

Cap SUR L'EMPLOI!

La FNTV à vos côtés



RAPPORT
D'ACTIVITÉ
2021-2022





Cap sur l'emploi !

**Le rapport d'activité 2021-2022
de la Fédération nationale des transports
de voyageurs (FNTV)**

MAI 2022

Directrice de la publication : Ingrid Mareschal

Conception et réalisation : Citizen Press, Paris.

Rédaction : Anne-Marie Pouliquen, FNTV,

Stéphane Boumendil, Bernard Duran, Séverine Vallat.

Crédits photos : FNTV, Getty Images, Istock, shutterstock
Karine Faby, Julien Lutt / CAPA Pictures, Franck Dunouau,
Christine Ledroit-Perrin,

Impression : PrintTeam.

Ce document est imprimé sur un papier
100 % PEFC.

www.fntv.fr



4

Qui sommes-nous ?

Notre identité, nos missions

5

Les chiffres clés de l'année



6

Jean-Sébastien Barrault,

Président de la FNTV



9 RECRUTER

La crise sanitaire a provoqué le départ de nombreux salariés du TRV. La FNTV se mobilise pour faire face à l'aggravation inédite du problème de l'emploi.



11 Interview

Jean Rottner, Président de la Région Grand Est et de la Commission mobilité de Régions de France

12

Le plan d'urgence recrutement de la FNTV



15 FORMER

Face à la pénurie de conducteurs et à une pyramide des âges vieillissante, la profession doit mobiliser de nouvelles compétences.



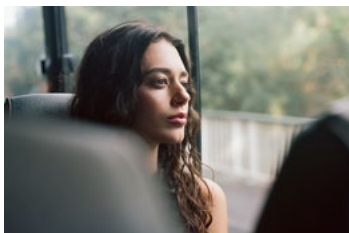
17

Témoignage

Jean-Pierre Gaumet, Président de l'Association pour le développement de la formation professionnelle transport et logistique (AFT)

18

Réforme de la formation : cap sur les jeunes !



21 MOBILISER

C'est au plus près du terrain que la FNTV peut agir efficacement pour le recrutement.



22

Interview

Jean-Philippe Acensi, Fondateur et Président de l'Apels

23

Les régions FNTV travaillent pour l'emploi

30

Sondage : les Français plébiscitent l'autocar



32

Interview

Ingrid Mareschal, Déléguée générale de la FNTV

34

ZFE-m : quel avenir pour les autocars de tourisme ?

36

La Gouvernance de la FNTV

Le Conseil exécutif, les commissions thématiques nationales et l'équipe centrale

QUI SOMMES-NOUS ?

Notre identité

- **La Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) est une association professionnelle** qui 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.
- **La FNTV représente plus de 1 300 entreprises de toutes tailles** (TPE, ETI, PME et groupes). Ses adhérents emploient 85 000 salariés.
- **Une équipe pluridisciplinaire et spécialisée est au service des adhérents à Paris.**
- **Un maillage territorial et sectoriel organisé en 16 unions régionales en France métropolitaine et outre-mer.**
- **La FNTV Nouvelles Mobilités rassemble les services librement organisés** (« cars Macron »), les sociétés de covoiturage, les plateformes de mobilité et les activités opérées au moyen de véhicules de moins de 10 places.

Nos missions

- **Représenter et défendre les intérêts des entreprises** du transport routier de voyageurs auprès des pouvoirs publics (Gouvernement, Parlement, Administrations, Collectivités...), des acteurs institutionnels et des organisations syndicales.
- **Négocier avec les partenaires sociaux** l'évolution de la convention collective nationale et participer au dialogue social de la branche du transport routier.
- **Informer régulièrement les entreprises** du transport routier de voyageurs des actualités juridiques, sociales et fiscales les concernant et leur apporter une expertise technique. La FNTV et son réseau territorial soutiennent les adhérents au quotidien en leur apportant des réponses précises à leurs problématiques.
- **Rassembler, représenter et fédérer** les entreprises du transport routier de voyageurs. Les instances de la FNTV (Conseil exécutif, Conseil des territoires, assemblée générale, commissions thématiques nationales et groupes de travail), au sein desquelles est définie la politique professionnelle, sont des lieux d'échanges et de réflexions sur l'actualité et l'avenir de la profession.
- **Communiquer auprès de ses adhérents et partenaires**, auprès des médias, des pouvoirs publics et du grand public pour valoriser les activités et réagir aux sujets d'actualité concernant la profession.
- **Assurer la promotion des métiers** du transport routier de voyageurs grâce à différents supports, outils et événements auprès des différents publics.

Le poids économique du transport routier de voyageurs



66 046
autocars
au 1^{er} janvier 2021.

13
milliards d'euros
de chiffre d'affaires en 2018
pour les entreprises
de transport routier
interurbain de voyageurs.



2 777
établissements
avec salariés
au 31 décembre 2020
(artisans, PME et groupes).

Services aux usagers

2
millions d'élèves
sont transportés
par jour pour se
rendre dans leur
établissement
scolaire.



45
**milliards de voyageurs/
kilomètres**
en autocar en 2019.

87 %
des voyages
scolaires
éducatifs
et séjours
en colonies de
vacances
sont effectués
en autocar.



Sécurité
0,2 %
d'accidents corporels
en autocar
en France en 2020.

Poids social du secteur

98 490
salariés,
soit une baisse
de 3,4 % par rapport
à 2019.

97 %
des salariés
sont en CDI
(+3 points par
rapport à 2017).

9 770
offres d'emploi
en TRV déposées
à Pôle emploi en 2020.

15 816
postes de conduite
en recrutement
par les entreprises
du TRV en 2021.

Environnement

Un autocar,
c'est
30
voitures
de moins sur la route.

**7 ans
et 7 mois,**
**c'est la moyenne
d'âge** du parc d'autocars
au 1^{er} janvier 2021.

502
entreprises de TRV
chartées dans le cadre du
programme Objectif CO₂,
soit **62 725 véhicules**
concernés.

“ NOUS TRAVERSONS UNE PÉRIODE DE GRANDE INCERTITUDE ”

Un peu plus de deux ans après le début de la pandémie, quelle est la situation du transport routier de voyageurs (TRV) ?

Jean-Sébastien Barrault :

Nous vivons une crise inédite dans notre histoire. La baisse du chiffre d'affaires fragilise toutes nos entreprises. Elle a été particulièrement brutale pour les activités occasionnelles et de tourisme, où la chute d'activité atteint 80 % sur la période 2020-2021. Pourtant, le secteur a tenu, en grande partie grâce aux dispositifs de soutien de l'État. Avec, toutefois, quelques imperfections. Tout d'abord, l'accès aux aides a été plus compliqué pour nous que pour d'autres secteurs en raison de la spécificité de nos entreprises qui exercent souvent en pluriactivité. Par ailleurs, les effets de seuil définissant les critères d'éligibilité aux aides ont pu défavoriser certaines sociétés. Enfin, les modalités de calcul du soutien financier à la prise en charge des frais fixes restent perfectibles. Une chose est sûre : je suis fier du travail de lobbying accompli par la FNTV. Qu'il s'agisse d'améliorer les dispositifs de soutien ou de faire reconnaître les spécificités de nos métiers, nous n'avons rien lâché !



JEAN-SÉBASTIEN BARRAULT

Président de la FNTV

Percevez-vous des signes de reprise ?

J.-S. B. : En septembre dernier, nous pensions que la crise sanitaire était derrière nous, avec un redémarrage très fort de l'activité. Jamais nous n'aurions imaginé que la cinquième vague de la COVID-19, en novembre, mettrait un coup d'arrêt à cet élan. Aujourd'hui, deux autres crises nous frappent de plein fouet : celle de la pénurie de

conducteurs et celle du coût de l'énergie. Les modalités de remboursement des prêts garantis par l'État (PGE) constituent un autre motif d'inquiétude. En effet, les entreprises qui ont bénéficié d'un PGE au printemps 2020 doivent commencer à les rembourser. Or, leur trésorerie est au plus bas. La solution d'aménagement des PGE proposée par l'État n'est pas satisfaisante

“ JE SUIS FIER DU TRAVAIL DE LOBBYING ACCOMPLI PAR LA FNTV. QU'IL S'AGISSE D'AMÉLIORER LES DISPOSITIFS DE SOUTIEN OU DE FAIRE RECONNAÎTRE LES SPÉCIFICITÉS DE NOS MÉTIERS, NOUS N'AVONS RIEN LÂCHÉ ! ”

car elle aboutit à empêcher les entreprises de continuer à investir. C'est pourquoi nous avons demandé à l'État un étalement des remboursements sur une dizaine d'années, de façon à donner un peu d'air aux sociétés concernées, mais les discussions sont compliquées. Nous traversons une période de grande incertitude et cela affecte le moral des chefs d'entreprise.

L'une des clés du rebond réside dans la capacité du secteur à redonner confiance aux clients dans les transports collectifs. Comment la profession peut-elle agir ?

J.-S. B. : Dès le début de la crise de la COVID-19, nos entreprises ont instauré des protocoles sanitaires très stricts de façon à garantir aux voyageurs des conditions de transport sereines. La FNTV s'est fortement mobilisée pour les accompagner. Mais restaurer la confiance ne suffira pas à relancer l'activité. Il faut aussi compter avec les évolutions sociétales,

la crise sanitaire ayant fait reculer la demande de déplacements du quotidien. Ainsi, avec la généralisation du télétravail et les changements de comportements, la fréquentation des transports publics a baissé de 20 % en deux ans. La situation est encore plus critique pour le tourisme. Le contexte actuel ne donne pas vraiment envie à la clientèle nationale de se déplacer. Et du fait de la guerre en Ukraine, nous ne sommes pas près de voir revenir les touristes étrangers, notamment asiatiques ou américains : pour les premiers, les contraintes de déplacement restent fortes par crainte du virus ; pour les seconds, la guerre en Ukraine laisse percevoir le continent européen comme une zone dangereuse... Difficile, dans ces conditions, de se projeter dans l'avenir.

La question du recrutement est également au cœur des priorités de la FNTV...

J.-S. B. : La pénurie de conducteurs affecte notre secteur depuis des années, mais le problème s'est

aggravé depuis la rentrée dernière. La crise sanitaire, qui a mis à l'arrêt nos entreprises, a poussé un grand nombre de conducteurs vers d'autres métiers. Je voudrais pourtant saluer deux mesures fortes obtenues grâce au lobbying intense de la FNTV. Tout d'abord, l'abaissement de l'âge du permis à 18 ans, pour lequel nous nous battons depuis plus de trois ans. Autre avancée décisive : la création d'un indice salaires par le Comité National Routier (CNR) propre à notre secteur qui va nous permettre de mieux répercuter l'évolution des coûts de notre masse salariale à nos clients¹. Mais en réalité, en matière d'emploi, il n'y a pas de solution miracle. L'amélioration de la situation passe par une suite d'actions. Je pense, par exemple, au raccourcissement du délai de délivrance du permis D, aux négociations avec les organisations syndicales sur la rémunération des conducteurs et la qualité de vie au travail. La question de l'emploi est également au cœur de notre relation avec les autorités organisatrices de la mobilité. Nos contrats avec les donneurs d'ordres publics doivent offrir à nos salariés un volume de travail et des revenus plus attractifs.

Précisément, la Fédération entretient des relations étroites avec les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), en particulier les Régions. Que leur demandez-vous pour accompagner la profession ?

J.-S. B. : Tout d'abord, je tiens, au nom de la FNTV, à remercier la grande majorité des Régions qui ont accompagné et soutenu



les entreprises pendant la crise sanitaire. Mesures de soutien pour la transition énergétique des véhicules, aide pour faire face à la flambée des prix des carburants, emploi : sur tous ces sujets, il faut reconnaître que nous leur en demandons beaucoup. Mais nous n'avons pas d'autre choix que de nous tourner vers nos clients ! Dans un contexte où nos charges ne cessent d'augmenter, les contrats publics doivent mieux prendre en compte nos contraintes. Ma conviction ? Nous devons engager avec les AOM une réflexion de fond sur notre système de contractualisation² : durée des contrats, indexation des coûts, place des critères sociaux, conditions de passation des marchés publics... Il faut une remise à plat globale de la relation contractuelle. Elle seule permettra de tirer vers le haut notre profession et, plus généralement, l'ensemble du transport collectif.

Dans la perspective des prochaines échéances électorales, quel message souhaitez-vous adresser aux futurs responsables politiques ?

J.-S. B. : Par le passé, l'autocar a souvent été un bouc émissaire. Trop de pollution ? La faute de l'autocar ! Des embouteillages en ville ? L'autocar ! Des trains supprimés en zone rurale ? À cause de la concurrence de l'autocar. C'est évidemment une approche que je récusé. À l'inverse, j'adresserais aux responsables politiques le message suivant : le transport routier de voyageurs n'est pas

un problème, c'est une solution. Transition écologique, résorption des fractures sociales et territoriales, sécurité routière, emploi... Sur tous ces sujets, l'autocar est source de progrès. Les Français, d'ailleurs, ne s'y trompent pas³ : selon notre dernière enquête d'opinion, 78 % d'entre eux ont une bonne opinion du car, à égalité avec le train. Dans ce climat morose, c'est un signe d'optimisme ! ●

1- Sur l'indice CNR, voir également pages 13 et page 28.

2- Voir page 13 : « Privilégier le mieux-disant dans les marchés publics »

3- Voir page 30 : *Les Français plébiscitent l'autocar.*

“ NOUS DEVONS ENGAGER AVEC LES AOM UNE RÉFLEXION DE FOND SUR NOTRE SYSTÈME DE CONTRACTUALISATION. ”



88 %

des entreprises de transport routier
de voyageurs rencontrent des problèmes pour embaucher
(source : Baromètre FNTV).



RECRUTER

La crise sanitaire n'a pas seulement mis à l'arrêt les entreprises de transport routier de voyageurs pendant de longs mois. Elle a aussi provoqué la fuite des compétences, de nombreux salariés ayant décidé de changer de travail. La FNTV se mobilise pour faire face à l'aggravation inédite du problème de l'emploi.





Répondre aux tensions du recrutement, une priorité

La question du recrutement est depuis longtemps un problème majeur pour le secteur du transport routier de voyageurs. Avec la crise sanitaire, les tensions se sont exacerbées, entraînant l'élaboration d'un plan d'urgence par la FNTV et des échanges intensifiés avec les pouvoirs publics et les autorités organisatrices de la mobilité.

Le secteur du transport routier de voyageurs est confronté depuis de nombreuses années à une pénurie de conducteurs. Les causes en sont connues : l'inconfort du temps partiel, une pyramide des âges inversée... Dans les métiers du transport interurbain, le transport scolaire est souvent un choix de reconversion. Les départs à la retraite y sont plus importants que dans d'autres secteurs. La question du recrutement se pose en permanence. Selon l'enquête Besoins en main-d'œuvre (BMO) de Pôle emploi, 73 % des recrutements de conducteurs routiers ont été perçus comme difficiles en 2020.

Départs à la retraite accélérés

La crise conjoncturelle liée à la Covid-19 a aggravé la situation. Dans le transport touristique, les conducteurs sont restés sans rouler pendant près de deux ans. Nombre d'entreprises ont dû

placer leurs salariés en activité partielle. Confrontés à une baisse sensible de leur salaire, et malgré les dispositifs de soutien, beaucoup de conducteurs se sont réorientés, notamment vers le transport de marchandises, une activité dynamisée par l'essor de l'e-commerce. Dans le transport scolaire, le risque sanitaire, davantage perçu par le personnel plus avancé en âge, et la déstabilisation causée par le confinement, ont accéléré des départs à la retraite. Selon l'enquête menée par la FNTV en septembre 2021, 88 % des entreprises du transport routier de voyageurs rencontrent des problèmes de recrutement de conducteurs et de mécaniciens. La quasi-totalité des sociétés compte des postes vacants. Conséquence : environ une entreprise sur cinq a été dans l'incapacité d'honorer ses marchés, s'exposant à des pénalités et occasionnant une désorganisation des transports publics. Dans le même temps,

54 % des sociétés ont dû renoncer à répondre à de nouveaux marchés.

Un plan d'urgence

Face à cette crise, la Fédération a élaboré un plan d'urgence en faveur du recrutement. Les mesures proposées s'inscrivent dans le prolongement d'autres actions qui ont commencé à porter leurs fruits (voir p. 12 et 13). La Fédération, qui a obtenu l'abaissement à 18 ans de l'âge du permis de conduire pour les transports en commun, travaille aujourd'hui avec le ministère de l'Éducation nationale à la réforme du CAP d'agent d'accueil et de conduite routière pour le transport de voyageurs. Depuis septembre 2021, elle participe aux travaux de rédaction d'une charte sur la résorption des métiers en tension avec le ministère du Travail dont la signature officielle s'est tenue le 7 mars. Autant de pistes pour contribuer à améliorer le paysage de l'emploi des entreprises. ●

“ NOUS SOMMES TRÈS IMPLIQUÉS SUR L'ATTRACTIVITÉ DES MÉTIERS DE LA CONDUITE ”

Comment Régions de France prend-elle en compte les difficultés de recrutement du transport routier de voyageurs ?

Jean Rottner : Nous avons dû, dans plusieurs régions, mettre en place des plans de transports adaptés et soutenir le transport scolaire. La profession nous a demandé de l'aider à déverrouiller des points précis tels que le permis de conduire D à 18 ans, l'amélioration des délais de délivrance des permis, la possibilité du cumul emploi-retraite et la réactivation des comptes emploi-formation des retraités...

Nous avons également entamé un dialogue avec Jean-Michel Blanquer, ministre de l'Éducation nationale, pour adapter, territoire par territoire, les horaires scolaires. Sur mon territoire, je commence à en discuter avec les recteurs. Nous sommes très impliqués sur la question de l'attractivité des métiers de la conduite. La Bretagne, par exemple, participe activement au financement de la formation des conducteurs. Avec les collectivités de proximité, nous essayons aussi de favoriser des formes intelligentes de bi-emploi, de réduire les temps partiels, de développer l'employabilité de nos conducteurs tout au long de la journée.



**JEAN
ROTTNER**

*Président de la Région Grand Est
et de la Commission mobilité
de Régions de France*

La FNTV propose de moderniser les règles des contrats publics en réduisant l'importance de la composante prix pour réévaluer « le mieux-disant », garant d'une vraie qualité de services. Qu'en pensez-vous ?

J. R. : Plus une seule région n'est aujourd'hui attachée à la vision dépassée – et inefficace – de marchés publics devant privilégier le « moins-disant ». Mais il reste des situations de concurrence rude qui créent des tensions. Selon moi, le fait régional doit permettre à chacun, grâce à un dialogue intelligent entre transporteurs, de trouver une place. Il faut éviter des dominations de marchés par les uns ou par les autres. Le guide sur les bonnes

pratiques des contrats publics de transports, édité par la FNTV et Régions de France, y contribue à cet égard.

Quels sont les autres chantiers en cours de la Commission mobilité de Région de France visant à améliorer la situation des transporteurs ?

J. R. : Nous travaillons sur la définition des prix de marché, les critères de pondération de l'analyse des offres, les durées de marchés, les délais d'attribution... Il faut aussi réfléchir à s'ouvrir vers des secteurs complémentaires, par exemple le transport de proximité à la demande, afin de diminuer les temps partiels dans le transport scolaire. La loi d'orientation des mobilités devrait pouvoir l'autoriser.

Dans la Région Grand Est que vous présidez, on observe aussi des tensions sur l'emploi. Sur quels leviers agissez-vous ?

J. R. : On essaie de favoriser la mise en relation entre demandeurs d'emploi et entreprises en améliorant l'orientation, en aidant à renforcer les liens avec Pôle emploi sur le sourcing, en élargissant les viviers de recrutement, au-delà des filières classiques, par exemple avec l'Armée. ●

Un plan d'urgence recrutement

La fédération a lancé un plan d'urgence pour lever à court et à moyen terme les obstacles rencontrés par les entreprises du secteur. Nombre de mesures visent à renforcer l'attractivité des métiers du TRV.

Si le transport routier de voyageurs a toujours connu des difficultés de recrutement, les tensions se sont aggravées avec la crise sanitaire. À l'automne 2021, 88 % des entreprises connaissaient des problèmes de recrutement. Face à cette situation exceptionnelle, la Fédération a lancé un plan d'urgence en faveur du recrutement, en s'appuyant notamment sur les travaux de l'IGAS (Inspection générale des affaires sociales) sur la résorption des métiers en tension et sur les contributions de ses entités régionales (voir p.23 à 27). Un plan présenté aux cabinets de la ministre du Travail et du ministre des

Transports en octobre 2021 qui comprend deux types de mesures : à court terme et des mesures plus structurelles sur le moyen-long terme.

Salaire et conditions de travail

Parmi les actions prioritaires figure la question de la rémunération des conducteurs. 70 % des adhérents sont favorables à une amélioration significative des revenus. Ces hausses de salaires peuvent être facilitées par l'intégration de l'indice CNR, taux horaire conducteur transport routier de voyageurs, dans les contrats publics. Toutes les régions ne l'appliquent pas encore et celles qui l'appliquent le font uniquement sur les nouveaux

contrats. Pour autant, cette bonne pratique devrait progresser dans un avenir proche. Plusieurs propositions concernent l'amélioration des conditions de travail. Il s'agit de rendre les temps partiels plus attractifs, notamment dans le transport scolaire, en offrant des lots mixtes, comportant suffisamment d'heures ou/et autorisant le cumul avec un autre emploi. L'étalement des horaires scolaires qui donnerait aux conducteurs la possibilité de desservir davantage d'établissements et de transporter plus d'élèves est de nouveau mis en avant. Certaines régions, telles que celle du Grand Est, sont sensibles à cette demande.

Partenariat

L'ARMÉE À LA RESCOURSE

En 2021, la FNTV a renouvelé son partenariat avec Défense Mobilité, la cellule de reconversion professionnelle de l'armée. Ce partenariat a un fort potentiel pour deux raisons principales : les militaires prennent leur retraite assez tôt dans leur carrière ; ils passent souvent leur permis D au sein de l'armée. Aussi la FNTV mène-t-elle régulièrement avec Défense Mobilité des actions de communication et d'immersion au sein d'entreprises du transport routier de voyageurs. La fédération travaille actuellement sur le recueil et la valorisation de témoignages de militaires ayant réussi leur reconversion dans le transport routier de voyageurs.

Améliorer les circuits administratifs et la formation

Autre voie d'amélioration rapide possible, une plus grande fluidité des circuits administratifs pour la délivrance des permis D et titres professionnels. Il faut en effet plusieurs mois pour obtenir le précieux sésame et les documents de conduite. La simple mise à disposition d'un certificat de conduite provisoire permettrait aux jeunes titulaires d'être rapidement opérationnels.

Un pas très important a été enfin franchi avec l'abaissement de l'âge d'obtention du permis D. Des jeunes de 18 ans peuvent désormais accéder à la formation au titre professionnel CTCR. Mais il faut encore mener à bien la réforme du CAP Agent d'accueil pour espérer vraiment toucher les jeunes.

De même, plusieurs volets concernant les modalités ou les obligations en matière de formation doivent rapidement être améliorés. Il est très difficile à des personnes disposant d'un premier emploi de se soumettre aux exigences actuelles de la formation au titre professionnel qui exige plusieurs mois de disponibilité. La réglementation concernant la formation continue obligatoire va évoluer à partir du 1^{er} août 2022 : il sera possible de fractionner la session de 35 h sur plusieurs semaines, adaptation très attendue et qui correspond davantage à l'exploitation des entreprises.

Développer les partenariats

Le plan d'urgence de la FNTV insiste sur la nécessité d'accélérer les partenariats ciblés avec les professionnels de l'emploi (Pôle emploi, Agefiph, agences d'intérim...) et de renforcer le sourcing (processus de recherche pour le recrutement). Il faut aussi créer des passerelles avec d'autres secteurs professionnels comme celui du déménagement. Les conducteurs inaptes au port de charges pourraient être reconvertis dans le transport scolaire. Le transfert d'un secteur à l'autre pourrait également être facilité selon les pics d'activité. D'autres dialogues sont à nouer. Grâce à « Transitions collectives », dispositif coconstruit avec les



Multiactivité

Bi-EMPLOIS EN RÉGION BRETAGNE

L'activité de l'aide à domicile et celle du transport routier de voyageurs ont deux points communs : leurs difficultés à recruter et des horaires à temps partiel. Mais ils ont ensemble un atout précieux : des horaires complémentaires. C'est comme cela qu'est né en Région Bretagne un projet de bi-emplois. La Région, les organismes de formation, quatre entreprises de transport, trois autres spécialisées dans l'aide à domicile ont monté entre octobre 2020 et février 2021 une double formation, l'une au métier de conducteur de car, l'autre au métier d'assistant de vie aux familles. Une dizaine de personnes a validé la « bi-qualification » et a été embauchée par des binômes d'entreprises.

partenaires sociaux dans le cadre du plan France Relance, les salariés bénéficient du soutien public pour se reconvertir. Un salarié, tout en étant rémunéré, peut accéder à une formation certifiante ou une validation des acquis. Le transport routier de voyageurs multiplie les partenariats et initiatives pour être identifié comme l'un des secteurs en cours de recrutement important.

Privilégier le mieux-disant dans les marchés publics

L'optimisation des contrats publics de transport avec les autorités organisatrices

de la mobilité figure également parmi les mesures préconisées du plan d'urgence. Pour la FNTV, les marchés doivent désormais donner la priorité au mieux-disant plutôt qu'au moins-disant, seul moyen de répondre aux attentes fortes en matière environnementale, sociale ou de qualité de service, et de favoriser l'emploi. La nécessité de réformer certains aspects de la formation (visibilité et pérennité des financements, réduction du nombre d'heures du titre professionnel CTCR, clauses de dédit-formation) est également rappelée. ●

“ IL FAUT OFFRIR DES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION PROFESSIONNELLE ”



PHILIPPE DOLE

Inspecteur général des affaires sociales honoraire

Quels facteurs de tension avez-vous identifiés dans le transport routier de voyageurs ?

Philippe Dole : Il y a une méconnaissance de l'évolution de ces métiers, mais aussi un problème d'attractivité – notamment pour les conducteurs à temps partiel – lié aux incidences sur les rémunérations et à l'amplitude quotidienne de travail. Pour assurer des salaires attractifs, il faut donc proposer des activités de complément. Il faut offrir des perspectives d'évolution professionnelle en s'appuyant sur de nouvelles compétences (usage de nouvelles énergies et motorisations, outils numériques embarqués...) et en adaptant les accords de classifications de la convention collective.

On peut aussi développer l'intéressement aux résultats.

Dans votre rapport, vous mettez l'accent sur l'information, la formation et le recrutement...

P. D. : Pour mieux orienter, il faut améliorer l'information des formateurs, conseillers d'orientation et professionnels de Pôle emploi, en organisant par exemple des visites en entreprises et la découverte de ces métiers. Pour réussir les recrutements et optimiser les actions de formation, il faut anticiper les besoins et ainsi permettre aux candidats de découvrir les métiers, au moyen d'un calendrier programmatique pluriannuel (sur deux ans) pour mobiliser dans la durée les partenaires. ●

Solutions

UNE CHARTE AVEC LE MINISTÈRE DU TRAVAIL

En 2021, le transport routier de voyageurs a été l'une des branches identifiées par le Gouvernement pour le plan visant à la résorption des métiers en tension. Inspecteur de l'IGAS, Philippe Dole a enquêté et dressé les grandes lignes d'un plan d'actions qui a été présenté aux partenaires sociaux de la branche à l'automne 2021. Le rapport identifie divers facteurs de tension et propose des pistes de solutions en bonne partie reprises dans le plan d'urgence en faveur du recrutement de la FNTV (voir p. 12). Pour chaque type de blocage, le rapport suggère des voies d'amélioration. Un volet a trait à l'information et la connaissance des métiers, tant concernant les jeunes et les professionnels de l'éducation



et de l'orientation, que les demandeurs d'emploi et les agences de l'emploi. Afin de renforcer l'attractivité et la qualité de vie au travail, diverses mesures sont avancées comme la promotion d'activités complémentaires pour réduire les temps partiels, la mise en place de mécanismes d'intéressement aux résultats... À l'issue de ces travaux, plusieurs engagements ont été retenus et matérialisés par une charte signée le 7 mars 2022 entre le ministère du Travail et les partenaires sociaux de la branche. Cette charte sera déclinée en accords cadres précisant les modalités opérationnelles de l'accord.



180

jeunes âgés de 18 à 21 ans

se sont inscrits en formation depuis la parution du décret de mai 2021, abaissant l'âge d'accès au permis D à 18 ans (source : AFTRAL).



FORMER

Face à la pénurie de conducteurs et à une pyramide des âges vieillissante, la profession doit mobiliser de nouvelles compétences. L'enjeu : attirer les jeunes en formation initiale tout en continuant à recruter via la formation continue et le titre professionnel.



Faire évoluer la formation : une priorité !

Pour faire face à la pénurie de conducteurs et de techniciens de maintenance, la formation est un levier majeur. La FNTV l'a bien compris en engageant de nombreux chantiers de modernisation.

La réforme tant attendue sur l'abaissement de l'âge d'accès au permis D à 18 ans semble avoir donné un coup de boost à la formation. Il y a bien sûr la révision du CAP agent d'accueil conduite routière - transport de voyageurs (AACR-TV) engagée par la branche sous l'impulsion de la FNTV afin d'intégrer l'apprentissage de la conduite dans le référentiel de formation et le passage du permis D dans le référentiel de certification (cf. pages 18 et 19). Mais il y a aussi la création envisagée du CQP (Certificat de qualification professionnelle) maintenance cars et bus. On parle beaucoup des conducteurs, mais les entreprises subissent également une pénurie de mécaniciens pour l'entretien des véhicules, qui préfèrent souvent aller chez les constructeurs. La FNTV travaille donc à la fois à la création d'un contrat de professionnalisation expérimental et d'un CQP afin de proposer une formation qui réponde aux besoins de la branche. Cela signifie de trouver les organismes qui peuvent dispenser cette formation et les plateaux techniques pour les exercices pratiques. Seulement ensuite, la FNTV recensera les besoins des entreprises qui sont à proximité des lieux de formation. Il s'agit



de toucher des mécaniciens qui veulent se spécialiser. À terme, l'objectif serait de disposer d'un cursus spécifique.

FCO et CQC : vers plus de souplesse

Autre nouveauté : à partir du 1^{er} août 2022, les entreprises pourront fractionner la semaine de formation continue obligatoire (FCO) de leurs conducteurs sur l'année : cela leur offrira plus de souplesse car en période de pénurie, enlever un conducteur cinq jours consécutifs des effectifs est très difficile à gérer pour les services d'exploitation. De la même manière, depuis le 1^{er} février

de cette année, les conducteurs peuvent demander directement leur carte de qualification de conducteur (CQC) par voie électronique sur la plateforme dédiée à cet effet. À l'invitation de la FNTV, cinq entreprises adhérentes ont mobilisé 70 collaborateurs pour participer aux ateliers menés en mai dernier par IN Groupe sous l'égide du ministère des Transports afin de mettre en place ce nouveau système plus rapide qui évitera l'immobilisation de conducteurs n'ayant pas reçu leur certificat à temps. Une autre manière de faciliter la vie des entreprises en tension de personnel. ●

POUR ATTIRER LES JEUNES, IL FAUT LES FAIRE “KIFFER”

Pour Jean-Pierre Gaumet, le président de l'Association pour le développement de la formation professionnelle transport et logistique (AFT), relever les défis de la profession passe en priorité par des opérations de séduction auprès des 18-30 ans.



JEAN-PIERRE GAUMET

Président de l'Association pour le développement de la formation professionnelle transport et logistique (AFT)

Pouvez-vous nous présenter l'AFT ?

Jean-Pierre Gaumet : L'AFT a été créée en 1957 à l'initiative de l'Union des fédérations du transport pour développer la formation professionnelle du transport et de la logistique. Nous avons quatre missions : cofinancer la formation professionnelle ; réaliser des études sur les évolutions des métiers, des emplois et des formations ; créer des outils pédagogiques à destination des organisations professionnelles et de l'Éducation nationale, également en matière de sécurité routière ; enfin, valoriser les métiers du transport et de la logistique auprès de nombreux publics : collégiens,

lycéens, demandeurs d'emploi, personnes en reconversion professionnelle.

Quel constat faites-vous concernant le transport routier de voyageurs ?

J.-P. G. : La population des conducteurs d'autocars est vieillissante. La moyenne d'âge est de 51 ans et plus de 40 % des salariés ont plus de 50 ans. Si on ne fait rien, nous serons rapidement dans l'incapacité de remplacer les personnes qui vont partir à la retraite. Nous pouvons bien sûr attirer des personnes en reconversion, mais il faut surtout agir auprès des jeunes ! La réforme du permis D va dans ce sens.

Comment toucher cette population ?

J.-P. G. : L'AFT croit beaucoup aux réseaux sociaux. Faire des campagnes de communication à la télévision n'a pas de sens auprès de cette cible. En revanche, collaborer avec des influenceurs, oui. Nous avons déjà réalisé trois vidéos avec des youtubeurs dans le cadre de notre opération « Faites-nous kiffer le transport-logistique ». Au total, on cumule plus de 250 000 vues ! Il faut aussi avancer les bons arguments : les nouvelles générations veulent trouver du sens à leur travail. De leur côté, les entreprises doivent accepter de confier leurs autocars à des jeunes ! Il faut

changer d'état d'esprit, à la fois pour renouveler la population et faire face à la pénurie de candidats. Cela dit, la profession n'a pas à rougir, 97 % des emplois sont en CDI et globalement, il y a peu de turnover : les conducteurs restent en moyenne huit ans à leur poste. Les entreprises savent fidéliser, il leur faut maintenant attirer de nouvelles recrues ! ●

Chiffres clés

Financement de la formation de

45 000

candidats en 2021, dont 8 800 pour le transport routier de voyageurs.

Objectif 2022 :

48 000 dossiers,

soit plus de 6 % d'augmentation

12 M€ de budget alloué

en 2021 pour le transport de voyageurs et reconduit pour 2022.

Réforme de la formation : cap sur les jeunes !

2021 signe pour la profession une belle avancée : l'abaissement de l'âge d'accès au permis D à 18 ans avec la mise en place d'un tutorat pour le transport scolaire. La FNTV ne compte pas s'arrêter là et engage la rénovation du CAP AACR-TV sous l'égide du ministère de l'Éducation nationale.

Le décret publié au *Journal officiel* le 2 mai 2021 entérine une réforme attendue depuis longtemps : l'abaissement à 18 ans de l'âge d'accès au permis D. « Avec cette réforme, nous espérons attirer de nouveaux profils dans les filières de formation de l'Éducation nationale, explique Christophe Gazet, vice-président de la Commission sociale et formation de la FNTV, en charge de la formation professionnelle. Auparavant, le principal frein au recrutement et à la formation dans notre profession était l'obligation d'avoir 21, voire 23 ans pour passer le permis D. Cette disposition coupait notre profession des formations initiales de l'Éducation nationale. Aussi, nous n'avions comme ressource de formation qu'un CAP agent d'accueil qui n'intégrait pas l'apprentissage de la conduite et un titre professionnel qui s'adressait plus particulièrement à un public d'adultes, souvent en reconversion. Là, on va pouvoir toucher les jeunes en formation initiale. » Il est, en effet, désormais possible pour un jeune, bénéficiant d'une qualification initiale longue, de conduire, dès 18 ans, un véhicule de transport en commun sur le territoire



national, sur des parcours inférieurs à 50 kilomètres. Cette limitation de distance est levée s'il ne transporte pas de passagers.

Un tutorat pour le transport scolaire

Jusqu'à 20 ans, le jeune conducteur ne pourra assurer une prestation de transport scolaire qu'à la condition de bénéficier d'un accompagnement complémentaire organisé à l'intérieur de l'entreprise et à la charge de l'employeur. Le tutorat dure 26 semaines

et le conducteur devra être accompagné 37 fois au minimum, selon un principe dégressif (cf. encadré). « Le tutorat va débuter à partir de septembre 2023, explique Christophe Gazet. Il va permettre une véritable intégration sur six mois. C'est beaucoup plus long que l'intégration habituelle. Les jeunes vont entrer paisiblement dans le métier. C'est un investissement en temps mais qui va permettre de garantir la sécurité des passagers, pérenniser les emplois et à terme réduire le turnover. »

La rénovation du CAP AACR-TV

La FNTV a décidé de profiter de la date anniversaire de révision du CAP agent d'accueil conduite routière - transport de voyageurs (AACR-TV)

pour proposer à la branche de rénover ce diplôme.

Objectif : intégrer

l'apprentissage de la conduite dans le référentiel de formation et le passage du permis D dans le référentiel de certification.

Les partenaires sociaux ont accepté cette rénovation.

Un groupe de travail composé de professionnels, de conducteurs, d'enseignants, de la FNTV, de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP), de l'AFT (Association pour le développement de la formation professionnelle transport et logistique) et également de la Direction générale des infrastructures, des transports

et des mobilités (DGITM) et de la Délégation à la sécurité routière (DSR) a été créé sous l'égide de la Direction générale de l'enseignement scolaire (DGESCO). « Nous avons démarré les travaux en novembre 2021, indique Christophe Gazet. Nous nous réunissons deux fois par mois et l'année 2022 va être consacrée à la réécriture du CAP. On peut même parler d'écriture car il faut revoir beaucoup de choses pour ce diplôme qui n'a pas été révisé depuis 30 ans. Notre métier va connaître de fortes évolutions. Il faut penser le transport routier de voyageurs d'aujourd'hui

mais anticiper celui de demain. On doit intégrer les évolutions technologiques, les enjeux sociétaux comme la transition énergétique, apporter de nouvelles compétences en savoir-être : gestion du stress, hygiène de vie, addictologie, gestion des conflits... ».

La mise en œuvre du CAP rénové est envisagée pour septembre 2023 avec de premiers diplômés en juin 2025.

Aller plus loin encore

D'ici là, la FNTV va également mettre en œuvre toute une communication autour de cette réforme pour attirer les jeunes et les parents. Il va falloir en parallèle convaincre les Centres de formation d'apprentis (CFA) d'intégrer le CAP rénové. Avant, une quinzaine de CFA proposaient le diplôme et devant le manque d'intérêt qu'il suscitait, seuls cinq centres aujourd'hui dispensent la formation. Tout un travail de lobbying est donc à faire auprès des Régions pour qu'elles aident les CFA à s'engager dans la démarche. Et ensuite, pourquoi ne pas aller plus loin ? Créer un bac pro dans la continuité du CAP ? « Maintenant que nous avons approché l'Éducation nationale, autant ne pas lâcher et essayer de continuer sur notre lancée. Notre profession a besoin d'évoluer vite : il faut agir sur la pyramide des âges, il y a urgence. Les entreprises en ont conscience et les mentalités changent vis-à-vis des jeunes. On va dans le bon sens, c'est sûr ! » ●

Tutorat

UN ACCOMPAGNEMENT DÉGRESSIF

- Durant les quatre premières semaines : accompagnement du conducteur par le tuteur pour la totalité des prestations de transport avec, à la fin de chacune d'entre elles, entretien entre le conducteur et le tuteur sur les conditions dans lesquelles s'est opérée la prestation.
- De la cinquième à la huitième semaine incluse : chaque semaine, le tuteur accompagne le conducteur pour au moins deux des prestations de transport avec entretien à la fin.
- De la neuvième à la seizième semaine incluse : chaque semaine, le tuteur accompagne le conducteur pour au moins une des prestations de transport avec entretien à la fin.
- De la dix-septième à la vingt-sixième semaine incluse : une semaine sur deux, le tuteur accompagne le conducteur pour au moins une des prestations de transport avec entretien à la fin.

OPCO MOBILITÉS

Financer et promouvoir



Créé en 2019 dans le cadre de la réforme de la formation professionnelle, l'OPCO Mobilités finance, entre autres, les besoins en formation du transport routier de voyageurs. Depuis

cette réforme, ce sont les branches qui financent les OPCO. Les Régions ne participent plus. Conséquence pour les CFA : auparavant, les Régions leur allouaient des subventions, maintenant, le financement dépend

du nombre de contrats et il est fixé sur la base d'un montant établi par France Compétences. « Aujourd'hui, le souci n'est pas le manque de financement, ce sont plutôt les candidats et cela malgré l'investissement très important de la branche et des entreprises, explique Jean-Louis Vincent, vice-président d'OPCO Mobilités. Au-delà de cette difficulté à sourcer les candidats, on observe une déperdition entre la formation et l'embauche effective. Nous allons donc lancer une étude avec la branche pour comprendre d'où viennent les personnes formées, pourquoi et où elles partent après la formation, mais aussi pourquoi certaines restent. Une chose est sûre : il va falloir rendre le métier plus attractif. » ●

SALONS, RÉSEAUX SOCIAUX, JOBBOARDS

Aller chercher les jeunes par tous les moyens

En 2021, l'Aftral, premier organisme de formation en transport et en logistique, a formé plus de 5 000 conducteurs de transport routier de voyageurs, soit une légère croissance (+3 %) par rapport à 2020. « Il reste toutefois difficile de trouver des candidats, constate Loïc Charbonnier, président délégué général de l'Aftral. Le fait que les emplois proposés puissent être des temps partiels constitue un des principaux freins. Pour autant, l'augmentation des formations sur 2021 est à replacer dans le contexte des difficultés de recrutement que connaissent de nombreux secteurs. » En effet, il faut former et en nombre, pour faire face à la vague de départs en retraite qui s'annonce. « Pour aller chercher de jeunes candidats, nous sommes présents sur les salons de l'emploi, les réseaux sociaux, les jobboards... Et surtout, nous avons augmenté le nombre



de chargés de recrutement pour aller au plus près des personnes, sur le terrain. Chaque candidat compte ! » La réforme du permis D représente, par ailleurs, un atout de poids pour recruter des jeunes, surtout en étant combiné avec l'apprentissage. Depuis la mise en place de la formation en avril 2021, 180 personnes de la tranche d'âge ont été formées par l'Aftral. « C'est un bon début. On mise sur 300 en 2022. On attend aussi beaucoup de la révision en cours du CAP. Elle nous permettra d'aller chercher les jeunes à partir de 16 ans. » ●

Chiffres clés

21 M€
pour la formation
du transport routier
de voyageurs (2021).

4000
conducteurs
de transport routier de
voyageurs formés par l'OPCO
Mobilités depuis 2019.

780
contrats
d'apprentissage,
soit +35 % par rapport à 2020.



15 816

postes de conduite,

en recrutement par les entreprises du TRV en 2021
(source : Rapport OPTL 2021).



MOBILISER

C'est au plus près du terrain, au cœur des territoires, que la FNTV peut comprendre les besoins et agir efficacement en faveur du recrutement. Les initiatives ne manquent pas pour témoigner de sa mobilisation sur le sujet.



Le sport, un puissant vecteur d'intégration

Le 14 mars 2022, la FNTV a signé une convention de partenariat avec l'Agence pour l'éducation par le sport (Apels) pour favoriser l'intégration de jeunes sans diplôme au sein d'entreprises en mal de candidats. Explications de Jean-Philippe Acensi, Fondateur et Président de l'Apels.



JEAN-PHILIPPE ACENSI

Fondateur et Président de l'Apels

Pouvez-vous nous présenter l'Apels ?

Jean-Philippe Acensi :

Notre association existe depuis 25 ans. Elle a été fondée avec la conviction que les jeunes nés dans des familles défavorisées ne sont pas moins doués que les autres. Ils ont seulement moins d'opportunités. Beaucoup sont sportifs et nous pensons que les qualités développées dans le sport valent un diplôme et peuvent leur permettre d'accéder au monde de l'entreprise. Ils ont en effet acquis des valeurs très prisées par les ressources humaines : le sens du collectif, l'acceptation de la différence, la communication, l'habitude d'avoir des objectifs... Ce que l'on appelle aujourd'hui

les « soft skills », ces compétences du savoir-être. Il faut donc accompagner ces jeunes, leur apprendre à faire valoir leurs qualités et convaincre les entreprises qu'elles ont tout à gagner à les accueillir.

L'École de l'inclusion par le Sport favorise donc la rencontre entre ces jeunes et les entreprises ?

J.-P. A. : En effet. Nous avons d'un côté 1,8 million de jeunes sans diplôme et au chômage, et de l'autre des milliers d'entreprises qui peinent à recruter. Avec notre école, nous aidons à la fois les jeunes et les entreprises. Nous avons mis en place des parcours d'inclusion : nos coaches d'insertion par le sport détectent les qualités de ces jeunes sportifs et les développent pour favoriser leur intégration dans les entreprises partenaires avec lesquelles nous travaillons. Nous

avons ainsi accompagné plus de 1 500 jeunes : 80 % ont été recrutés en CDI ou CDD longue durée à l'issue du parcours.

La FNTV a signé une convention de partenariat avec l'Apels : pouvez-vous nous en dire plus ?

J.-P. A. : Nous sommes convaincus que c'est avec les branches qu'il faut travailler. Et qu'il faut partir du terrain. En région PACA, Keolis a mis en place le parcours car l'entreprise avait beaucoup de mal à recruter des jeunes. L'expérience a été concluante et c'est là qu'est venue l'idée de généraliser à l'ensemble de la profession et d'ouvrir notre parcours d'inclusion à tous les territoires via cette convention de partenariat avec la FNTV. Nous pouvons apporter une solution au problème de recrutement que rencontre le secteur du transport routier de voyageurs et rajeunir également sa pyramide des âges. ●





LES RÉGIONS FNTV travaillent pour l'emploi

Toutes les unions régionales de la FNTV se mobilisent pour lutter contre la pénurie de conducteurs de transport routier de voyageurs. Opération séduction à tous les niveaux! Une mobilisation qui commence à porter ses fruits.

Auvergne-Rhône-Alpes

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

Vous êtes à la recherche d'un **métier de contact** près de chez vous ? Pourquoi pas **conducteur de cars scolaires** ?

1000 POSTES DE CONDUCTEURS
À POURVOIR POUR LA RENTRÉE 2022-2023
PLUS D'INFOS : 04 26 73 30 20

auvergnerhonealpes.fr

Attirer les talents pour le transport scolaire

La FNTV AURA a lancé, en partenariat avec la Région, une campagne de recrutement de conducteurs de cars scolaires. Sur ce territoire, quelque 1 000 postes sont à pourvoir pour la rentrée 2022. Afin de les aider à faire face à leurs besoins de recrutement, la FNTV met à disposition des entreprises des affiches qui seront apposées à l'arrière des véhicules. Les messages sont également relayés sur le site de la Région, sur la plateforme « Nos talents, nos emplois » et fait l'objet d'une campagne d'affichage dans les aribus. Sur le fond, cette opération de communication met en exergue les opportunités d'un « métier de passion, de relationnel » et valorise le volet formation. Dans le cadre du partenariat avec la Région, les candidats volontaires peuvent en effet espérer décrocher leur permis D en trois mois, la formation pouvant, dans certains cas, être entièrement prise en charge par la Région Auvergne-Rhône-Alpes ou Pôle emploi.

Bourgogne-Franche-Comté

Agriculteurs et conducteurs, une formule gagnante

Mettre en relation des agriculteurs avec des entreprises à la recherche de conducteurs de transports scolaires : tel est l'objectif de l'initiative menée conjointement par la FNTV Bourgogne-Franche-Comté, le Conseil départemental et la Chambre d'agriculture de Côte-d'Or. À la clé, plus de 40 postes de conducteurs ouverts comprenant le financement d'une formation. Cette opération permet à la profession de répondre à la pénurie de conducteurs et aux agriculteurs de trouver des débouchés complémentaires à leur activité d'exploitant agricole. Une formule gagnante !

Bretagne

La semaine du transport avec Pôle emploi Région Bretagne

#TousMobilisés
Transporter c'est un métier !
Semaine des métiers du transport
20 > 24 septembre 2021

Présentations de métiers, visites d'entreprises, témoignages de professionnels... Dans le cadre de la semaine du transport proposée par Pôle emploi, la FNTV Bretagne a piloté avec les prescripteurs et 25 entreprises adhérentes une série d'actions de promotion du secteur du transport routier de voyageurs. Au total, 23 événements ont été organisés dans les quatre départements de la Région, réunissant près de 185 demandeurs d'emploi. Une semaine riche préparée depuis plusieurs mois : dès le mois de juillet, la FNTV Bretagne avait en effet mis en place des actions de sensibilisation à destination des conseillers Pôle emploi de la Région.

GRAND EST

Partenariat renforcé avec Pôle emploi



Pour faire face aux difficultés de recrutement et aux spécificités d'un territoire frontalier, Pôle emploi Haut-Rhin et Bas-Rhin ainsi que la FNTV Grand Est ont signé, en septembre 2021, une convention de partenariat autour de trois grands axes :

- Un diagnostic partagé des besoins en compétences des entreprises du territoire alsacien.
- Un renforcement du processus d'identification et d'adaptation des compétences des demandeurs d'emploi.
- Une mobilisation accrue des différentes aides et des dispositifs de Pôle emploi.

Pôle emploi et la FNTV Grand Est s'engagent à collaborer régulièrement pour analyser les évolutions des besoins de recrutement. Ce partenariat a également pour objectif de mieux faire connaître la profession du transport routier de voyageurs et la variété de ses métiers. Afin de faciliter les échanges entre agences Pôle emploi et entreprises, des correspondants ont par ailleurs été désignés dans chacune des deux institutions.

HAUTS-DE-FRANCE

Des entreprises porte-paroles de leurs métiers

« Ambassadeurs de l'emploi du transport et de la logistique » : tel est le nom de la démarche pilotée dans les Hauts-de-France par l'AFT en lien étroit avec la FNTV et les autres fédérations du transport. Une opération à laquelle contribuent également les acteurs publics de l'emploi, la DRIEETS, la Région Hauts-de-France, Pôle emploi et le rectorat. Les entreprises qui intègrent ce mouvement s'engagent à contribuer activement à toutes formes

ÎLE-DE-FRANCE



Tourisme : actions tous azimuts !

En 2021, la FNTV Tourisme Île-de-France a mis en place plusieurs actions en faveur de l'emploi et de la formation. Elle a ainsi monté un partenariat avec Pôle emploi Île-de-France pour promouvoir le métier de conducteur et faire savoir que le TRV est un secteur qui recrute. La liste des agences Pôle emploi référentes a été transmise aux entreprises adhérentes afin de faciliter les prises de contact. Pour compléter le dispositif, une information a été publiée sur le site institutionnel de Pôle emploi et diffusée sur l'intranet régional visible par les 7 500 salariés Pôle emploi. Toujours en faveur de l'emploi, la FNTV Tourisme IDF a signé un partenariat avec la fondation Mozaik dont l'un des projets consiste à mettre en lumière certains secteurs d'activités. Une première rencontre dédiée à la logistique s'est tenue en octobre 2021 et une autre a eu lieu en février 2022. Certaines de nos entreprises y ont participé. S'agissant de la formation, la Fédération se félicite des résultats récents : 130 places ont été financées pour la préparation opérationnelle à l'emploi collective (POEC) contre 110 en 2021 !

d'actions en matière d'emploi et de découverte des métiers du secteur. De quoi contribuer à valoriser leur marque employeur : en s'engageant à promouvoir les bonnes pratiques du secteur, les entreprises pourront en effet prétendre à l'obtention d'un label. C'est le cas de Keolis Westeel, située dans le bassin minier, qui a décroché cette distinction fin 2020. L'entreprise avait notamment développé des partenariats avec les centres de formation, amélioré le processus d'intégration des nouveaux embauchés et organisé des « Matinées portes ouvertes » et des immersions en milieu professionnel.

LA RÉUNION

Un accord historique pour la garantie de l'emploi



La FNTV Réunion, le Medef Réunion et les partenaires sociaux ont signé, le 15 novembre 2021, un accord portant sur la reprise du personnel dans le transport public. Cet accord met fin à un vide juridique unique à l'échelle nationale qui pénalisait les salariés des entreprises de transports de voyageurs. Il permet :

- d'assurer pour les salariés, conducteurs et autres employés du secteur une continuité d'emploi et de traitement;
- de garantir pour les utilisateurs des réseaux de transport en commun, scolaires, urbains ou interurbains, l'assurance d'un service public de qualité;
- de préserver pour les collectivités la continuité de service public.

Au-delà de cet accord, la FNTV Réunion continue de s'engager sur le terrain pour l'amélioration des relations de travail dans le secteur du transport de voyageurs sur l'île de la Réunion.

NOUVELLE-AQUITAINE



Conducteur et aide à domicile : deux métiers pour un temps plein !

Quel est le point commun entre les entreprises du transport scolaire et celles dédiées à l'aide à domicile ? Toutes font face à la même problématique du temps partiel subi. D'où l'initiative commune menée en Haute-Vienne autour de la formation. Les entreprises ont mis en place un double cursus qui comprend un titre professionnel CTCR réalisé par l'Aftral et un titre professionnel ADVF (formation d'aide à domicile) par le Greta. Les premiers candidats identifiés en coordination avec l'AFT Limousin ont commencé leur formation en octobre 2021. Ils seront ensuite recrutés par deux CDI proposés par chacun des binômes d'entreprises, leur permettant ainsi de travailler entre 30 et 35 heures par semaine. Les entreprises ont signé une charte pour formaliser leur implication dans le processus de mobilisation et de sélection des candidats. Et veiller à la bonne articulation des emplois proposés !

NORMANDIE

Ce sont eux qui en parlent le mieux...

Afin de promouvoir le métier de conducteur, la FNTV Normandie a mis en place un groupe de travail avec la Région Normandie et le réseau Nomad, qui réunit tous les transports régionaux non urbains et scolaires. À la clé, la réalisation de deux vidéos donnant la parole à des conducteurs, salariés d'entreprises membres de la FNTV. Ces témoignages ont été diffusés en septembre 2021 lors de la deuxième édition du Festival de l'excellence normande qui a accueilli à Rouen plus de 22 000 visiteurs. Le stand de la FNTV Normandie proposait également une simulation de conduite d'autocar.

OCCITANIE

Une campagne pour devenir « pilote de ligne scolaire »



La région Occitanie, en partenariat avec la FNTV Occitanie, a lancé le 5 janvier 2022 une campagne de recrutement de conducteurs de transport scolaire avec le slogan « Devenez pilote de ligne scolaire ». Dans un premier temps, différents supports imprimés

ont été diffusés : publications enrichies d'interviews de conducteurs, affiches sur des abribus et habillage adhésif de 150 autocars. Grâce à un kit de communication, la campagne a été relayée sur les réseaux sociaux de la Région et de ses partenaires. La campagne s'est conclue avec une série de journées portes ouvertes auxquelles ont participé une cinquantaine d'entreprises, dont de nombreux adhérents de la FNTV.

PAYS DE LA LOIRE

L'appui médiatique de la Région

En 2021, la FNTV Pays de la Loire et la Région ont œuvré ensemble pour promouvoir le métier de conducteur de transport routier de voyageurs et les opportunités d'emploi dans le secteur. Le 5 octobre 2021, une conférence de presse a été organisée lors de l'événement annuel organisé par la fédération régionale afin d'annoncer le lancement d'une nouvelle campagne de formation et de recrutement de conducteurs de transport scolaire (sous dispositif POEC). À la suite de cet événement, de nombreux articles ont été publiés dans la presse et les médias locaux, ainsi qu'en une du magazine du Conseil régional. Le service communication de la Région a également réalisé une vidéo ludique pour présenter le métier et les besoins de recrutement de la profession, largement diffusée sur les réseaux sociaux.

PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



Le plan d'actions de la fédération régionale

Face aux difficultés de recrutement, la FNTV Provence-Alpes-Côte d'Azur a décidé, le 6 septembre 2021,

de déployer un plan d'actions qui agit sur plusieurs leviers :

- La formation initiale engagée en septembre 2021 de 368 nouveaux conducteurs en partenariat avec Pôle emploi et l'OPCO Mobilités.
- La mise en relation entre des demandeurs d'emploi en recherche active de poste et des recruteurs, avec un premier forum qui s'est tenu courant février 2022 dans les Bouches-du-Rhône.
- La communication sur les besoins de conducteurs via une conférence de presse tenue par le Président de la FNTV PACA en septembre 2021, une campagne avec la Région Sud pour le réseau ZOU, une information sur le site www.orientation-regionsud.fr ou encore l'utilisation des bornes emplois pour faire figurer les offres des entreprises adhérentes.
- L'élargissement du spectre de recrutement grâce au rapprochement avec plusieurs organismes : les missions locales de la Région, Défense Mobilités, plusieurs pôles d'insertion dans les départements et l'Agence pour l'éducation par le sport (Apels). Des synergies seront également menées avec les réseaux Cap Emploi, dédiés à l'insertion dans l'emploi des personnes en situation de handicap. À noter que la FNTV PACA est déjà engagée en faveur du recrutement et du maintien dans l'emploi des personnes handicapées à travers une convention partenariale signée avec l'Agefiph.

Contrats publics du TRV : le guide pratique

La FNTV, en partenariat avec Régions de France, a publié le guide « Les contrats publics de transport routier de voyageurs ». Rappel de cet outil précieux pour les opérateurs de transport et les donneurs d'ordres en pleine crise du recrutement.

Le guide « *Les contrats publics de transport routier de voyageurs* » met à la disposition des entreprises et des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) les éléments pour engager un dialogue constructif et conclure des marchés plus efficaces pour tous. En effet, les modalités de conventionnement entre les opérateurs de transport et leur autorité organisatrice sont déterminantes pour l'exécution d'un service public de qualité, respectueux du tissu économique local des entreprises de transport routier de voyageurs. Les défis à relever en matière de mobilité par ces acteurs sont considérables : emploi, desserte des zones peu denses, transition énergétique, développement de l'utilisation des outils numériques... Le transport de voyageurs doit donc être innovant et améliorer sans cesse la qualité du service rendu aux passagers.

Pour un dialogue constructif « gagnant-gagnant »

Cette publication s'inscrit dans le paysage de la loi d'orientation des mobilités (LOM). Promulguée en décembre 2019, la LOM rebat les cartes des compétences en matière de transport interurbain et de transport scolaire. Dans ce contexte, le guide pose les jalons d'un dialogue « gagnant-gagnant » entre les opérateurs et les autorités organisatrices en mutualisant les idées et les pratiques. Il identifie également les différents écueils susceptibles

de pénaliser l'exécution du service public.

Un soutien étape par étape

Rédaction du contrat public de transport, consultation des entreprises, analyse des offres, procédures d'attribution d'exécution de la prestation, délai raisonnable pour la notification du marché, attention portée aux critères sociaux et au découpage

des lots pour favoriser des volumes horaires plus importants pour les conducteurs... L'ouvrage passe en revue toutes les étapes de l'élaboration du contrat public. Il détaille également les différents modes de contractualisation, les clauses essentielles des contrats publics de TRV et explique comment modifier un marché en cours d'exécution pour faire face à l'évolution des besoins. ●

L'avancement de la mise en application de l'indice CNR dans les contrats des AOM régionales

Janvier 2022

● Indice CNR 140 V sur les nouveaux contrats : discussions pour les appliquer sur les contrats en cours

● Discussions en cours

● Discussions prévues



Indice CNR

INDICE CNR : UNE MISE EN APPLICATION ANTICIPÉE

L'indice « Taux horaire conducteur transport routier de voyageurs » a été créé en 2020 par le Comité national routier, sous l'impulsion de la FNTV. Il met à la disposition des entreprises et des AOM des données objectives sur l'évolution du taux horaire salarial des conducteurs de TRV prévu dans la convention collective (coefficient 140V, après cinq ans d'ancienneté) depuis avril 2009. Il a vocation à être utilisé dans les clauses de revalorisation des marchés.

Le réseau territorial

La FNTV s'appuie sur 16 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
 04 72 78 81 81

2 FNTV BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ
bourgogne-franchecomte@fntv.fr
 03 80 28 52 52

3 FNTV BRETAGNE
fntvbretagne@fntv.fr
 02 99 50 60 60

4 FNTV CENTRE-VAL DE LOIRE
centre-valde Loire@fntv.fr
 02 54 44 25 67

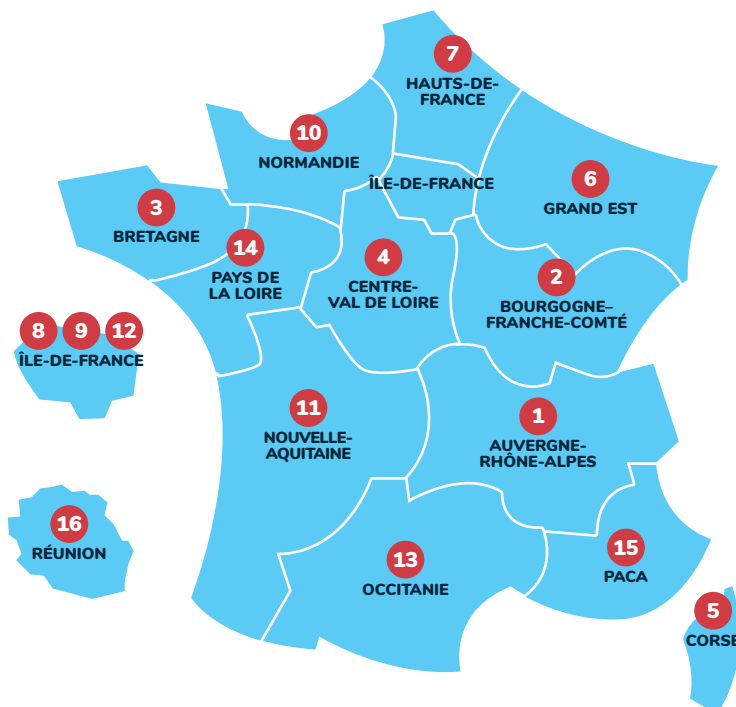
5 FNTV CORSE
corse@fntv.fr
 04 91 46 64 64

6 FNTV GRAND EST
grandest@fntv.fr
 03 88 28 51 76
cstr10@wanadoo.fr
 03 25 72 12 60
cstr88@wanadoo.fr
 03 29 34 33 63

7 FNTV HAUTS-DE-FRANCE
aymonin.fntv-hdf@outlook.fr
 03 20 66 89 89
picardie@fntv.fr
 03 22 92 82 79

8 OPTILE
iledefrance@fntv.fr
 01 58 01 13 13

9 FNTV TOURISME ÎLE-DE-FRANCE
clemence.favereau@fntv.fr
 01 40 82 72 58



10 FNTV NORMANDIE
normandie@fntv.fr
 02 35 73 17 38

11 FNTV NOUVELLE-AQUITAINE
nouvelle-aquitaine@fntv.fr
 05 56 52 06 79

12 FNTV NOUVELLES MOBILITÉS
secretariat@fntv.fr
 01 40 82 62 72

13 FNTV OCCITANIE
midi-pyrenees@fntv.fr
 06 08 42 99 91
languedoc-roussillon@fntv.fr
 04 67 17 92 85

14 FNTV PAYS DE LA LOIRE
paysdelaloire@fntv.fr
 02 51 13 30 01

15 FNTV PACA
paca@fntv.fr
 04 91 46 64 64

16 FNTV RÉUNION
fntvreunion@fntv.fr
 06 93 01 17 17

Les Français plébiscitent l'autocar

Et si l'autocar était un atout pour la transition écologique et pour réduire les fractures sociales et territoriales? C'est en tout cas ce que laisse penser le sondage réalisé en octobre 2021 par OpinionWay pour la FNTV.

Au-delà de sa dimension affective, l'autocar apparaît en effet comme un mode de transport peu polluant, souple et accessible à tous.

La preuve : 78 % des Français ont une bonne opinion du car, à égalité avec le train !

Un atout pour la transition écologique



72 %

considèrent le car comme une solution à développer dans le cadre de la transition écologique.

2^{ÈME}

Le car est vu comme le deuxième mode de transport le moins polluant, derrière le train, mais devant l'avion, la voiture et le covoiturage.

62 %

choisiraient plus souvent le car s'ils pouvaient avoir accès à des « cars électriques ou au gaz ».

44 %

des 18 à 24 ans mentionnent le moindre impact sur l'environnement comme le point fort de l'autocar (contre 25 % pour leurs aînés).

Une solution à la fracture territoriale et sociale



82 %

des Français considèrent l'autocar comme une solution pour relier les zones isolées de France.

73 %

estiment que l'autocar est un atout pour impulser une dynamique économique dans leur région.

73 %

considèrent le car comme une offre de transport qui favorise l'inclusion sociale.

70 %

des Français plébiscitent l'autocar pour ses prix bas. Ils sont 74 % à considérer l'offre de transports en France trop chère.

Un art de voyager



62 %

ont vécu au moins une expérience mémorable en car.

35 %

placent la convivialité comme le principal atout de l'autocar.

49 %

estiment que « profiter du paysage » est le principal atout de l'autocar.

Une campagne pour relancer le tourisme en autocar

Un slogan fédérateur, des images qui parlent à tous, un ton chaleureux et positif : tels sont les ingrédients de la campagne de communication lancée à la rentrée 2021 par la FNTV. Objectifs : restaurer la confiance des passagers de transport touristique et favoriser la relance de l'activité des entreprises.



S' évader, en toute sécurité, tout en respectant la planète : c'est, en substance, le message porté par la campagne de communication « L'autocar, le transport qu'on a tous en commun ». Une opération qui répond à la crise que traversent les entreprises de tourisme par autocar. Sur ce segment, la pandémie a fait perdre en moyenne 80 % de chiffre d'affaires. Dans ce contexte, la FNTV a fondé sa campagne autour de trois objectifs : valoriser le tourisme en autocar, restaurer la confiance des passagers dans les transports collectifs et les voyages de groupes

et, bien sûr, permettre au secteur de se relancer.

Les influenceurs en renfort

Lancée en septembre 2021, la campagne a été diffusée sur plusieurs chaînes TV en replay, sur les réseaux sociaux (YouTube, Facebook et Instagram) et dans 15 titres de la presse quotidienne régionale. Au programme : un film de 30 secondes, « L'autocar, le transport qu'on a tous en commun », et une série de visuels valorisant tour à tour les atouts écologiques du TRV (« Quand on voyage plus en polluant moins), sa sûreté (« Quand on voyage en toute confiance) et son maillage territorial (« Quand on peut aller partout et même plus loin »).

En avril 2022, la campagne a pris une nouvelle dimension en s'appuyant sur des influenceurs tourisme qui ont relayé ses messages sur Instagram. ●

14
millions,

c'est le nombre d'impressions réalisées par la campagne de la FNTV sur le dernier trimestre 2021 tous médias confondus.

“ NOTRE AMBITION EST DE RENDRE NOS MÉTIERS PLUS ATTRACTIFS ”

En 2021, la FNTV a placé l'emploi au cœur de son action. Quelles sont, selon vous, les principales avancées dans ce domaine ?

Ingrid Mareschal : Nous avons obtenu ou négocié deux mesures fortes, qui répondent aux deux principaux freins à l'emploi dans notre secteur : une pyramide des âges défavorable et la prééminence du temps partiel. Un pas très important a été franchi avec l'abaissement de l'âge du permis D à 18 ans. Nous devons encore œuvrer à la structuration de la filière d'apprentissage et à la modernisation de notre CAP afin de pouvoir lancer les premières formations à la rentrée 2023. La seconde mesure concerne le temps partiel. Fin 2020, nous avons signé deux accords avec les partenaires sociaux : l'un sur la rénovation du contrat de conducteur en période scolaire, l'autre sur la création d'un temps partiel annualisé. Dans les deux cas, il s'agit d'un premier pas vers une plus grande attractivité pour les conducteurs. Par ailleurs, les travaux se poursuivent avec les organisations syndicales sur le travail de nuit, du dimanche et des jours fériés, sur la revalorisation des rémunérations ou la refonte des classifications. Notre ambition est de rendre nos métiers plus attractifs.

Les autocars français roulent encore à 99 % au diesel. Dans ces conditions, comment réussir la neutralité carbone à horizon 2050 ?

I. M. : En matière de transition énergétique, nous sommes



INGRID MARESCHAL

Déléguée générale de la FNTV

dépendants des solutions technologiques proposées par les constructeurs. À l'heure actuelle, très peu de véhicules électriques sont disponibles et l'hydrogène est inexistant. Seule la filière GNV est mature, avec quatre constructeurs positionnés. Cette situation est problématique car la neutralité carbone à l'horizon 2050 suppose de faire muter nos flottes dans un calendrier serré. Nous avons partagé nos préoccupations au sein de la «task force» de la transition énergétique, organisée sous l'égide du Ministère

de la Transition écologique et de la Direction générale des entreprises de Bercy. Les travaux menés dans ce cadre sont très précieux car ils confirment le diagnostic établi de longue date par la FNTV : l'insuffisance de l'offre industrielle pour des autocars alternatifs. L'électrique n'arrivera à maturité au mieux qu'à l'horizon 2030, et l'hydrogène en 2040. Et pour certaines activités, comme le transport de longue distance, on ne pourra pas totalement se passer des énergies fossiles après 2040. Il est donc primordial de reconnaître

la contribution des biocarburants à la réduction des émissions dans les vignettes Crit'Air. L'instauration de zones à faibles émissions dans de nombreuses agglomérations françaises à courte échéance n'est pas compatible avec le calendrier de disponibilité technologique de la filière des autocars.

Le Gouvernement a pourtant mis en place des aides financières et fiscales pour l'acquisition de véhicules propres...

I. M. : Oui, mais ces aides sont majoritairement orientées vers l'électrique. Le matériel roulant n'étant pas disponible en Europe, nos entreprises ne peuvent pas en bénéficier ! En revanche, le GNV, qui est un carburant à faible émission et pour lequel l'offre industrielle émerge, est moins soutenu par l'État. Nous demandons donc des mesures d'incitation à l'acquisition d'autocars dotés de cette motorisation. Et pour les véhicules roulant déjà au GNV, il est urgent d'obtenir une aide fiscale équivalente à celle en vigueur pour le gazole. La TICPE fait l'objet d'un remboursement partiel, il faudrait qu'il en soit de même pour la TICGN, la taxe pesant sur le GNV.

Les entreprises du TRV sont-elles en mesure d'encaisser le choc lié à la hausse des prix de l'énergie ?

I. M. : Le Premier ministre Jean Castex a annoncé le 11 mars une remise de 15 centimes d'euro par litre de carburant à compter du 1^{er} avril 2022 pour une durée de quatre mois. Si elle est positive, cette mesure ne répond que partiellement aux besoins urgents de nos entreprises. Elles subissent la flambée des prix depuis septembre 2021, avec une hausse de plus de 80 centimes par litre. Elles ne peuvent répercuter ces surcoûts à leurs

“ NOS ENTREPRISES SUBISSENT LA FLAMBÉE DES PRIX DE L'ÉNERGIE DEPUIS FIN 2021, AVEC UNE HAUSSE DE PLUS DE 80 CENTIMES PAR LITRE. ”

clients car les contrats publics sont révisés annuellement, le plus souvent en septembre. Afin de permettre aux autocaristes d'absorber ces charges jusqu'à la rentrée prochaine, nous avons négocié avec l'État un système de compensation dans le cadre du plan de résilience présenté par le Premier ministre Jean Castex le 16 mars dernier.

En quoi consistent ces mesures de soutien ?

I. M. : La FNTV a obtenu, le 18 mars, avec les autres organisations professionnelles des transports routiers, une enveloppe complémentaire de 400 millions d'euros pour les entreprises de transport routier de marchandises et de voyageurs. Jean-Baptiste Djebbari, Ministre délégué chargé des Transports, a ainsi annoncé la mise en place d'une aide directe forfaitaire versée en une fois pour tenir compte des effets de l'augmentation des carburants. Elle s'élève à 1 000 euros par car pour le transport de voyageurs. Le Ministre a également appelé les autorités organisatrices de la mobilité à tirer les conséquences de l'augmentation des prix des carburants dans les contrats relatifs aux transports collectifs de voyageurs, pour préserver les emplois et les entreprises d'un secteur déjà fortement fragilisé par la crise sanitaire. Cette aide ne

couvre pas la totalité des surcoûts que les entreprises doivent absorber mais constitue une compensation qui leur donne un peu d'oxygène en attendant que les AOM révisent les indexations des contrats de transports.

Quel est l'impact de la crise ukrainienne sur le secteur ?

I. M. : Difficile pour l'instant d'en mesurer les conséquences sur l'activité économique, mais ce conflit ajoute encore au climat de morosité ambiante. Il décourage les touristes, notamment nord-américains, de se déplacer en Europe. Mais cette situation suscite, dans le même temps, un formidable élan de solidarité parmi nos transporteurs. Malgré leurs difficultés économiques, plusieurs sociétés de TRV se sont mobilisées pour monter des convois humanitaires permettant de transporter en lieu sûr des réfugiés ukrainiens. Avec l'État, nous travaillons à structurer cette offre bénévole, en la coordonnant avec l'action des ONG. Nous élaborons également une fiche de consignes pour rappeler aux volontaires les règles en matière de sécurité, de temps de conduite, de tarification autoroutière pour les convois humanitaires, etc. Notre objectif, aujourd'hui, est de passer d'un élan spontané à un mouvement organisé. ●

ZFE-m : quel avenir pour les autocars de tourisme ?

ZFE-m : quatre lettres qui font débat. Ces «zones à faibles émissions mobilité» ont pour objectif d'améliorer la qualité de l'air en limitant la circulation des véhicules les plus polluants dans les centres-villes. En l'état, cette réforme représente pourtant une menace pour la survie d'une partie du secteur du TRV. Les explications de Claude Ponsot, président de la Commission tourisme de la FNTV en 2021-2022.

En soi, les zones à faibles émissions mobilité sont une bonne chose : la profession est pour la transition énergétique et a déjà engagé la démarche, explique Claude Ponsot. Depuis 2015, de nombreux adhérents ont en effet investi dans des véhicules Euro 6. De lourds investissements qui ont déjà perdu beaucoup de leur valeur depuis la crise de la Covid-19. Les ZFE-m, en interdisant le diesel, mettent la profession en difficulté. «Aujourd'hui, 99 % des autocars fonctionnent au diesel. Alors, comment faire ? Même avec la meilleure volonté du monde, l'offre en GNV et électrique est quasi inexistante ou pas adaptée. «On comprend alors que le calendrier qui a été fixé est impossible à tenir : c'est trop brutal, poursuit Claude Ponsot. Pour que la transition se fasse correctement, il faudrait compter entre 10 et 15 ans.»

L'importance du dialogue

En attendant, il faut agir. Pour la FNTV, il est primordial de créer le dialogue avec les métropoles. La Commission tourisme a ainsi mis en place, pour chaque union régionale, un référent qui travaille aux côtés du délégué régional. Ils disposent d'une note d'argumentaires sur les vertus de l'autocar et les attentes de la profession vis-à-vis des collectivités, du guide



CLAUDE PONSOT

Président de la Commission tourisme de la FNTV en 2021-2022

de la transition énergétique et des travaux de la «task force transition énergétique» mise en place par l'État. «Les référents tourisme et les délégués régionaux, avec l'aval des présidents de Régions FNTV, sollicitent des entretiens avec les métropoles pour engager le dialogue, explique Claude Ponsot. Nous avons déjà eu des retours. Des discussions sont en bonne voie avec certaines métropoles. Les responsables se rendent compte de la réalité. Paris reste une exception : la capitale n'acceptera plus

de véhicules diesel en 2024. Dans le même temps, il est question d'une dérogation pour les Jeux olympiques... Une incohérence difficile à comprendre.» Pour donner du poids à ses arguments, la FNTV peut également compter sur un groupement créé avec les autres professions impactées par les ZFE-m. «C'est ensemble avec les hôteliers, les guides interprètes, les agences événementielles, les offices du tourisme que l'on pourra faire entendre notre voix. Sinon, c'est la fin du tourisme de groupes dans les centres-villes.» ●

Sécurité à bord : le kit de la FNTV

Depuis le 1^{er} janvier 2022, les entreprises du transport routier de voyageurs ont l'obligation d'informer leurs passagers sur les règles de sécurité et les consignes d'évacuation en cas d'urgence à bord des autocars.



Membre du Conseil national de la sécurité routière, la FNTV a souhaité anticiper cette échéance. Depuis septembre 2021, un kit de communication intitulé « À bord de nos autocars, votre sécurité est notre priorité ! » est mis à la disposition des entreprises. Il comprend :

- une affiche décrivant les règles de sécurité et d'évacuation, à apposer à l'intérieur des véhicules ;
- un sticker pour sensibiliser à l'obligation du port de la ceinture de sécurité ;
- une vidéo d'animation et un message audio sur les règles de sécurité et d'évacuation en français et en anglais ;
- des étiquettes pour répondre à la nouvelle obligation d'étiquetage des bagages lors des services routiers internationaux. ●

98,4 %

des adhérents
de la FNTV

se déclarent satisfaits du kit sécurité selon la dernière enquête de satisfaction.

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 territoires 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



ISABELLE BARRIÈRE
Barrière Autocars



ÉRIC BERTHIER
Transdev



ROMAIN BORINI
Autocars Borini



ESTELLE BOUTON
Keolis



FRANÇOIS-XAVIER CASTRIC
Groupe Fast



STÉPHANE GUENET
CFTR (Compagnie française des transports régionaux)



ÉDOUARD HÉNAUT
Transdev



MARC LAMBILLIOTTE
Keolis



FRÉDÉRIC PINET
Pinet Autocars



YVES PLESSIS
Les Courriers rhodaniens



PIERRE-JEAN SEYT
Autocars Seyt



CHRISTOPHE VACHERON
RATP Dev

Les commissions thématiques nationales

Six commissions thématiques nationales, 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 : Coralie KOELER-CERUTTI – Transdev
- Vice-président chargé de la formation professionnelle : Christophe GAZET – Fontanon Transports

Commission des affaires juridiques, réglementaires et européennes

- Président : Gilles LEFEBVRE – Transdev Touraine

Commission technique, sécurité et environnement

- Président : Patrick SELLIER – Keolis

Commission économie, numérique et prospective

- Président : Didier CAZELLES – Keolis

Commission tourisme

- Présidente : Christine FRANCAIS – Grisel

Commission des véhicules légers

- Présidente : Laure CHIRON-REDON – RATP Dev

Groupe de travail de la démarche qualité de la FNTV

- Président : Philippe BIHAN – Bihan Cars

INVITÉS PERMANENTS

- Dominique Hunault, Président de la Chambre nationale des services d'ambulances (CNSA)
- Didier Chaudat, Président de la Fédération des entreprises de la sécurité fiduciaire (Fedesfi)

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

**CATHERINE
CHAPELON**

Responsable
droit social

**YANN
EVEN**

Responsable technique,
sécurité et environnement

**CLÉMENCE
FAVEREAU**

Responsable
tourisme

**CORINNE
FLAMENT**

Responsable économie,
numérique et prospective

**BINETA
SY**

Responsable emploi et
formation professionnelle

**ALEXANDRE
VIGOUREUX**

Responsable
juridique

**ANNE-MARIE
POULIQUEN**

Responsable
de la communication

**CÉLINE
DJAMA**

Responsable de la
communication digitale

**GUILLAUME
CORRE**

Responsable administratif
et comptable

**JESSICA
FERNANDES**

Aide-comptable

**ASSINA
ATTOUCHE**

Assistante
de direction

**LAURE
ROCCESANI**

Secrétariat

RESTONS CONNECTÉS !

En ligne et sur les réseaux sociaux, la FNTV reste à votre écoute !



Le site Internet
www.fntv.fr



L'application mobile

Accessible sur IOS et Android, elle comporte notamment un accès à l'annuaire complet des adhérents de la FNTV.



Les newsletters

La newsletter hebdomadaire « L'Essentiel » et les « Flashes info » ponctuels : inscription sur le site FNTV.



Les réseaux sociaux

La FNTV est présente sur Twitter, Facebook, LinkedIn et Instagram.

La FNTV adhère à



La FNTV est certifiée Quali'Op





www.fntv.fr

01 40 82 62 72

 contact@fntv.fr

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

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

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

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

