



Les données économiques et sociales du Transport Routier de Voyageurs

- **Le transport régulier conventionné** : services scolaires, lignes régulières régionales, départementales ou intercommunales qui desservent plus de 15000 communes grâce à près de 120 000 liaisons.
- **Le transport occasionnel et touristique** : circuits “à la place” ou collectifs, déplacements d’associations culturelles ou sportives, séjours linguistiques, circuits découvertes, séjours de plusieurs jours en France ou à l’étranger.
- **Le transport à la demande** : services “souples” pour répondre notamment aux besoins des personnes à mobilité réduite.
- **Les services librement organisés** : lignes régulières nationales (“cars Macron”).
- **Le transport international** : lignes internationales longue distance.
- **Le covoiturage** courte et longue distance.

1 Poids économique du Transport Routier de Voyageurs

- **2 050 entreprises avec salariés** au 31 décembre 2021 (artisans, PME et groupes).
Source : Rapport OPTL 2022.
- **66 596 autocars** au 1^{er} janvier 2022.
Source : SDES - RSVERO.
- **11,259 milliards d’€ de chiffre d’affaires** en 2020 pour les entreprises de transport routier interurbain de voyageurs.
Source : Bilan annuel des transports en 2021 – Octobre 2022.

- **2 millions d’élèves** sont transportés par jour pour se rendre dans leur établissement scolaire.
Sources : CEREMA – ANATEEP.
- **87 % des voyages scolaires** éducatifs et séjours en colonies de vacances sont effectués en autocar.
Source : l’Office.

2 Poids social du secteur

Le transport routier de voyageurs forme et recrute chaque année plusieurs milliers de salariés. Ces emplois de proximité sont non délocalisables. Véritable acteur économique de poids, c'est un maillon incontournable de l'intermodalité.

- **97 762** salariés.
- **83%** des salariés sont des conducteurs (soit 81 142 conducteurs).
- L'âge moyen des salariés est de **50 ans**.
- **12 790 offres** ont été déposées à Pôle emploi en 2021.
- **89%** des projets de recrutement se concentrent sur les conducteurs.
- Le taux de féminisation est de **28%** en 2021.
- **25%** des postes de conduite sont occupés par des femmes (soit 20 285 conductrices).
- **5 572 titres professionnels**, conducteur transport routier interurbain de voyageurs délivrés en 2021.

Source : Rapport OPTL 2022.

3 Pertes moyennes de chiffres d'affaires dans le transport routier de voyageurs en 2022

- **30%** de perte moyenne de CA en 2022 sur les activités touristiques par rapport à 2019 (liée principalement au manque de conducteurs tourisme, replacés en transport scolaire).
- **10%** de perte moyenne de CA en 2022 sur les activités conventionnées par rapport à 2019.

4 Les "cars Macron" ou Services librement organisés (SLO) :

La Loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (Loi Macron) du 6 août 2015, autorise les autocaristes à transporter librement des passagers sur de longues distances en France.

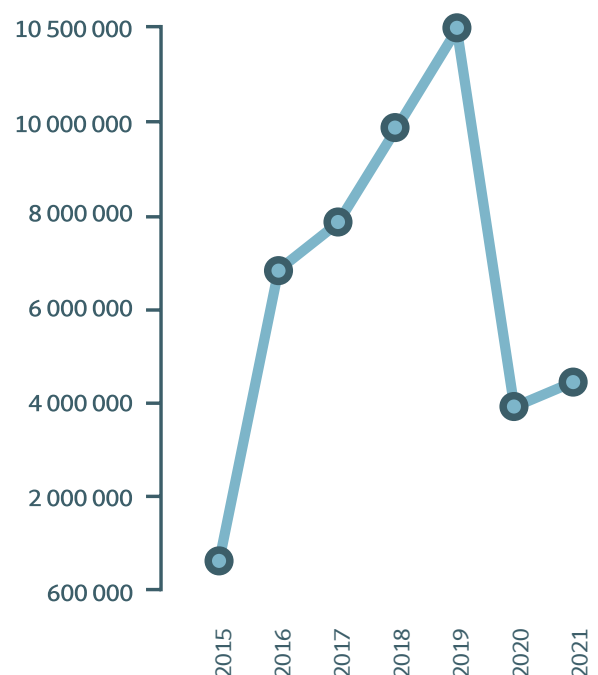
Bilan 2021 :

- **1 349 emplois directs (ETP)**.
- Depuis l'ouverture du marché en août 2015, plus de **40 millions de voyageurs** ont été transportés par les autocars SLO sur les liaisons domestiques et en cabotage.
- **Entre 4 et 4,8 millions de passagers** transportés.
- **392 départs** quotidiens.
- **Entre 54% et 66%** de taux d'occupation moyen.

Source : ART.

Évolution du nombre de passagers par an

Source : ART.





L'autocar : une mobilité responsable et durable.

1 L'autocar pour lutter contre la congestion et l'autosolisme

- **1 autocar, c'est 30 voitures de moins sur la route.**
- **38% c'est le taux d'occupation** à partir duquel le bilan environnemental de l'autocar devient positif.
Source : étude de l'Ademe - mars 2017.
- **Entre 54% et 66% de taux d'occupation moyen** pour les "cars Macron" en 2021.
Source : ART - 2022.

2 Des véhicules de plus en plus performants écologiquement

- **80% des autocars** répondent aux normes Euro 5 ou 6 (la moitié du parc en norme Euro 6) au 1^{er} janvier 2022.
Source : Service statistique du Ministère de la Transition écologique.

Sur une flotte de 66 596 autocars en 2022, la répartition par énergie est la suivante :

Energie	Nombre d'autocars	%
Gazole	65 208	97,90%
Electrique	69	0,10%
Gaz	1 247	1,90%
Autres	72	0,10%

Source : [CLIQUEZ ICI](#)

3 Un programme d'Engagements Volontaires pour l'Environnement

La profession s'engage dans la transition énergétique et écologique afin de réduire son impact environnemental et ses consommations d'énergie.



La démarche "Objectif CO₂, les transporteurs s'engagent" concerne tous les acteurs du secteur des transports routiers.

Au 31 décembre 2022 :

- **553 entreprises de TRV ont signé la charte**

Dans le cadre du programme EVE, un **label de valorisation du haut niveau de performance environnementale** a été créé en mars 2020 pour le transport routier de voyageurs.



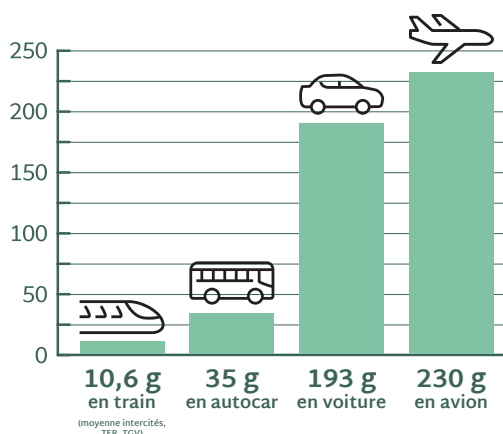
Depuis le lancement, au 30 décembre 2022 :

- **70 entreprises** de TRV labellisées
- Au total, le gain global d'émission de GES en TRV est de **287 717 tonnes de CO₂**.

4 Obligation d'information relative à la quantité de gaz à effet de serre (GES) émise à l'occasion d'une prestation de transport

Depuis le 1^{er} juin 2017, toute personne qui commercialise ou organise une prestation de transport de personnes doit fournir au bénéficiaire une information relative à la quantité de gaz à effet de serre émise par le ou les modes de transport.

Comparaison des émissions de CO₂ par mode de transport (en g CO₂ / km / passager) :



Source : calculateur CO₂ de l'ADEME : [CLIQUEZ ICI](#)

6 Un outil d'aide à la décision sur la transition énergétique : Une carte interactive des stations GNV et des lignes de transport interurbain

La FNTV, en partenariat avec l'ADEME, GRDF et GRT Gaz a mis en ligne une nouvelle carte interactive. Elle permet de mettre en regard les lignes de transport interurbain avec les stations de GNV et BioGNV.

Cette carte sera mise à jour régulièrement. Elle vise à accompagner le développement du maillage des stations GNV et BioGNV en France en faveur du transport interurbain de voyageurs.

Ce travail partenarial vise à optimiser le maillage des stations GNV et constitue un outil d'aide à la décision pour les autorités organisatrices de la mobilité et les entreprises sur la transition énergétique.

5 La FNTV engagée dans la décarbonation des autocars

Après la « Task Force Transition énergétique », qui a été mise en place fin 2020 par l'Etat, l'ensemble des parties prenantes du transport (transporteurs, constructeurs, énergéticiens) a défini une feuille de route de décarbonation dans l'objectif de faire émerger des offres alternatives au diesel pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.

Différentes énergies sont mobilisées par les constructeurs selon les cas d'usages, qu'ils soient scolaires, interurbains régionaux, nationaux ou touristiques :



• **Jusqu'à 2040**

Déclin progressif du **diesel** qui restera sans doute présent pour la plupart des usages **jusqu'en 2040**



• **Jusqu'à 2030**

Les **biocarburants** et les **carburants** de synthèse auront toute leur place jusqu'en **2030**.



• **Jusqu'à 2040**

Le **gaz** est considéré comme une technologie disponible et offrant une autonomie acceptable **jusqu'à 2040**.



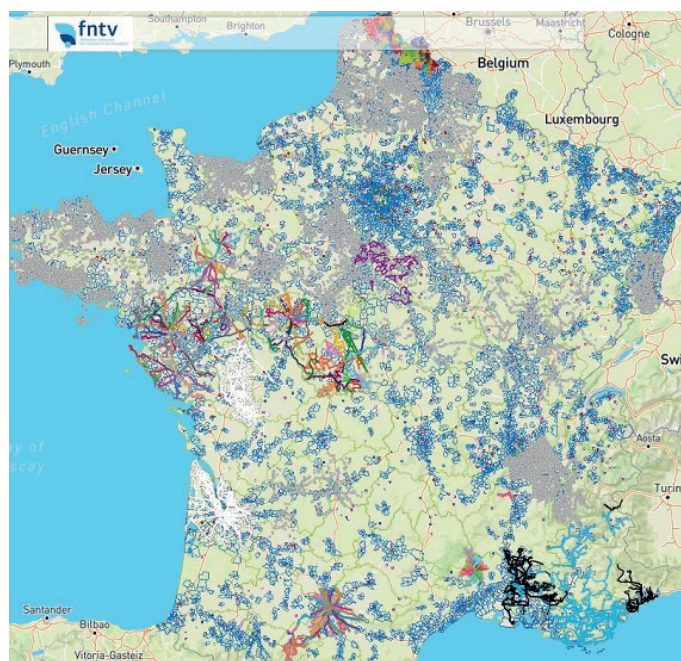
• **Après 2030**

L'**électrique** devrait devenir plus mature, avec des batteries plus compactes, une meilleure autonomie et un coût plus compétitif, **dès 2030**.



• **Après 2040**

L'**hydrogène** apparaît comme la technologie d'avenir mais dépendante du coût des énergies vertes utiles pour le produire et de son TCO inabordable aujourd'hui.



En savoir plus : [CLIQUEZ ICI](#)



L'innovation dans le transport routier de voyageurs

1 L'ouverture des données progresse dans les réseaux interurbains

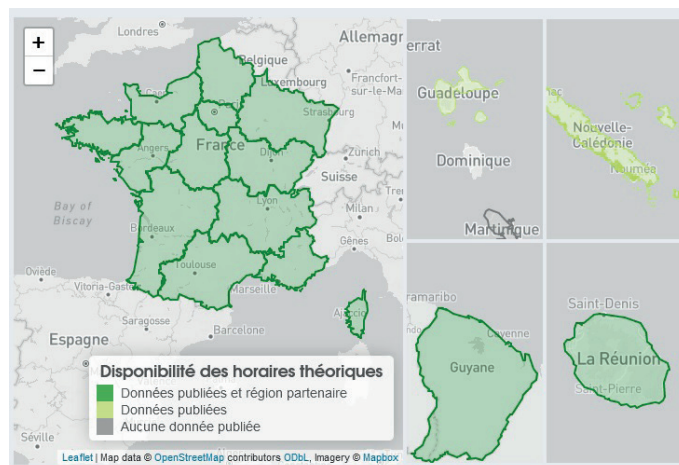
Depuis le 1^{er} décembre 2021, la LOM rend obligatoire l'ouverture des données statiques et dynamiques existantes des services de transport (services réguliers et nouvelles mobilités).

Celles-ci doivent être transmises et mises à jour sur le [Point d'Accès National](#) des données.

La FNTV a participé aux travaux visant à la mise en place d'une licence de réutilisation des données de transport (Décret de l'article 25 de la LOM) qui oblige dans une logique de réciprocité, les réutilisateurs de données à s'identifier et à contribuer à l'enrichissement collectif en réintroduisant les données modifiées dans "le pot commun".

L'open data en chiffres :

- **486 jeux** de données de transport ouverts
- **238 autorités organisatrices** de la mobilité couvertes (sur 739)
- **15 régions couvertes** (sur 19)
- **47 millions** de personnes en France habitent dans une zone où l'offre théorique de transport public est désormais publiée de manière ouverte et disponible sur le Point d'Accès National.



2 Mobility As A Service : la FNTV partenaire de l'Observatoire du MaaS

La FNTV est partenaire de [l'Observatoire du MaaS](#) qui est piloté par le CEREMA depuis 2020. Cette plateforme vise à partager les connaissances sur le MaaS afin d'en favoriser un développement facile et ouvert.

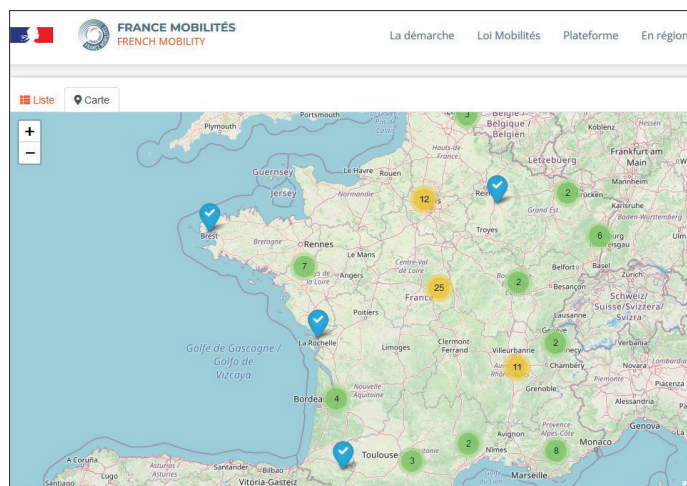
Les systèmes portés par les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sont à différents niveaux d'avancement en termes de services et de couverture territoriale. Tous tendent vers une facilitation de l'usage des modes alternatifs à la voiture particulière.

L'observatoire du MaaS a vocation à éclairer les décideurs en analysant plus en profondeur ces questions stratégiques : Quelle posture des pouvoirs publics ? Quelles offres et quels services offerts ? Quelle architecture du système MaaS ?

La FNTV a piloté en 2022 le groupe de travail « MaaS et tourisme », qui a réalisé une publication. Vous pouvez la consulter ou la télécharger via ce lien :

<https://www.francemobilites.fr/sites/frenchmobility>

La FNTV participe également à la Fabrique des mobilités qui vise la mise en place de communs du MaaS. Elle est membre de la gouvernance pour la standardisation des comptes mobilités dans les MaaS.



3 Navette autonome : les expérimentations se développent aussi en zones rurales

La mobilité collective autonome suscite un intérêt des opérateurs et génère de nombreux débats quant à son opérationnalité et à sa diffusion. Depuis septembre 2022, les navettes autonomes peuvent être exploitées commercialement sur un parcours prédéfini sans opérateur à bord.

Au préalable, de nombreuses expérimentations ont été effectuées dans des territoires divers : stations de ski, zones industrielles, campus hospitaliers, zones littorales et rurales. Les navettes autonomes sont appelées à se positionner commercialement en complémentarité des modes déjà existants.





L'autocar : un mode de déplacement sûr

1 Des conducteurs professionnels, qualifiés et formés

● Permis D, DE, D1, D1E : un permis professionnel

Il est obligatoire pour conduire les véhicules de plus de 9 places et est accessible par des personnes ayant bénéficié d'une formation spécifique, depuis la parution du décret n°2021-542 du 30 avril 2021 :

- Dès 18 ans pour la conduite des véhicules nécessitant un permis de catégorie D1 ou D1E lorsque la conduite a lieu sur le territoire national, ou pour les véhicules nécessitant un permis de catégorie D ou DE conduits sans passager ou lorsque le conducteur exécute des services réguliers dont le parcours de ligne ne dépasse pas 50 kilomètres.
- Dès 20 ans, pour la conduite des véhicules nécessitant un permis de conduire des catégories D ou DE conduits exclusivement sur le territoire national.
- Dès 21 ans, pour la conduite des véhicules nécessitant un permis de catégorie D, DE, D1 ou D1E.
- Dès 23 ans, pour un permis D sans formation qualifiante.

Des visites médicales obligatoires : pour confirmer l'aptitude à la conduite

- Examen médical obligatoire pour valider le permis de conduire à renouveler tous les 5 ans (- de 60 ans) ou tous les ans (+ 60 ans). Cet examen est réalisé par un médecin agréé par le Préfet.
- Visite médicale d'information et de prévention (tous les 5 ans sauf cas particuliers) par la médecine du travail.

0,2% c'est le taux d'accident corporel impliquant un autocar en France en 2022.

Source ONISR 2022

● Une formation initiale obligatoire

La FIMO (formation initiale minimum obligatoire) doit être obtenue préalablement à l'embauche en qualité de conducteur et a pour objectif :

- De se perfectionner à une conduite rationnelle axée sur les règles de sécurité.
- D'appliquer et respecter les réglementations du transport (santé, sécurité routière, environnement).

Formation qualifiante longue

- **Titre professionnel Conducteur de transport en commun sur route** : Formation diplômante de 434h comprenant des enseignements théoriques et pratiques, qui a pour objectif d'approfondir et développer les connaissances de base du conducteur d'autocar.
- **CAP « agent d'accueil conduite routière transport de voyageurs »**, formation diplômante de 630 heures (1an)

● Des formations continues obligatoires

- **La FCO** (formation continue obligatoire) délivrée tous les 5 ans permet au conducteur de se perfectionner, d'actualiser ses connaissances et d'améliorer sa pratique.

2 Une réglementation rigoureuse et contrôlée

● Durée de conduite maximale et pauses obligatoires

Fixée par la réglementation européenne, la durée maximale de conduite journalière est limitée à 9h (ou 10h, 2 fois par semaine). Elle est constituée de toutes les périodes de conduite à l'exclusion de toute autre activité.

Un même conducteur ne peut conduire plus de 4h30 sans observer une pause ininterrompue d'au moins 45 min et 4h entre 21h et 6h. Un repos journalier de 11h consécutives doit être pris entre les périodes effectives de travail.

● Durée du travail

La durée quotidienne de travail effectif ne peut excéder 10h. Elle peut être portée à 12h une fois par semaine et une seconde fois par semaine, dans la limite de 6 fois sur 12 semaines, à condition que la durée hebdomadaire du travail ait été répartie sur 5 jours au moins.

● Amplitude horaire de la journée de travail des conducteurs

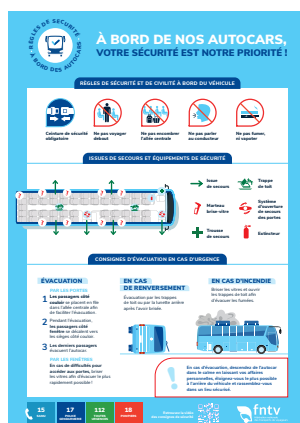
Pour les conducteurs, l'amplitude maximale est de 13h pour les services réguliers qui peut être portée à 14h sous conditions. Elle est de 14h pour les services occasionnels. Dans le cas d'un équipage composé de plusieurs conducteurs, la durée maximale de l'amplitude est de 18h.

Contrôle des véhicules

- Visite technique obligatoire tous les 6 mois dans des ateliers agréés par l'Etat : vérification de l'état et du bon fonctionnement du véhicule et de ses équipements ...
- Attestation de vérification du système de limitation de vitesse datant de moins d'un an pour tous les véhicules dont le PTAC excède 10 tonnes.
- Carnet ou registre d'entretien numéroté pour chaque véhicule.

3 Des équipements de sécurité obligatoires et contrôlés régulièrement

- **Éthylotest anti-démarrage (EAD)** : dispositif obligatoire bloquant le démarrage du véhicule en cas de taux d'alcoolémie égal ou supérieur au taux maximal autorisé par la législation.
- **Ceinture de sécurité** : équipement obligatoire pour l'ensemble des véhicules.
- **Limiteur de vitesse (100 km/h)** : équipement obligatoire par construction pour les véhicules dont le PTAC est supérieur à 10 tonnes.
- **Ralentisseur** : équipement obligatoire pour les véhicules dont le PTAC dépasse 4 tonnes, appelés à circuler dans des zones à relief difficile ou accidentées.
- **Chronotachygraphe** : installé à bord des véhicules de transport de personnes de plus de 9 places, il enregistre la vitesse, le kilométrage et les activités du conducteur, c'est la boîte noire des autocars.
- **Signalisation des passages à niveau** : obligation pour les véhicules affectés aux services occasionnels d'être équipés d'un dispositif permettant de signaler les passages à niveau.
- **Obligation d'information** sur les règles de sécurité à bord des autocars auprès des passagers.
- **Signalisation des angles morts** : depuis le 1^{er} janvier 2021, obligation pour les véhicules lourds d'apposer une signalétique informant les usagers vulnérables de la présence d'angles morts.
- **Pneus neiges** : Obligation d'équipement hivernaux depuis le 1^{er} novembre 2021
- Coupe-batterie, extincteur, marteau pic, boîte de premiers secours, lampe autonome, éclairage des accès, des rétroviseurs grand-angle, un pictogramme lumineux spécifique lors d'un transport d'enfants... Autant d'équipements optimisant la sécurité du transport de voyageurs.



UN KIT DE COMMUNICATION SUR LES RÈGLES DE SÉCURITÉ À BORD DES AUTOCARS

Depuis le 1^{er} janvier 2022 ; dans tous les autocars, une information concernant les règles de sécurité à bord et les consignes d'évacuation en cas d'urgence doivent être transmises aux passagers.

<https://www.fntv.fr/kit-securite>



UN DÉPLIANT SUR LES RÈGLES DE SÉCURITÉ AUX PASSAGES À NIVEAU

Téléchargez, consultez et diffusez le dépliant sur les règles de sécurité aux passages à niveau, consacré aux transports de voyageurs, réalisé par SNCF Réseau en concertation avec la FNTV, édité en juin 2018.

<https://bit.ly/2Ec2WVa>



L'autocar, acteur essentiel d'un tourisme durable.

1 Chiffres clés du tourisme en autocar

- **49%** des Français utilisent l'autocar pour leurs déplacements occasionnels en France (loisirs, vacances et **28%** pour des trajets entre la France et l'étranger.
Source : sondage OpinionWay pour la FNTV, octobre 2021.
- **30%** de pertes de chiffre d'affaires pour les entreprises exerçant des activités de transport touristique et occasionnel en 2022 par rapport à l'avant Covid.
Source : Baromètre FNTV, de janvier à décembre 2022
- **4 970 conducteurs de tourisme**, soit **6%** des 81 600 conducteurs de transport routier de voyageurs.
Source : Rapport OPTL 2022.
- Dans **85%** des voyages en autocars touristiques, la clientèle est senior ou junior **59%** concernent des voyages pour des entreprises (événements, voyages d'affaire, séminaires, comités d'entreprise).
- **50%** pour des voyages de touristes nationaux et internationaux.
- **41%** pour des voyages en familles.
Source : Rapport OPTL 2022

3 L'accès des autocars aux ZFE mobilité

La FNTV participe au comité de concertation nationale mise en place par l'Etat afin d'harmoniser les règles des différentes zones à faibles émissions (ZFE) qui seront instaurées dans plusieurs agglomérations d'ici 2024. Les FNTV régionales sensibilisent les métropoles et agglomérations à l'importance de ne pas interdire des

2 Des partenariats avec des sites touristiques pour améliorer l'accueil

Afin de favoriser le développement du tourisme de groupe et d'améliorer la qualité de l'accueil réservé aux conducteurs d'autocars de tourisme qui amènent les groupes de visiteurs jusqu'aux sites touristiques, la FNTV propose des partenariats avec les sites touristiques français.

En contrepartie d'un référencement en ligne sur le site www.fntv.fr, les sites touristiques sont invités à proposer un accueil spécifique aux conducteurs d'autocars : accueil café, parking autocar, réductions sur la restauration, l'hébergement, entrée offerte...

Liste des partenaires : [CLIQUEZ ICI](#)



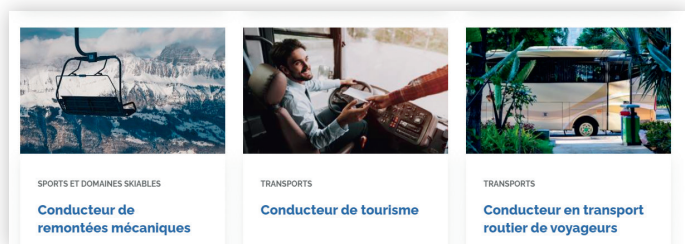
centres-villes les autocars de tourisme compte tenu de leur caractère vertueux (transport collectif). Elle plaide pour ne pas interdire les autocars diesel (Crit'Air 2) tant que des motorisations alternatives et matures pour les autocars ne seront pas développées telles que définies dans le cadre de la feuille de route de décarbonation des véhicules lourds de transport routier de voyageur.

4 Un partenariat avec l'appli BusPark Europe pour le stationnement des autocars de tourisme

Afin de permettre aux transporteurs de préparer les devis et les feuilles de route conducteurs, la FNTV a recensé les lieux de dépose-reprise voyageurs et de stationnement pour les autocars de tourisme dans les principaux sites touristiques et villes françaises. La FNTV s'est associée à l'application de stationnement Buspark Europe pour fusionner ses informations et développer de nouvelles fonctionnalités. La digitalisation des informations de parking et dépose-reprises autocars permet de disposer de données actualisées, modifiables en temps réel par les conducteurs sur le terrain.

En savoir plus : [CLIQUEZ ICI](#)

6 Une campagne de communication sur les métiers du tourisme dans le cadre de « Destination France »



La FNTV a été associée à la campagne de communication de l'Etat, dans le cadre du plan « Destination France », qui s'étalera en plusieurs vagues jusqu'à fin 2023.

L'objectif de cette campagne est de promouvoir les carrières du tourisme qui offrent de nombreuses perspectives de formation, de progression et de mobilité.

Le témoignage de Patrice, conducteur de car tourisme, a permis d'enrichir le site d'emploi et d'orientation HelloWork, avec un relai de l'article sur monemploi tourisme, plateforme avec laquelle la FNTV a collaboré pour y intégrer les métiers de conducteur de transport routier de voyageurs et conducteur de tourisme.

Par ailleurs, afin de répondre à l'urgence de la pénurie de conducteurs, la FNTV a participé activement à la mise en place de la plateforme monemploi tourisme.fr, dont la création a été coordonnée par l'Institut français du Tourisme (IFT).

En savoir plus : [CLIQUEZ ICI](#)

5 Des fiches pays pour les voyages à l'étranger

Pour aider les autocaristes à planifier leurs voyages au-delà des frontières françaises, la FNTV a élaboré des fiches pays recensant : les documents nécessaires pour le conducteur, les passagers, le véhicule, les zones à faibles émissions, les équipements à avoir à bord de l'autocar, les autorisations, le poids et les dimensions autorisés, les assurances obligatoires, les limitations de vitesse, les péages, les taxes et les démarches pour la déclaration et la récupération de la TVA.



En savoir plus : [CLIQUEZ ICI](#)

7 Partenaire du salon IFTM Top Résa, la FNTV anime le « village des autocaristes »

Le « village des autocaristes » FNTV est un espace dédié au networking pour les professionnels des voyages de groupes en France et en Europe. En 2022, le village a accueilli la FNTV, 5 autocaristes et 3 constructeurs d'autocars. Un podcast « comment profiter de l'opportunité des Jeux Olympiques et Paralympiques pour valoriser concrètement le tourisme à Paris et sa région ? » a été enregistré sur le stand de la Destination France, au comptoir Escapade.



8 La FNTV, membre actif des instances nationales du tourisme :

La FNTV représente la profession au sein des instances du tourisme pour que l'autocar soit reconnu comme maillon essentiel de l'économie touristique :

- Comité de Filière Tourisme (CFT) de l'Etat,
- Confédération des Acteurs du Tourisme (CAT), dont la FNTV est membre fondateur,
- Groupe « Destination France » du MEDEF.