



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 15 000 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

- **2 777 entreprises avec salariés** au 31 décembre 2020 (artisans, PME et groupes).
Source : Rapport OPTL 2021.
- **66 046 autocars** au 1^{er} janvier 2021.
Source : SDES - RSVERO.
- **13 milliards d’€ de chiffre d’affaires** en 2018 pour les entreprises de transport routier interurbain de voyageurs.
Source : Chiffres clés du Transport – Édition 2021.
- **45 milliards de voyageurs/kms** en autocar en 2019.
Source : Chiffres clés du transport – Édition 2021.
- **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.

- **98 490** salariés
- **97%** des salariés sont en CDI
- **86%** des salariés sont des conducteurs (soit 84 309 conducteurs)
- **62%** des conducteurs ont plus de 50 ans
- **9 770 offres** ont été déposées à Pôle emploi en 2020.
- Le taux de féminisation est de **28%** en 2020.
- **25%** des postes de conduite sont occupés par des femmes (soit 21 000 conductrices).
- **6004 titres professionnels**, conducteur transport routier interurbain de voyageurs délivrés en 2020.

Source : Rapport OPTL 2021.

4 Conséquences économiques de la crise sanitaire sur le transport routier de voyageurs en 2021

- **70%** de perte moyenne de CA en 2021 sur les activités touristiques par rapport à 2019
- **12%** de perte moyenne de CA en 2021 sur les activités conventionnées par rapport à 2019

3 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.

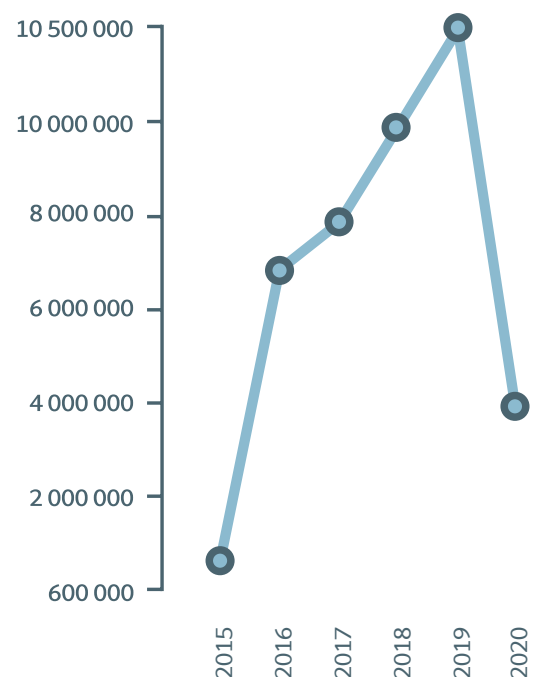
Bilan au 4^e trimestre 2020 :

- **949 emplois directs (ETP)**
- **Entre 36,65 et 38,55 millions de passagers** transportés sur une période de 5 ans et demi.
- **Entre 3,4 et 4,3 millions de passagers** transportés en 2020.
- **275 communes** desservies en 2020.
- **Entre 40% et 67%** 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 40% et 67% de taux d'occupation moyen actuel** pour les "cars Macron".
Source : ART – 4^e trimestre 2020.

3 Des véhicules de plus en plus performants écologiquement

- **68% des autocars** répondent aux normes Euro 5 ou 6 (4 sur 10 en norme Euro 6) au 1^{er} janvier 2021.
Source : Service statistique du Ministère de la Transition écologique.

Sur une flotte de 66 046 autocars en 2021, la répartition par énergie est la suivante :

Energie	Nombre d'autocars	%
Gazole	65 316	98,90%
Electrique	69	0,10%
Gaz	584	0,88%
Autres	77	0,11%

Source : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/>

2 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 30 décembre 2021 :

- **502 entreprises de TRV ont signé la charte**
- **56 350 autocars concernés**



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.



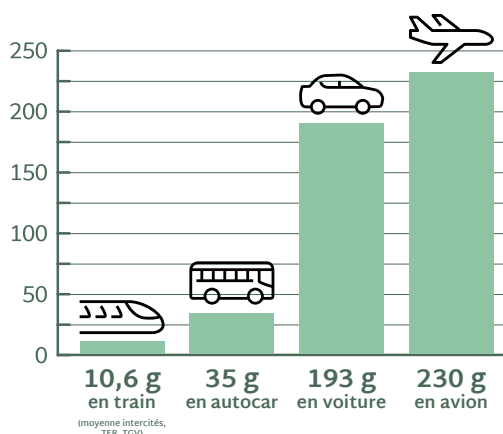
Depuis le lancement, au 30 décembre 2021 :

- **35 entreprises** de TRV labellisées
- **2 464 autocars** concernés
- Au total, le gain global d'émission de GES en TRV suite à leur engagement est de **248 000 t 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 : <https://agirpourlatransition.ademe.fr/particuliers/.../calculer-emissions-carbone-trajets>

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

Au sein de 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 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**.



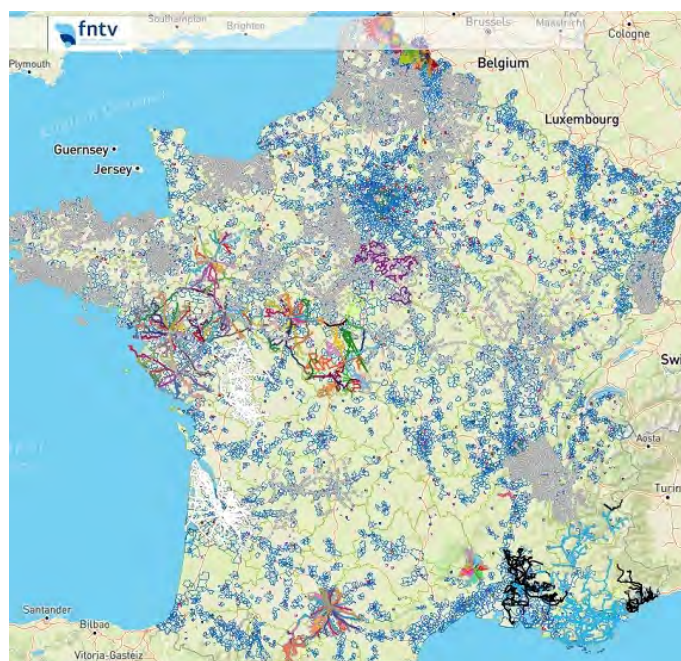
• **Jusqu'à 2040**
Le gaz est considéré comme une technologie disponible et offrant une autonomie et un TCO (coût total de possession) acceptable **jusqu'à 2040**.



• **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 (entre 2030 et 2040) mais dépendante du coût des énergies vertes utiles pour le produire et de son TCO inabordable aujourd'hui.



En savoir plus : <http://cartegnv.fntv.fr>



L'autocar : un mode de déplacement sûr

1 Des conducteurs professionnels, qualifiés et formés

0,2% c'est le taux d'accident corporel impliquant un autocar en France en 2020.

Source ONISR 2020

• **Permis D, D1 : un permis professionnel**

Il est obligatoire pour conduire les véhicules de plus de 9 places et est accessible, depuis la parution du décret n°2021-542 du 30 avril 2021, à partir de 18 ans dans le cadre d'une formation longue et à partir de 24 ans pour un permis seul.

• **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**

- **Des formations régulières** (4h/an pour les conducteurs de transport scolaire et 3 jours tous les 3 ans pour les conducteurs de "cars Macron").
- **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.

• **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.

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

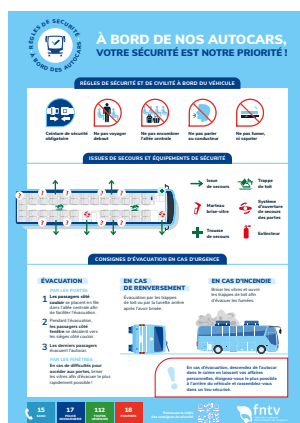
Pour les conducteurs, l'amplitude maximale est de 13h pour les services réguliers qui peut être portée à 14h sous conditions. Elle est de 14h pour les services occasionnels. Dans le cas d'un équipage composé de plusieurs conducteurs, la durée maximale de l'amplitude est de 18h.

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'innovation dans le transport routier de voyageurs.

1 L'ouverture des données progresse dans les réseaux interurbains

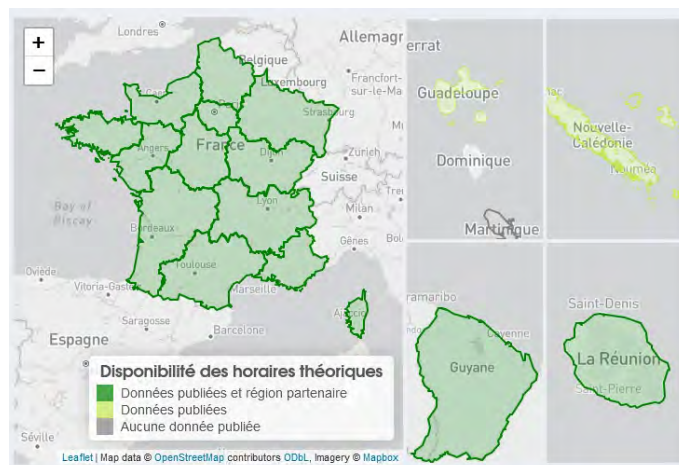
Depuis le 1^{er} décembre 2021, la LOM rend obligatoire l'ouverture des données statiques et dynamiques existantes des services de transport (services réguliers et nouvelles mobilités).

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 :

- **431 jeux** de données de transport ouverts
- **238 autorités organisatrices** de la mobilité couvertes (sur 330)
- **15 régions couvertes** (sur 18)
- **44 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.



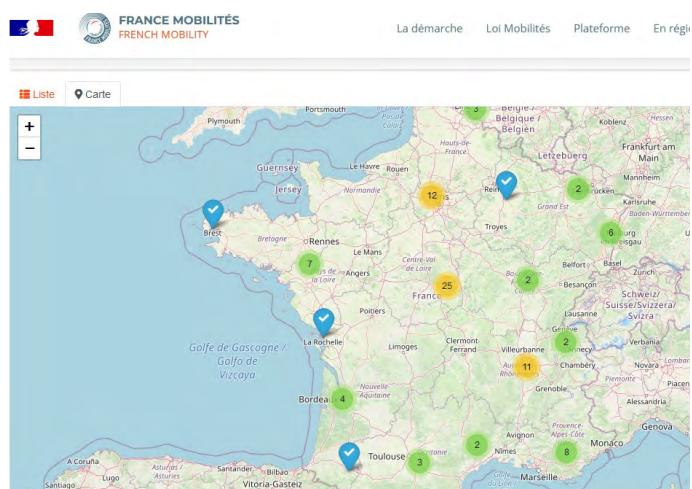
2 Mobility as a Service : la FNTV partenaire de l'Observatoire du MaaS

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 ?

Dans ce cadre, en 2022 la FNTV pilote le groupe de travail « MaaS et tourisme ». La FNTV participe également à la Fabrique des mobilités qui vise la mise en place de communs du MaaS.



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

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

Au préalable, de nombreuses expérimentations sont en cours 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, acteur essentiel d'un tourisme durable.

1 Chiffres clés du tourisme en autocar

- **-70% de perte de CA en 2021** pour les entreprises du transport touristique et occasionnel.

Source : enquêtes FNTV

- **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.

- **6837 conducteurs de tourisme**, soit **8%** des 98 490 conducteurs de transport routier de voyageurs.

Source : Rapport OPTL 2021.

- **97% sont en CDI. 84%** sont à temps complet. **47%** ont plus de 10 ans d'ancienneté.

Source : Rapport OPTL 2021.

3 L'accès des autocars aux ZFE mobilité

La commission tourisme souhaite sensibiliser les métropoles et villes sur l'importance de ne pas interdire la circulation des autocars.

La stratégie collaborative de lobbying dans le cadre de la mise en place de ZFEM sur les territoires repose sur les FNTV régionales et les référents tourisme régionaux. La FNTV a mis à leur disposition une note argumentaire ainsi que les derniers travaux menés avec l'Etat dans le cadre de la « task force transition énergétique » sur la maturité des motorisations alternatives pour les autocars.

2 Une « Charte Qualité Mobilité » pour la relance des séjours de mineurs

La FNTV a signé un protocole d'accord le 22 février 2022 avec le Ministère de l'Education Nationale et le Ministère chargé des Transports, visant à **relancer les voyages scolaires, classes de découvertes** et autres catégories de séjours de mineurs.

Plus de 250 entreprises adhérentes à la FNTV ont signé cette « **Charte Qualité Mobilité** ».



En savoir plus : <https://www.fntv.fr/transport-de-voyageurs/services-occasionnels-transports-touristiques/charte-qualite>

4 Un fichier stationnement France pour les 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.

En savoir plus : <https://www.fntv.fr/espace-adht/reglementation-transport/circulation-stationnement/national/article/fichier-stationnement-des-autocars-de-tourisme-dans-les-villes-et-sites>

6 Une campagne de communication pour le transport touristique par autocar



En 2021, la FNTV a lancé une **campagne de communication** (TV replay, display, presse quotidienne régionale) pour favoriser la reprise du tourisme en autocar et restaurer la confiance des passagers : « l'autocar, le transport qu'on a tous en commun ».

Près de 14 millions, c'est le nombre d'impressions réalisées par la campagne de la FNTV sur le dernier trimestre 2021, tous médias confondus. La campagne se poursuit sur les réseaux sociaux en 2022.

Lien pour consulter la campagne : <https://www.fntv.fr/communication/communiqués-de-presse/.../tourisme-en-autocar>

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 du tourisme :

- Comité de Filière Tourisme (CFT) de l'Etat,
- Confédération des Acteurs du Tourisme (CAT), dont la FNTV est membre fondateur.
- MEDEF, la FNTV porte la voix des autocaristes en participant au groupe « destination France ».

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).

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 autorisations, le poids et les dimensions autorisés, les assurances obligatoires, les limitations de vitesse, les péages, les taxes et les démarches.



En savoir plus : <https://www.fntv.fr/espace-adht/tourisme/fiches-pays/article/voyages-en-autocar-a-l-etranger-les-fiches-pays-fntv>

7 La FNTV, partenaire du salon IFTM Top Résa, 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 2021, le village a accueilli 3 autocaristes et 3 constructeurs d'autocars, ainsi qu'un simulateur de conduite. Un podcast sur « l'avenir pour le tourisme en autocar » a été enregistré.

