent que le temps libre, les loisirs sont aussi importants que le travail et l'argent. C'est un changement de paradigme complet » constate **Franck Dhersin**, sénateur du Nord.

L'AVIS DES CONGRESSISTES

Pour vous, quelles sont les attentes des jeunes dans notre secteur d'activité ?



Valoriser très tôt le métier auprès des jeunes



IL Y A QUELQUES ANNÉES, IL FALLAIT SÉDUIRE LE CHEF D'ENTREPRISE ; AUJOURD'HUI, C'EST L'INVERSE. L'EMPLOYEUR DOIT SÉDUIRE.

Reste à faire connaître davantage le métier et à le valoriser de façon concrète de manière précoce. « L'Éducation nationale fait de gros efforts sur le « parcours avenir » dès la classe de 5^e. Mais il faut montrer des cars. Les jeunes ont besoin de les voir et de les toucher. Les démonstrations apportées par d'autres jeunes sont aussi plus efficaces que des projections de PowerPoint », observe **Jean-Paul Schutz**, proviseur du lycée Les Catalins de Montélimar.



Ingrid MARESCHAL, déléguée générale de la FNTV et Loïc CHARBONNIER, président délégué général de l'AFTRAL

Côté formation, d'importants jalons ont été posés auxquels la FNTV a pris une part active. Ainsi de la mise en place du CAP de conducteur dès la rentrée 2023. « En 2021 dès que le gouvernement a publié la possibilité de passer le permis de transport en commun dès 18 ans, la FNTV s'est saisie de cette possibilité. Elle a créé un dossier d'opportunité et demandé au ministère de l'Éducation nationale la rénovation de ce CAP pour y intégrer des enseignements et des épreuves de conduite », relate **Ingrid Mareschal**, déléguée générale de la FNTV. Dans le même sens, une forte mobilisation des différents partenaires - établissements, académies, régions, pôle emploi, missions locales - a rendu possible dès septembre 2023 l'accueil de huit jeunes dans la filière renouvelée au lycée de Montélimar pour un CAP d'une année, par exemple.

[REVOIR L'INTERVENTION](#)



L'attractivité, une affaire de coordination et de moyens

Reste que fidéliser les personnels dans ces emplois requiert un effort d'attractivité. La rémunération est un facteur. Également, il s'agit d'aboutir à l'augmentation des volumes horaires, de réduire le temps partiel et d'obtenir davantage de souplesse dans l'organisation des dessertes scolaires. La FNTV y travaille en lien avec les Régions et l'Éducation nationale. Des expériences locales attestent

de la pertinence de ces synergies. « Dans le sud du Haut-Rhin, une initiative coordonnée de l'Éducation nationale, des entreprises de transport et de la Région a permis de modifier les horaires de début et de fin de cours pour trois établissements », relate **Thibaud Philipps**, vice-président aux transports et aux mobilités durables de la Région Grand-Est.

Recrutement, se réinventer pour séduire de nouveaux profils

Afin de lutter contre les carences en main d'œuvre, le transport de voyageurs cherche à diversifier les profils. Une voie prometteuse qui appelle à une ouverture et une capacité à s'adapter aux nouvelles attentes.



Confronté à une pénurie de personnel, le transport de voyageurs se mobilise pour diversifier ses viviers de compétences. Dans cette voie, aucun profil n'est à négliger : femmes, retraités, salariés en activité partielle, jeunes, demandeurs d'emploi, personnes en voie de réinsertion...

Clément Michel, directeur général France, IDF et territoires de Keolis



**LA FIDÉLISATION
DES PERSONNELS N'EST PAS
HORS DE PORTÉE, POUR AUTANT
IL FAUT QUE SOIENT PRISES
AU SÉRIEUX LES ASPIRATIONS
FORTES : CONCILIATION
VIE PERSONNELLE-VIE
PROFESSIONNELLE,
QUÊTE DE RESPONSABILITÉS,
MANAGEMENT MOINS PESANT.**

« Il nous faut puiser dans toutes les populations, déclare **Clément Michel**, directeur général France, IDF et territoires de Keolis. À l'étranger, la féminisation du métier de conducteur est plus élevée qu'en France. »

En région Occitanie, une action de diversification, menée conjointement avec Pôle emploi et l'Opco, a réduit fortement la pénurie.

Plusieurs complémentarités méritent d'être envisagés, selon **Jean-Luc Gibelin**, vice-président en charge des mobilités et infrastructures de transports de la Région Occitanie :

« Complémentarité entre RSA et activité de transport scolaire, entre retraite et activité de transport scolaire, entre préretraite et transport scolaire, et au sein de la filière, entre l'urbain et l'interurbain. »

Dans cette voie, le service aux entreprises de Pôle emploi et son dense réseau territorial s'imposent comme un allié de taille. Une récente enquête faisait état de 45 000 projets de recrutement en 2023 dans les métiers du transport de voyageurs.

À 69 %, les entreprises déclaraient anticiper des difficultés de recrutement sur ces projets.

« En conséquence, souligne **Catherine Poux**, directrice du développement des services aux entreprises de Pôle emploi, il faut penser différemment les profils qui vont être recrutés, se montrer très ouverts. Tous les profils peuvent être une solution. Et les entreprises doivent donner envie qu'on vienne à elles », ajoute-t-elle.

Les nouveaux leviers à activer sont nombreux

et complémentaires : stages d'immersion professionnelle, approches par simulation, forums pour seniors, semaines thématiques, etc.

Pascal Fontaine, président de la FNTV Pays de la Loire, confirme leur efficacité. En Pays de la Loire, un poste spécialement dédié au recrutement de conducteurs a été créé, doublé d'un site web. Tous les ans, il permet la formation de 700 personnes. « L'enjeu consiste aussi à faire connaître le métier et ses différentes facettes », insiste M. Fontaine. « Dans notre Région, nous finançons des formations pour les retraités et les agriculteurs qui souhaitent se lancer dans ces métiers et nous les rémunérons pendant la formation » explique

Paul VIDAL, conseiller délégué aux transports scolaires et interurbains de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Des enseignements utiles peuvent être retirés des expériences menées dans d'autres secteurs.

En hôtellerie-restauration, la création d'une formation accélérée « Cuisine mode d'emploi » vise à détecter des talents et à leur donner confiance par l'intégration à une équipe. Selon **Jean-Virgile Crance**, président de la Confédération des acteurs du tourisme, « les résultats sont importants et contribuent à un bon niveau de fidélisation. Le secteur a beaucoup travaillé à redorer son image auprès des candidats, passant d'un marketing client à un marketing RH ».

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

L'AVIS DES CONGRESSISTES

Recrutement : Quels sont les profils à privilégier ?

JEUNES RETRAITÉS

50%

JEUNES

41%

FEMMES

34%

DEMANDEURS D'EMPLOI

33%

SÉNIORS

17%



Florence DUPRAT, animatrice; et Paul VIDAL, Conseiller délégué aux transports scolaires et interurbains de la Région d'Auvergne-Rhône-Alpes

REVOIR L'INTERVENTION

REPLAY

La place de l'autocar dans les grands événements sportifs, le défi olympique

L'organisation des des Jeux Olympiques de 2024 représente un challenge stimulant autant qu'une belle vitrine pour les professionnels du transport de voyageurs. En lien avec les réseaux de transports collectifs, les municipalités, les organisateurs, tout est mis en œuvre pour apporter un service agile et adapté.



REVOIR L'INTERVENTION

REPLAY

Grégory BONFILS, Spécialiste transports événementiels sur des grands événements sportifs internationaux - Stéphane GUENET, Directeur général de CFTR - Jean-Pierre PHILIBERT, Directeur régional Auvergne-Rhône-Alpes et Suisse RATP Dev - Laurent PROBST, Directeur général d'Île-de-France Mobilités

L'ampleur de la mission est rare. Pour l'organisation des Jeux olympiques de Paris 2024 et les Jeux paralympiques qui suivront, il est prévu de transporter 500 000 participants par jour. Selon **Stéphane Guenet**, directeur général de CFTR, « le besoin en autocars est établi à plus de 1 000 autocars et autobus. Cela représente la taille du 2e réseau de transport ». L'apport des bus et autocars est très tôt apparu comme décisif et irremplaçable. « Rien qu'à la sortie du village olympique, il y aura un flux d'une centaine de bus par nuit et par heure », ajoute le responsable. Acheminer dans des délais très contraints les athlètes, les personnels accrédités, les participants vers 25 sites et lieux connexes tels que le Village des médias installé au Bourget requiert un dispositif de haute précision.

« Nous y travaillons avec Île-de-France Mobilités depuis cinq ans afin de planifier tous les niveaux de desserte à la fois pour les accrédités et les particuliers. L'enjeu est d'éviter les bouchons des flux des spectateurs et des personnes accréditées, et aussi d'assurer les meilleures conditions de sécurité », explique **Stéphane Aubry**, responsable mobilités à la direction des transports de Paris 2024. Les athlètes seront acheminés en autocar. En revanche, pour les spectateurs, le plan a dû ajuster les déplacements et les liaisons en navette aux réseaux de transports collectifs existants et leur accessibilité. Les configurations sont différentes selon les sites (Versailles, stade de France, parc des Princes, etc.).

Cahier des charges, Une souplesse indispensable

Côté cahier des charges et sélection des prestataires, la souplesse est de rigueur tant les ajustements sont susceptibles d'intervenir à tout moment.

« Le cahier des charges concernant le déplacement du personnel accrédité est très précis sur les moyens, et en même temps, du fait que le service peut bouger, le service sera finalisé la veille. C'est toute la difficulté. Nous devons être flexibles », explique **Laurent Probst**, directeur général d'Île-de-France Mobilités.



L'AVIS DES CONGRESSISTES

**Pensez-vous
que nous disposerons
d'assez de conducteurs
pour les JO 2024 ?**

NON

69%

OUI

41%

Tous les intervenants admettent que l'évènement est une opportunité enviable pour le transport collectif et la valorisation des conducteurs. Côté effectifs, les recrutements à hauteur de 5 000 conducteurs sont lancés, et le volume d'emploi prévoit l'activité de 500 conducteurs par jour et par pic d'activité. Plusieurs gratifications devraient soutenir l'engagement

Pour supporter cette charge, l'écosystème mise aussi sur l'engagement précieux des municipalités afin de couvrir les besoins en espace pour les zones de dépôt à l'extérieur des sites de compétition. « Les exemples à l'étranger montrent bien l'importance de l'implication des villes. Il faut leur faire comprendre que les JO, ce ne sont pas des championnats du monde, mais quelque chose de bien plus grand », observe **Grégory Bonfils**, spécialiste transports événementiels sur les grands événements sportifs internationaux, venu apporter son témoignage sur l'organisation des championnats du monde de ski alpin de Courchevel-Méribel 2023. « Une grande source de fierté pour les conducteurs également », ajoute **Jean-Pierre Philibert**, directeur régional Auvergne-Rhône-Alpes/Suisse de RATP Dev qui évoque « la joie et le plaisir qui ont entouré l'acheminement des personnels par les 200 conducteurs et les 80 cars mobilisés pour les championnats du monde de ski ».



**LE CONDUCTEUR DE BUS
EST SOUVENT LE PREMIER
ET LE DERNIER VISAGE QUE
LES ATHLÈTES RENCONTRENT
PENDANT LES JO.
IL EST DÉCISIF D'ASSOCIER
CES PERSONNES À LA FÊTE**

Stéphane Guenet, directeur général CFTR

Une vitrine enviable pour la profession

des conducteurs : la revalorisation de l'indemnité journalière, la prise en charge des frais, la participation aux animations sont autant d'incitations. « Le conducteur de bus est souvent le premier et le dernier visage que les athlètes rencontrent pendant les JO. Il est décisif d'associer ces personnes à la fête », résume **Stéphane Guenet**.

ZFE-ZTL, les défis de la circulation en agglomération

REVOIR L'INTERVENTION

REPLAY

L'obligation de mise en place de zones à faibles émissions (ZFE) visant à restreindre la circulation des véhicules polluants a placé le transport de voyageurs face à des initiatives désordonnées et parfois déroutantes. Sans discuter le bien-fondé sanitaire des ZFE, la profession propose des solutions alternatives à la voiture individuelle.

La loi climat et résilience a prévu d'étendre l'obligation de mise en place de ZFE, une restriction progressive de la circulation des véhicules les plus polluants échelonnée entre 2023 et 2025. À ce jour, l'obligation ne concerne que les seuls territoires où les seuils sont en dépassement par rapport à la réglementation sur la qualité de l'air, à savoir Paris, Lyon Marseille, Rouen et Strasbourg. Les 43 autres agglomérations sont tenues d'instaurer des dispositions les plaçant dans la catégorie de territoires en vigilance.

Claude Renard, coordinateur ministériel aux ZFE, a bien rappelé que les autocars n'étaient pas concernés par ces mesures. « Les contraintes mises en place par l'État ne concernent que les crit'Air 3, donc pas les véhicules lourds », a-t-il souligné. Pour autant, plusieurs collectivités ont déjà planifié des restrictions de critère touchant les poids lourds, donc les autocars. Il en résulte une confusion et une hétérogénéité de situations qui continuent de préoccuper le transport de voyageurs.



Claude RENARD, coordinateur ministériel aux ZFE

« Nous sommes soucieux de la qualité de l'air. La seule chose qui a inquiété la profession, c'est de voir tout le monde partir en ordre dispersé sans un calendrier et des règles harmonisés. Il est difficile de comprendre qui fait quoi et qui va imposer quoi ? Comment entrer en autocar dans les villes selon un calendrier propre à chaque collectivité ? » s'inquiète **Christine Français**, présidente de la commission tourisme de la FNTV.

La recherche d'alternatives à la voiture polluante est inscrite dans la réglementation des ZFE. La profession y travaille aussi.

Des alternatives innovantes et économiquement soutenables

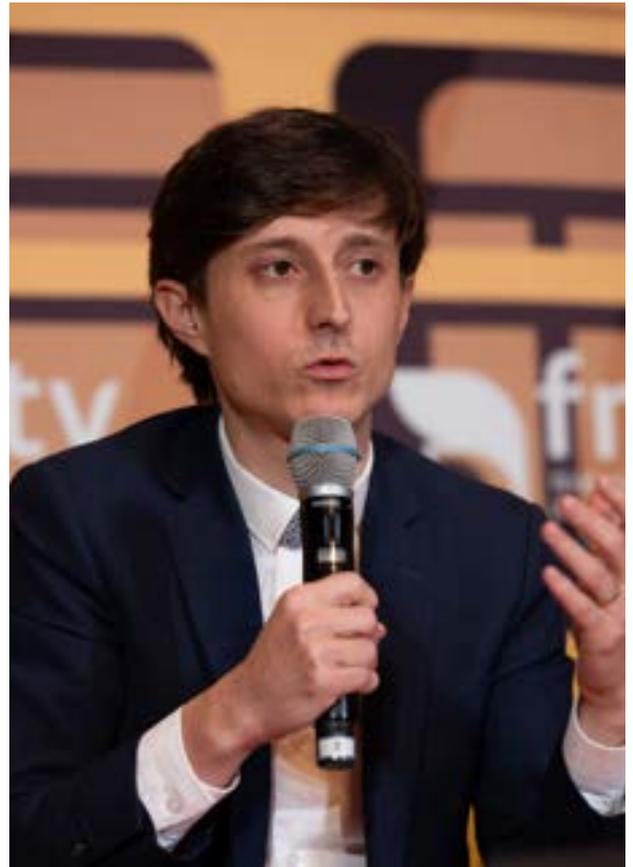
François Durovray, président du conseil départemental de l'Essonne



DES LIGNES AVEC PEU D'ARRÊTS, UN TEMPS DE TRANSPORT GARANTI ET UN CONFORT GARANTI

En zone rurale, le covoiturage express couplé à des parkings relais est l'option que propose la société Ecov. Il s'agit de capter les flux de voitures existants, socialiser les sièges libres et s'implanter là où le car ne serait pas rentable. « *L'ambition est d'appliquer hors des zones denses les systèmes du transport collectif multimodal et son réseau cadencé et connecté* », résume **Thomas Matagne**, président d'Ecov.

Auteur d'un rapport commandé par la région Île-de-France sur la création d'un réseau de cars régionaux visant à désenclaver la grande couronne, **François Durovray**, président du conseil départemental de l'Essonne, préconise de s'appuyer sur le riche réseau d'infrastructures existantes. « *La réflexion a porté sur la création de lignes structurantes avec peu d'arrêts, un temps de transport garanti et un confort garanti* », détaille le responsable. Sur cette base, il estime que 1 500 km de lignes de cars pourraient être créés en Île-de-France, et le besoin en voies réservées est estimé à 150 km. Une solution qui vaudrait pour toutes les métropoles.



Thomas MATAGNE, Président d'ECOV



François DUROVRAY, Président du Conseil départemental de l'Essonne

L'AVIS DES CONGRESSISTES

Êtes-vous pour ou contre la zone à trafic limité à Paris ?

POUR

32%

CONTRE

68%

Le mix énergétique, clé de la décarbonation des autocars

Innovation & choix énergétique : comment les entreprises s'engagent pour un avenir durable énergétique diversifié.

La décarbonation du transport requiert d'activer tous les leviers d'action disponibles.

Du verdissement du parc existant par «retrofit» au recours aux carburants alternatifs et au bioGNV, les solutions se complètent.

Les mesures de la planification écologique décidées par le gouvernement imposent au transport un objectif de réduction d'émissions de 30 millions de tonnes de CO₂ à l'horizon 2030.

À cette fin, tous les leviers méritent d'être actionnés : report modal, verdissement des flottes, efficacité énergétique des nouveaux véhicules...

L'impact attendu varie selon les voies retenues.



Edouard HENAUT, Directeur général France du groupe TRANSDEV et Laurence POIRIER-DIETZ, Directrice générale de GRDF

« Nous visons une baisse d'environ 5 Mt d'émissions grâce au report modal à la fois vers le ferroviaire, vers les transports en commun (bus et cars) et le vélo. Dans le même temps, nous anticipons une hausse de 30 % du nombre de voyageurs au kilomètre. La part du car électrique, en revanche, ne devrait pas dépasser 30 % », indique **Antoine Comte-Bellot** directeur de projet au secrétariat général à la planification écologique. L'appel à projets sur les véhicules lourds devrait prochainement dévoiler le volume des aides publiques consenties pour y parvenir.

[REVOIR L'INTERVENTION](#)

REPLAY

Le retrofit étend son territoire

Pour sa part, **Édouard Hénaut**, directeur général France de Transdev, chiffre à 300 millions d'euros l'investissement requis pour l'électrification de l'intégralité de la flotte de sa société.

Parmi les initiatives montantes, le verdissement des flottes existantes au moyen du «retrofit» mobilise la société spécialisée Retrofleet.

L'AVIS DES CONGRESSISTES

Selon vous, quel est le levier principal de décarbonation à court terme ?

LE REPORT MODAL DE LA VOITURE VERS LE TRANSPORT COLLECTIF

74%

LE VERDISSEMENT DES VÉHICULES

26%

Les énergies vertes à contribution

Les spécialistes des biocarburants soulignent la contribution appréciable qu'ils peuvent également apporter à la décarbonation du secteur.

Selon **Claire Duhamel**, directrice d'Oléo100, « le volume de production des biocarburants de source agricole française peut décarboner jusqu'à 10 % des flottes de poids lourds en France ».

La filière biogaz affiche une maturité et entend rester dans la course pour composer le mix du futur.

Son premier car scolaire d'une autonomie de 200 km vient d'être homologué. Le procédé transforme en deux semaines un car diesel doté de sa charge électrique pour un prix deux fois inférieur à celui d'un véhicule neuf. Son PDG, **Emmanuel Flahaut**, se présente comme « un partisan de la sobriété », il apprécie que la France soit le seul pays à proposer une homologation type qui dispense de renouveler la démarche chaque fois. Côté constructeurs, le déploiement des véhicules électriques requiert des infrastructures installées à l'instar de celles qui sont en place depuis plusieurs années dans les biocarburants. « Aussitôt que l'écosystème de stations de recharge et d'énergie vertes sera en place, notre offre interurbaine pourra se déployer vers 2025 ou 2026 », informe **Stéphane Espinasse**, président d'Iveco France.

« NOTRE OFFRE ÉLECTRIQUE INTERURBAINE POURRA SE DÉPLOYER VERS 2025 OU 2026 »

Stéphane Espinasse, président d'Iveco France

Déjà 2 000 cars roulent au GNV ou bio GNV. « La filière française, avec son réseau de méthaniseurs, a la capacité de deux réacteurs nucléaires. De quoi porter le gaz à hauteur de 20 % dans le mix de 2030 », soutient **Laurence Poirier-Dietz**, directrice générale de GRDF. La coopération des acteurs dans les territoires reste la clé des succès actuels. Dans la région Sud, la totalité du parc de 170 véhicules a été convertie à l'électrique (140) et au biogaz avec l'appui des opérateurs Transdev et Keolis. Une opération dont il a fallu supporter le surcoût de 10 %. « La clé de cette opération, financée sur le budget général de la Région, a été de faire de notre plan climat la boussole de toutes nos politiques », explique **Jean-Pierre Serrus**, vice-président en charge des transports et de la mobilité durable de la Région Sud. De la volonté politique en somme.

www.fntv.fr



EN PARTENARIAT AVEC



DAIMLER TRUCK
Daimler Buses



Otokar



V O L V O



avec le soutien de
BAIL ACTEA, OLEO100 ET SAFRA